

Fra: Mads Maarup
Sendt: 12. januar 2021 19:14
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af LynetteholmJournal nr. TS6040102-00024

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. **Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
2. **Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.**
3. **Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'**
4. **Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.**
5. **Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**
6. **Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.**

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Mads Maarup

Kontakt:

(01)

Fra: Oscar Pedersen
Sendt: 12. januar 2021 19:14
Til: VVM-Sager
Emne: Ny ø

Det skuda en halvhjernet idé.

Jeg er fynbo og bor i Århus og det her er lige så latterligt som letbanen, stop det dog, i snakker så meget om klima, men hvad fanden er det her?.

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. At dele en VVM-rapport op i tre dele er grundlæggende modstridende med hvad en VVM-rapport skal bruges til. Så først og fremmest bør der laves en rapport for hele projekt. Ø, havnetunnel, metro og boliger på samme tid.
2. At sige at vandkvaliteten i København ikke forringes på det nuværende grundlag er direkte forkert. Det er en overdrevet fortolkning af data.
3. Klimasikring af København vil kunne udføres på en både billigere og mere effektiv måde.
4. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere i mange år fremover.
5. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere. Her er der brug for bedre planlægning og regionalplanlægning på tværs af Region Hovedstaden.
6. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'.
7. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen, som vil være til gene for beboere. I stedet bør der sættes på en bedre kollektiv trafik.
8. Konstruktionen af Øster Ringvej bør finansieres af de borgere, der får mest gavn af den. Det vil sige borgerne nord for København og ikke borgerne i Københavns Kommune.
9. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

10. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

11. Projekt strider mod Esbokonventionen, da projektet vil få indflydelse på vandkvalitet og gennemstrømning i Øresund og hele Østersøen. Det påvirker derfor en lang række af vores nabolande.

Vedr. Punkt 4: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 6: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 7: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 9: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spunds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spunds nedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 10: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Slutteligt vil jeg påpege at hele processen omkring projektet forekommer utrolig udemokratisk.

Desuden savnes også alternative bud på hvordan de ønskede problemer kunne løses. Det kunne være en generel udvikling af hovedstadsområdet, kunne løse problemerne på en nemmere, mere økonomisk og ikke mindst mere bæredygtig måde. Måske vi alle sammen lige skulle træde nogle skridt tilbage og se på om noget af det land vi allerede har kunne bruges.

Venlig hilsen,

Rasmus Feddersen

Kontakt:

Fra: Adem Fajkovic ·
Sendt: 12. januar 2021 19:40
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholm og associerede projekter
Vedhæftede filer: Høringssvar vedr. Lynetteholm og associerede projekter_Adem.PDF; Høringssvar vedr. Lynetteholm og associerede projekter_Iben.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 8979895

Til rette vedkommende,

Hermed høringsvar fra mig og min kone.
Bekræft venligst modtagelsen.

Mvh
Adem Fajkovic

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skatte kroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Iben Vestergård

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skatte kroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Adem Fajkovic

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Sana El Massoudi

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'.

Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Det vil forringe brugen af havnen som rekreativt område de næste mange årtier, til stor gene for de mange af byens turister og beboere, der bruger havnens muligheder for at svømme, bade, ro kajak og sejle, samt gåture langs med havnen.
2. Københavns renomé som turistvenlig by vil tage skade, da den voldsomme larm fra spudsnedse og byggearbejde i nærmest døgndrift, vil kunne høres over hele byen og skræmme turister væk. Dette vil føre til milliardtab for Københavns erhvervsdrivende, restauranter og hoteller i en lang årrække.
3. 99% af lastbilerne kommer til at skulle køre forbi fodboldbaner, tennisbaner og andre sportspladser, hvilket er problematisk i forhold til forurening fra lastbiler imens der dyrkes sport.
4. Den voldsomt øgede lastbiltrafik, vil gøre at forældre ikke vil turde lade deres børn selv tage til fritidsaktiviteter, hvis børnene skal krydse veje, hvor der kører mere end en lastbil i minuttet, hvilket igen vil gå ud over den fysiske og psykiske sundhed blandt københavnere og specielt Københavns børn.
5. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere, og den voldsomt øgede trafik af lastbiler i høj fart vil føre til en stigning i trafikdræbte i København.
6. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere, da lejlighederne ventes at henvende sig til velhavende personer.
7. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'.

8. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
9. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
10. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹.

Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter.

- Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm.
- Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø.
- Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret.
- Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forårsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt forøger antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt.

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Miklas Njor Nielsen

Kontakt:

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Karina Schultz



Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver som borger bosat i Københavns Kommune på Amager, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt associerede infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen samt Københavns omdømme nationalt og internationalt.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere, især os der bor nærmere Lynetteholms planlagte placering.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Den irreversible skade der gøres mod marineliv i Øresund modarbejder kommunens arbejde for sikring af samme.
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vdr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges. Selv er jeg cyklist og benytter dagligt både det førømtalte Tovergade-Amagerbrogade kryds, samt Amager Boulevard til at komme på arbejde og på studie. Den øgede lastvognstrafik vil gøre min daglige cykeltur mindre sikker, og derved gøre mig mindre tilbøjelig til at bruge cyklen. Jeg er sikker på at mange deler denne indstilling.

Vdr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger til over 10 millioner kroner. Selv har jeg flere gange i mit liv oplevet boligusikkerhed - jeg ville sætte pris på om kommunen benyttede vores ressourcer mere effektivt til at løse de aktuelle problemer fremfor at planlægge ineffektive løsninger der alligevel først træder i kraft efter 2070.

Vdr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns Kommunes forpligtende tværkommunale- og internationale samarbejder bliver direkte modarbejdet af Lynetteholms-projektet. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm.
Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i København. Som nævnt vedr. punkt 1 er jeg selv primært cyklist, og ville sætte pris på om kommunen prioriterede denne transportform da den er mere miljøvenlig og mindre støjende.

Vedr. Punkt 5: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres. København er ikke Dubai, jeg ville værdsatte om vi søgte at prioritere pragmatik frem for pengefrås.

Venligst hilsen,

Hervé Buyoti

Kontakt:

Høringsvar vedrørende etablering af Lynetteholm

Efter at have undersøgt konsekvensrapporten samt etableringen af Lynetteholm, indsender jeg dette høringssvar af det planlagte bryggeprojekt "Lynetteholm", som har til hensigt at annullere eller revurdere byggeprojektet. Klagen er udarbejdet med omtanke på beboere i København, samt miljøet.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle beboere i Københavns kommune.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter er inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by' samt København kommunes 2025 plan.
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 350 lastbiler per hverdag i hver retning¹ gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder, herunder øget støj og forurening som vil være til gene for beboere.

Vedr. Punkt 2: Lynetteholmen estimeres at skabe plads til 35.000 beboere, men boligusikkerheden påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper. Med tanke på priserne i nærliggende områder som er blandt de dyreste i Danmark (Nordhavn), vil boligusikkerheden ikke blive afhjulpel hos de beboere som lider størst last af prisstigningerne.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Københavns Kommune har blandt andet i rapporten KBH 2025 Klimaplanen (2012) udtalt at de ønsker at være co2-neutrale i år 2025. Dette er inkonsistent med et byggeprojekt som estimeres til en udledning af 350.000 tons co2, hvilket ifølge Lynetteholm Miljøkonsekvensrapporten anslås som "moderat" påvirkning. (Lynetteholm Miljørapportkonsekvensrapport, s. 20)

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forårsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København. Dette er inkonsistent med Københavns Kommunes 2025 plan om øget grøn mobilitet, jf. KBH 2025 klimaplanen, S. 42.

Vedr. Punkt 5: Alternativer til deponering af overskudsjord fra blandt andet metrolinjer bør overvejes, da en bebyggelse af en ny ø vil have negative konsekvenser for miljø, beboere og kommunens 2025-plan for en co2-neutral by. Derfor bør mere klimavenlige løsninger for beboerbebyggelse overvejes, som også tager hensyn til de stigende boligpriser, fremfor at bidrage

¹ S. 479

Kontakt:

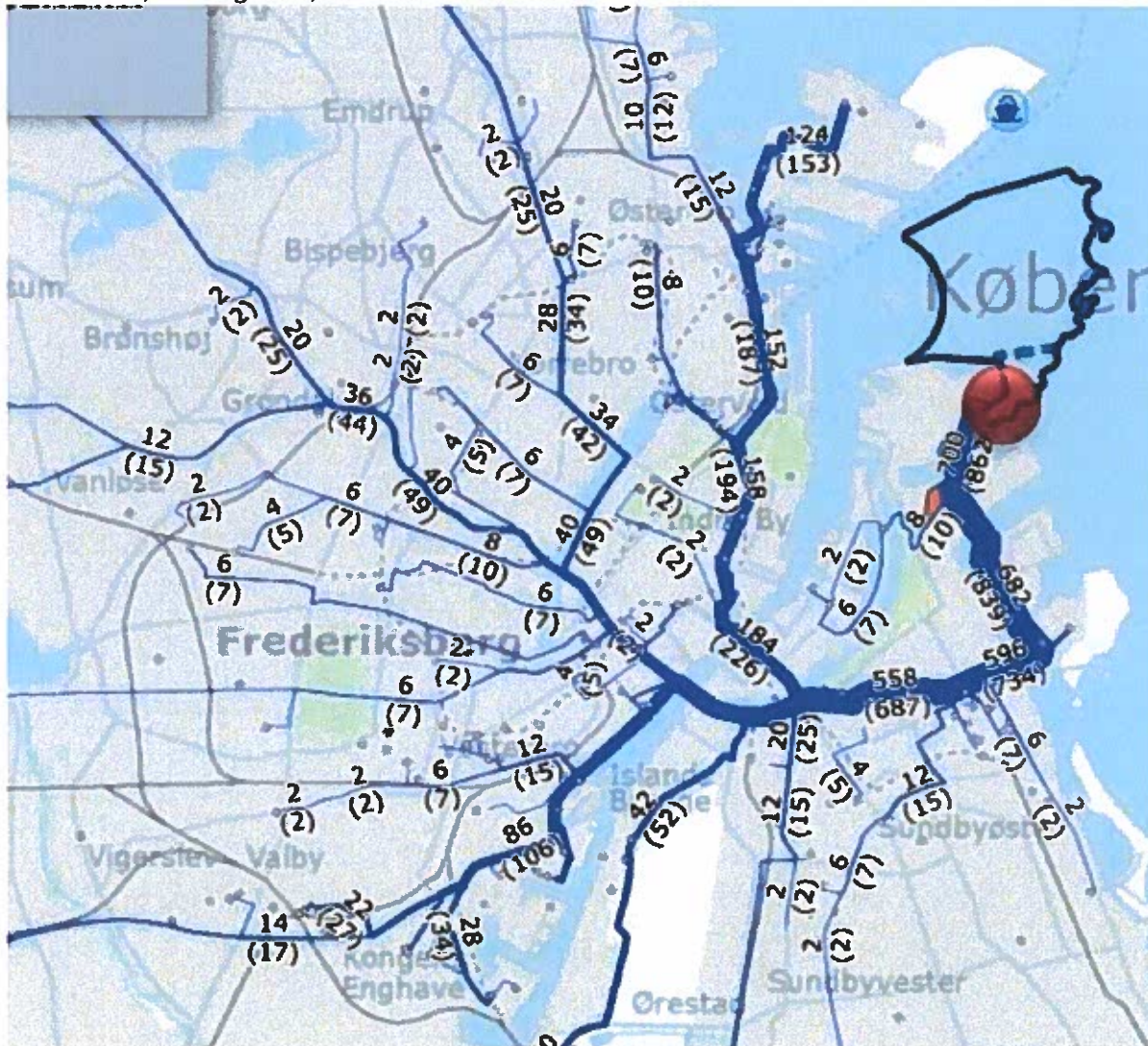
Fra: mette frost
Sendt: 12. januar 2021 20:38
Til: VVM-Sager
Emne: Høring Lynetteholm

Som beboer i Ålandsgade på Amager er jeg alvorligt bekymret over udsigten til massiv lastbiltraffik. Især krydset ved Christmas Møllers Plads er i forvejen præget af megen tung trafik og ret dårlige udsigtsforhold.

For os er et skolevejen og vi ser hver morgen og eftermiddag hvor trafikeret netop krydset her af. Det er utrygt at forestille sig en øget lastbiltraffik netop her i kombination med de mange cykler. Har man undersøgt alternativer til vejtransport?

Jeg mener også at projektet i mange år frem vil have store sundhedsmæssige konsekvenser, da trafikken vil bidrage med emissioner og støj.

Mette Frost, Ålandsgade 4,1



facebook sider hvis du føler for det <3

Sendt fra min iPhone

Fra: Cecilies E-mail
Sendt: 12. januar 2021 21:05
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm projektet - grubler fra en borger

Kære dejlige mennesker,

Jeg skriver da jeg er helt forbløffet over hvor lidt faktiske og reelle argumenter der er for at gennemføre Lynetteholm projektet ved at lave en kunstig ø. Det er enormt klimabelastende og vil ikke gavne den generelle befolkning eller borgere på nogen måde. De argumenter der før er blevet brugt for at bygge dette her har primært været at skaffe boliger. Hvad vi, befolkningen, har brug for er ikke mega dyre villaer på en kunstig ø. Det er at bumpe boligpriserne ned så der ikke er rige mellem-firmaer der suger pengene.

Mange mange tak for at læse mine grubler (det er jeg meget taknemlig for), jeg håber I vil overveje det. Lad os passe på vores allesammens jord og medmennesker.

Bedste hilsner og varm kærlighed,
Cecilie

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke luft- og livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter er inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'.
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde af græsplæner på

Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venlig hilsen

Marie Carlsen Ravnmark

Fra: Nele Sattrup
Sendt: 13. januar 2021 09:41
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg er borger bosat i Københavns Kommune og er både bekymret og forundret over det planlagte byggeprojekt 'Lynetteholmen', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm' og ønsker det derfor annulleret. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone. Desuden vil jeg nævne min forundring over, at man vedtager SÅ store beslutninger mellem to kommunalvalg, så man således fratager borgernes deres demokratiske rettigheder for indflydelse.

Klagepunkter:

- 1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
- 2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.**
- 3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'**
- 4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.**
- 5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**
- 6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.**
- 7. Tung belastning på kommunens økonomi**

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Det kan simpelthen ikke passe, at man er villig til at ofre både kommunens borgeres livskvalitet og sundhed samt yde så stor klima belastning i jagten på, hvad der fornemmes at være et prestigeprojekt. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges. Hvis ikke det er muligt, at etablere en ø uden at anvende teknologiske nybrud på smartere vis, bør man ikke gå i kast med sådan et projekt.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket. Man kunne til en start i stedet kræve bopælspligt i nybyggede områder som eksempelvis Carlsberg byen, Sydhavn, Ørestad og Nordhavn, hvor nogle kareer oplever stor andel af lejligheder, der står tomme mestendels af tiden.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik

vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr.

Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Vedr. Punkt 7: Udgifterne til etablering af Lynetteholmen er så massive, at det får voldsomme konsekvenser for byens øvrige økonomiske råderum. Det minder mig om det forgangne projekt om at afvikle Eurovision i København. Også et prestigeprojekt som byen bare MÅTTE have, koste hvad det ville. Og der blev regningen også MASSIV uden at det gav nogen værdi for byens borgere overhovedet. Der er velfærdsområder, der i den grad kræver opmærksomhed i stedet.

Venligst hilsen,

Nele Lund Sattrup

Kontakt:

Best regards,

Nele Sattrup

Cand.IT, Servicedesign & designantropologi

L LinkedIn

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter er inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Eva Laksø Jensen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter er inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'.
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venlig hilsen,

Cecilie Jørck

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

115

Fra: Mikkel Bruun
Sendt: 13. januar 2021 10:20
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm VVM støj

Idet jeg henviser til støjkort i VVM, foreslår jeg at I dropper etableringen af Lynetteholmen eller alternativt venter til I har teknologien til at pilotere uden støj.

Støjen vil plage det centrale København i årtier. Ikke smart for noget. Gevinsten står ikke mål med udgiften.

Her er en lille video fra Sønderborg Havn, som siger lidt om støjniveauet.

<https://www.youtube.com/watch?v=H5tW6Szap8w> Find selv flere.

--

Kind Regards/ Kærlig hilsen

Mikkel Bruun

Fra: Hope Gainor ·
Sendt: 13. januar 2021 10:31
Til: VVM-Sager
Emne: Imod projektet

Sendt fra min Huawei Mobil

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg henvender mig som borger i Københavns Kommune med hensigt om at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Min klage er funderet i hensyntagen til København som by og til beboerne i København, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skatte kroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil i kraft af øget forurenende udstødning, støj og trafikal travlhed påvirke livskvaliteten negativt for samtlige borgere i København
2. Lynetteholms boliger kommer ikke til at blive solgt og/eller udlejet til en pris, alle borgere vil have råd til at betale. Lynetteholm kommer til at bidrage kraftigt til gentrificering af København som by og til de stigende husleje/eje-priser, der hastigt forandrer København til at være en by, hvor kun landets rigeste kan bo. Af den årsag kommer projektet ikke til at afhjælpe boligusikkerhed i kommunen.
3. Lynetteholm og akkompagnerede projekter er uden tvivl uforenelige med kommunens løfter og målsætninger om København som "grøn by". Både byggeriet i sig selv, den heftige lastbiltrafik gennem byen i de næste mange år og det massive antal parkeringspladser, planen lægger op til, at Lynetteholm skal have, strider i mod grøn udvikling og miljørigtige, bæredygtige fremtidsløsninger.
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen, hvilket vil øge luftforurening, støjgener og generel utilpashed for beboere i København
5. Alternative løsninger på de erklærede formål findes og er mere økonomisk effektive, mere menneskelige og mindre forurenende

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler i timen i en lang årrække gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere hvert år som følger af luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige, såfremt trafikken forøges.

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

Vedr. Punkt 2: Den usikre boligsituation og de kraftigt stigende boligpriser i København påvirker især lavindkomstgrupper i kommunen såsom folk med lavindkomstjobs, arbejdsløse, enlige, studerende og førtidspensionister. Udviklingen vil kun fortsætte i kraft af et boligprojekt som Lynetteholm: Lignende tendenser er observeret i lignende boligprojekter i landets største byer.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet og marinepark Øresund samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen miljøskånende mellemløsninger kan forhindre irreversible skader på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den mængde af CO₂, der udledes, når man bygger en Ø. Ingen græsplæner eller andre naturlignende arealer på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer, der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik om at arbejde henimod en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forårsager, at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej og Metroen til Lynetteholm er en reduktion i trafikbelastningen i København, en langsigtet klimasikring af København og en nedsætning af boligusikkerhed for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, mere miljø- og klimavenlige og langt mere effektive løsninger, der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Sally Jensen

Kontakt:

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som tidligere borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Med venlig hilsen,

Molly Gerlow Tornbjerg

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Jonas Peter Hyatt

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

120

Fra: Anette Thede
Sendt: 13. januar 2021 12:12
Til: VVM-Sager
Emne: Høring om Lynetteholmen

Til Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen

Jeg vil gerne protestere mod den voldsomme påvirkning af københavnernes liv, som bygningen af Lynetteholmen medfører.

- 1) Lynetteholmen er en gelinde måde at få smuglet havnetunnel ind af bagdøren. Tunellen vil gøre det lettere for de nordlige forstæder at komme til lufthavnen og vil generere mere trafik. Stik imod klimaambitionerne.
- 2) Lynetteholmen vil hindre sejladgang gennem København
- 3) Bygningen af Lynetteholmen vil muligvis forurene det badevand, som København er blevet kendt for verden rundt.
- 4) Bygningen af Lynetteholmen vil betyde, at der hver dag i 30 år skal fragtes 72 lastbiler igennem København. Som nabo til et stort byggeri - byggeriet på Arsenaløen - ved jeg, hvor anstrengende det er for beboernes nattesøvn, rene luft og livskvalitet.
- 5) Københavnerne er slet ikke oplyst nok om projektets konsekvenser på grund af coronarestriktionerne. Jeg vil derfor foreslå, at I udskyder projektet til at det kan vedtages på et oplyst grundlag.

--
Venlig hilsen

Anette Thede

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Louise Wium Gotthardt

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. **Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
2. **Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.**
3. **Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'**
4. **Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.**
5. **Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**
6. **Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.**

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds

marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Charlotte Laulund

Kontakt:

123



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Brevet er fremsendt pr. mail til vvm@tbst.dk
Att.: Gert Agger

Metroselskabets bemærkninger til høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholmen

Styrelsens journalnr.: TS6020102-00024

Metroselskabet har den 30. november 2020 modtaget anmodning om udtalelse i forbindelse med udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholmen.

I forbindelse med etablering af Lynetteholmen skal der gives mulighed for deponering af overskudsjord fra anlægsprojekter i København. Jordopfyldet er omfattet miljøvurderingsloven, hvorfor der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport.

Metroselskabet har gransket det fremsendte materiale og har ingen specifikke bemærkninger i forhold til høringsmaterialet.

Selskabet skal dog gøre opmærksom på, at der afholdes løbende koordineringsmøder mellem By og Havn og Metroselskabet i forhold til grænsefladen mellem Lynetteholmen-øen og metrolinjens anlæg og drift, hvor centrale spørgsmål drøftes. Det gælder særligt i forhold til grænsefladen mellem jordmodtageanlæggene (inklusive adgangsvejen, broen og den nye kaj) og metroinfrastrukturen, bestemmelser om stormflodssikring, forekomst af mulig forurennet jord, samt anlægsrækkefølge og tidsplan for projekterne.

Hvis styrelsen har eventuelle spørgsmål til ovenstående, kan der rettes henvendelse til Metroselskabet, Naboer og Ejendomme på mailadressen byggeprojekt@m.dk.

Med venlig hilsen

Rikke Holtse Vigsø
Naboer og Ejendomme

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2021-01-13

Fra: Jakob Ahlers
Sendt: 13. januar 2021 12:43
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar - Er i helt væk ifh. til københavns fælles fremtid?
Vedhæftede filer: høringssvar reffen.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 8982206

Hej

jeg er dybt bekymret for at København bliver et investors paradis og altså ikke befolkningens og vores fælles værested.

Kan i se forskellen? Det ene udelukker faktisk det andet.

I ønsker måske et hurtigt kviklån nu, men i har i virkeligheden kun os. folket, da vi bærer det reelle arbejde.

Jeres investore vil holde jer i en stresset leje situation, hvor i som siddende politikere nu, let kan give slip på ansvaret og være reelt - fuldstændigt ligeglad - selvom det er jer som
ØDELÆGGER VORES EKSISTENSGRUNDLANDS VÆRDIER!

Og ødelægger jeres egne børns fremtid. Så simpelt er det, da jeres samarbejdspartnere ønsker - Profit over Liv.
Kan i se det nu?

Så kort sagt, i ønsker vores - folkets desktruktion, ved kun at give økonomisk plads, mulighed og løsninger med dem som har flest penge.

Hvorfor spørger i ikke os? Jeres eget folk, egne lokale venner, som faktisk betaler jeres løn?

Altså hallo er i helt væk?

Det her er helt ude i.. coken eller hvad?

Jeg håber i får hjertet på plads, før det forsvinder helt fra jeres eget liv, hvilket selvfølgelig opleves gentagende gange embedskredse, med komplet tab af motivation, lyst, passion og inspiration.

Så dette er en advarsel før du - som læser dette - mister kontakten til din familie og dig selv og ender i et deprimeret liv. Tænk jer om.

Det er folket der driver landet, investorer som tjener på det.

Hvem er i her for og hvem vil i egentligt selv være?

Tomme funktionære - eller rige mennesker?

Deep Breaths

Jakob U. Ahlers // Ishtadi
Ahlers Art / VibroAcoustics

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Dette høringssvar forfattes af **[Jakob U. Ahlers]** af **[Ahlers Art]**. Formålet med dette høringssvar er at bede Københavns Kommune genoverveje den nuværende jordtransport-plan i forbindelse med konstruktionen af 'Lynetteholm' og associerede projekter 'Metro til Lynetteholm' og 'Østlig Ringvej'. Vi motiveres af vores bekymring hvad angår en reduktion i mængden af fodtrafik omkring vores **[terapi studies]**, trafikplanens potentielle negative affekt på vores kunders oplevelser i forbindelse med deres besøg, samt vores ansattes sikkerhed og godbefindende.

Klagepunkter:

1. Planen for at føre lastbiler gennem refshaleøens indslusning, hver dag indtil tidligst 2035 repræsenterer en støjgene der kan resultere i tabt omsætning for vores virksomhed.
2. Trafikplanen vil øge risikoen for trafikuheld for vores kunder og ansatte.
3. Trafikplanen vil øge luftforureningen i området og derved være til gene for vores kunder og ansatte.
4. Lynetteholm-projektet er uforeneligt med kommunens løfter om at København skal være en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 1: Det fremgår af dokumentet 'Lynetteholm Trafikale Forhold', forfattet af By & Havn, at den nuværende plan for jordtransporten til Lynetteholm vil resultere i at op mod **[75]** lastbiler dagligt skal passere tæt forbi vores matrikler på vej til Lynetteholm, og formodentlig et lignende antal i modsatte retning, indtil tidligst 2035. Det er i øvrigt svært at have tiltro til, at denne 2035-deadline er pålidelig, givet kommunens tidligere udfordringer med at overholde annoncerede deadlines i forbindelse med større infrastrukturprojekter. Vores virksomheds omsætning er i forvejen negativt påvirket af de igangværende lockdown-omstændigheder i forbindelse med COVID-19, og vi så nødig at vi skulle møde flere udfordringer i den kommende periode.

Vedr. Punkt 2: [Refshalevejen] er i forvejen enormt trafikeret, hvorfor vores kunder og vores ansatte til tider finder det utrygt at være i trafikken. Risikoen for bilulykker, især højresvingsulykker, stiger signifikant hvis trafikplanen gennemføres. Vi så gerne at trafikken i området blev mindre farlig, i stedet for mere farlig. Især da dette direkte påvirker fodtrafikken i området.

Vedr. Punkt 3: Støjforureningen i vores nabolag er, i kraft af trafikmængden på **[Refshalevej]**

allerede meget signifikant. Vi ville værdsætte at kommunen tog i betragtning, at vores kunders oplevelser ville være forbedret hvis denne støj blev reduceret frem for forøget.

Vedr. Punkt 4: Vi, **[Ahlers Art]'s** ejer, i kraft a vores interesse i at København som helhed skal være en attraktiv og vellidt by, føler os forpligtiget til at gøre kommunen opmærksom på vores overbevisning: At Lynetteholm-projektet og dets associerede projekter, er uforenelige med kommunens retorik og løfter til borgerne hvad angår København som 'grøn by'.

Venligst hilsen,

Bestyrelsen

[Ahlers Art / VibroAcoustics]

Kontakt:

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

- **Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
- **Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.**
- **Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'**
- **Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.**
- **Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**
- **Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.**

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i

drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Eigil Valbjørn Knudsen

Kontakt:

Fra: Mia Precht <
Sendt: 13. januar 2021 13:02
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholm
Vedhæftede filer: Høringssvar omkring Lynetteholmen.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 8982304

Til rette vedkommende

Jeg indsender hermed mit høringssvar i forhold til Lynetteholmen og håber inderligt at borgerne bliver hørt denne gang. Dette projekt SKAL stoppes fordi ellers så er smukke København ødelagt for evigt.

Se venligst vedhæftet dokument med høringssvar.

Venlig Hilsen
Mia Precht

Borger i København S.

Høringssvar omkring Lynetteholmen

Jeg indgiver dette høringssvar som nuværende beboer i København.

Endnu engang tager Københavns kommune og folketingets politikere katastrofale beslutninger som ødelægger livet i for nuværende borger i byen samt den ødelægger det unikke som København tilbyder.

Begrundelserne for at Lynetteholmen er en fantastisk løsning på problemerne i København er forkerte. Det vil ikke læse manglen på boliger og slet ikke trække boligpriserne ned. Tvært imod kommer det til at være rige mennesker som kan bo der og så kan vi andre flytte langt bort i stand. Det er simpelthen ikke i orden at os som er født og opvokset i København ikke kan få lov til at blive boende i den by vi elsker. De boliger som er blevet bygget ved Amager Strand, Ørestad og Nordhavn er for dyre for den almindelige borger og det samme vil ske på Lynetteholmen, så det kommer ikke til at afhjælpe det problem.

En anden begrundelse er at det vil afhjælpe trafikproblemerne i København. Hvordan tænker I at dette vil ske, når I bygger flere boliger og virksomhedsbygninger. Så vil der jo komme flere personer både boende og som kommer udefra for at arbejde. Det vil derfor ikke afhjælpe de trafikale problemer som allerede er. Det vil faktisk skabe et øget pres. Der vil stadig være biler og der vil være ekstra pres i den offentlige transport.

Derudover så kan man lave en meget billigere klimasikring end at putte en masse jord ud i havet, som både ødelægger havmiljø og hverdagen i København.

Lynetteholm kommer ikke til at afhjælpe problemerne. Tværtimod kommer det til at skabe flere problemer, især for de kommende generationer. Jeg skal til at have en lille baby til august og den skal vokse op med larm fra lastbiler og bygningsarbejde de næste 50 år. Det vil ødelægge sjælen i København og det vil skabe et milliard underskud, som vi som almindelige skatteborgere skal betale i endnu flere år.

Der er billigere og bedre måder at kystsikre København. Derudover, så er vi nødt til at tænke på miljø og klimaet. Det gør man slet ikke med denne, selvom man prøver at overbevise om det modsatte.

I forhold til trængsel på vejene og mangel på boliger, er man nødt til at tænke på at gøre det mere attraktivt at flytte udenfor centrum. Hvis man bliver ved med bare at bygge flere boliger i København, så ødelægger man det særlige som København tilbyder i forhold til andre storbyer. Man uddriver dem som bor der allerede og som altid har boet der.

Jeg håber inderligt at denne gang bliver borgerne i København taget seriøst og bliver hørt. By&Havn skal ikke igen ødelægge København ved at bygge nyttesløse bygninger og områder, lige som de nok får lov til at gøre på Amagerfælled. Jeg betaler gerne mere i skat, hvis det gør at de lader være med at ødelægge den smukke natur i København. Så de på den måde kan få deres penge.

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skatte kroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Frida Webster Fessel

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: andre amtoft ·
Sendt: 13. januar 2021 13:22
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr.: Miljøvurdering Journalnr. TS6040102-00024 Etablering af Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten og helbredet for alle københavnere og særlig byens yngste borgere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
5. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset og Nansensgade kvarteret vil kun øge de allerede eksisterende problemer i tæt beboede områder med skoler og børnefamilier^[1]. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening^[2], som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal samt incidens af kroniske lungesygdomme, kræft og allergier fremkaldt af massiv luftforurening må forventes at stige når trafikmassen forøges med tung trafik. Hertil bemærkes at børns fysiologisk udvikling gør dem særlig modtagelige overfor øget luft og partikelforurening.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358^[3]. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette

høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db^[4].

Vedr. Punkt 5: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres. Hertil vurderes udgifter til vedligehold og reparation af de veje der leder tung trafik gennem byen at være særdeles undervurderet, det samme gør sig gældende for de sundhedsproblemer der som konsekvens vil blive påført Københavns borgere.

Venlig hilsen,

André Amtoft (cand.scient.soc. og sygeplejerske)

Kontakt:

^[1] Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

^[2] https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1kzf9i-0003uH-57&i=57e1b682&c=No11OLydTW5QCNkYNQXEIvYokCQt0qSxvRRGHIRcU9fU59mJQfnr3v00w7GI7Mt41nCxrp0bD3Wt9hVgxQQUKKr64JukXuFPuBUyJIJ9O2IazR0LMsm_tA1djmMS4J6BSIkiW6e2Pm7zWNaNfZxNXKCK8YH799IlsHhmDsLn-0Xk80Lqbxm4mSV8VugAefScIjP5gRYmAkJR7oy0f-5gLAMaLkbmD_AE-OtW3F76j40RmUoNIPai56Lp1C7otpgLGMi6BWWKY0NlxASoHDw6d9c7lwxJ_kQdJRAOxBDTIQ

^[3] Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

^[4] Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skatte kroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Marcus Lind

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Carl Kofoed <[\[mailto:carl.kofoed@kko.dk\]](#)>
Sendt: 13. januar 2021 14:16
Til: VVM-Sager
Emne: Annuller byggeprojektet Lynetteholm!

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
- 3.
- 4.
5. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
- 6.
- 7.
8. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde

miljøsånsende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udlædes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsettelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Casper Kofoed

Kontakt:

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som deltids-københavnere, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. *Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm.* Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil *forøge* - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Kærligst,

Petra Wildelund

Fra: Andrea Thorup
Sendt: 13. januar 2021 14:38
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar ang. Lynetteholmen
Vedhæftede filer: Mit høringssvar ang Lynetteholmen.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 8982401

Også vedhæftet som pdf.

Til Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen – vvm@tbst.dk

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm, Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver til jer som almindelig dansk borger med omsorg for klima, miljø, og økonomisk ulighed, som uddannet indenfor bæredygtig udvikling, og som ung, der skal bo i København i mange år fremover.

Jeg vil opfordre jer til en alvorlig genovervejelse af det planlagte byggeprojekt 'Lynetteholm', inklusive infrastrukturprojekterne 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Jeg er bekymret for de nuværende og kommende beboere i kommunen, for klimaet og for den natur og infrastruktur som efterlades til de kommende generationer i Københavnsområdet.

Ud over den helt grundlæggende selvmodsigelse i at reagere på risikoen for lokale konsekvenser af klimaforandringerne med løsningsforslaget at bygge en ø – et byggeprojekt, som i sig selv vil bidrage til klimaforandringer – er blandt de indlysende problemer i projektet:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere og brugere af hovedstaden. Da en stor del af lastbiltrafikken formentlig vil foregå med dieseldrevne køretøjer, vil det også øge både støjen og luftforureningen, og dermed øge helbredsrisikoen for alle københavnere og brugere af hovedstaden, inklusive folk med astma, KOL og andre lungeproblemer.

Mange af de forventede boliger på Lynetteholm vil blive alt for dyre for almindelige mennesker og dermed ikke afhjælpe boligmanglen for kommunens nuværende borgere. De mange dyre boliger vil tværtimod bidrage til at øge den økonomiske ulighed i København og Danmark.

Konstruktionen af Lynetteholm og dens infrastruktur er i lodret modstrid med kommunens målsætning om København som 'grøn by'. Sådan som projektet er lagt op, vil det øge mængden af biltrafik, og cykeltrafik er slet ikke tænkt ordentligt ind. Lynetteholm-projektet strider imod Københavns kommunes løfter og ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og udvidelsen af de grønne og blå arealer i byen.

Der er gjort alt for lidt for at undersøge alternative løsninger på de erklærede formål. Meget tyder på, at man kunne løse behovene både mere økonomisk effektivt og mindre forurenende.

Jeg opfordrer jer indtrængende til at se helhedsorienteret og langsigtet på de behov, som forsøges løst med det enorme Lynetteholm-projekt. Der er i stedet brug for lokale projekter i overskuelig skala, som inddrager lokalbefolkningen, tager hensyn til nuværende natur og den naturudvidelse, som Danmark har forpligtet sig til. Vi har rigeligt med veje, lad os få flere cykelstier og flere lokalsamfund så vi kan mindske transportbehovene. Byggeri skal ske i naturlige materialer der så vidt muligt findes og skabes lokalt. Tænk på børn og børnebørn, fællesskabet, civilsamfundet, den natur vi er en del af, og de vilde dyr der lever i og omkring København til lands, til vands og i luften.

Tak.

Venlig hilsen

Andrea Thorup

Cand. Mag. Development, Environment and Cultural Change

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede

projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Tue Bach Petersen

Kontakt:

Fra: Anna Walther ·
Sendt: 13. januar 2021 15:04
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm.

Til Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm, Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver til jer som almindelig dansk borger med omsorg for klima, miljø, og økonomisk ulighed, som uddannet inden for bæredygtig udvikling, og som ung, der skal bo i København i mange år fremover.

Jeg vil opfordre jer til en alvorlig genovervejelse af det planlagte byggeprojekt 'Lynetteholm', inklusive infrastrukturprojekterne 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Jeg er bekymret for de nuværende og kommende beboere i kommunen, for klimaet og for den natur og infrastruktur som efterlades til de kommende generationer i Københavnsområdet.

Ud over den helt grundlæggende selvmodsigelse i at reagere på risikoen for lokale konsekvenser af klimaforandringerne med løsningsforslaget at bygge en ø – et byggeprojekt, som i sig selv vil bidrage til klimaforandringer – er blandt de indlysende problemer i projektet:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere og brugere af hovedstaden. Da en stor del af lastbiltrafikken formentlig vil foregå med dieseldrevne køretøjer, vil det også øge både støjen og luftforureningen, og dermed øge helbredsrisikoen for alle københavnere og brugere af hovedstaden, inklusive folk med astma, KOL og andre lungeproblemer.

Mange af de forventede boliger på Lynetteholm vil blive alt for dyre for almindelige mennesker og dermed ikke afhjælpe boligmanglen for kommunens nuværende borgere. De mange dyre boliger vil tværtimod bidrage til at øge den økonomiske ulighed i København og Danmark.

Konstruktionen af Lynetteholm og dens infrastruktur er i lodret modstrid med kommunens målsætning om København som 'grøn by'. Sådan som projektet er lagt op, vil det øge mængden af biltrafik, og cykeltrafik er slet ikke tænkt ordentligt ind. Lynetteholm-projektet strider imod Københavns kommunes løfter og ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og udvidelsen af de grønne og blå arealer i byen.

Der er gjort alt for lidt for at undersøge alternative løsninger på de erklærede formål. Meget tyder på, at man kunne løse behovene både mere økonomisk effektivt og mindre forurenende.

Jeg opfordrer jer indtrængende til at se helhedsorienteret og langsigtet på de behov, som forsøges løst med det enorme Lynetteholm-projekt. Der er i stedet brug for lokale projekter i overskuelig skala, som inddrager lokalbefolkningen, tager hensyn til nuværende natur og den naturudvidelse, som Danmark har forpligtet sig til. Vi har rigeligt med veje, lad os få flere cykelstier og flere lokalsamfund så vi kan mindske transportbehovene. Byggeri skal ske i naturlige materialer der så vidt muligt findes og skabes lokalt. Tænk på børn og børnebørn, fællesskabet, civilsamfundet, den natur vi er en del af, og de vilde dyr der lever i og omkring København til lands, til vands og i luften.

Tak.

Venlig hilsen,
Anna Walther
MFA, billedkunst

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Sebastian Ayala Henriksen

- -

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. **Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
2. **Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.**
3. **Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'**
4. **Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.**
5. **Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**
6. **Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.**

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Rün Tornau

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Rune Wingård
Sendt: 13. januar 2021 16:02
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar

Til Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen – vvm@tbst.dk

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm, Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver til jer som almindelig dansk borger med omsorg for klima, miljø, og økonomisk ulighed, som arbejder med bæredygtig udvikling, og som ung, der skal bo i København i mange år fremover.

Jeg vil opfordre jer til en alvorlig genovervejelse af det planlagte byggeprojekt 'Lynetteholm', inklusive infrastrukturprojekterne 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Jeg er bekymret for de nuværende og kommende beboere i kommunen, for klimaet og for den natur og infrastruktur som efterlades til de kommende generationer i Københavnsområdet.

Ud over den helt grundlæggende selvmodsigelse i at reagere på risikoen for lokale konsekvenser af klimaforandringerne med løsningsforslaget at bygge en ø – et byggeprojekt, som i sig selv vil bidrage til klimaforandringer – er blandt de indlysende problemer i projektet:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere og brugere af hovedstaden. Da en stor del af lastbiltrafikken formentlig vil foregå med dieseldrevne køretøjer, vil det også øge både støjen og luftforureningen, og dermed øge helbredsrisikoen for alle københavnere og brugere af hovedstaden, inklusive folk med astma, KOL og andre lungeproblemer.

Mange af de forventede boliger på Lynetteholm vil blive alt for dyre for almindelige mennesker og dermed ikke afhjælpe boligmanglen for kommunens nuværende borgere. De mange dyre boliger vil tværtimod bidrage til at øge den økonomiske ulighed i København og Danmark.

Konstruktionen af Lynetteholm og dens infrastruktur er i lodret modstrid med kommunens målsætning om København som 'grøn by'. Sådan som projektet er lagt op, vil det øge mængden af biltrafik, og cykeltrafik er slet ikke tænkt ordentligt ind. Lynetteholm-projektet strider imod Københavns kommunes løfter og ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og udvidelsen af de grønne og blå arealer i byen.

Der er gjort alt for lidt for at undersøge alternative løsninger på de erklærede formål. Meget tyder på, at man kunne løse behovene både mere økonomisk effektivt og mindre forurenende.

Jeg opfordrer jer indtrængende til at se helhedsorienteret og langsigtet på de behov, som forsøges løst med det enorme Lynetteholm-projekt. Der er i stedet brug for lokale projekter i overskuelig skala, som inddrager lokalbefolkningen, tager hensyn til nuværende natur og den naturudvidelse, som Danmark har forpligtet sig til. Vi har rigeligt med veje, lad os få flere cykelstier og flere lokalsamfund så vi kan mindske transportbehovene. Byggeri skal ske i naturlige materialer der så vidt muligt findes og skabes lokalt. Tænk på børn og børnebørn, fællesskabet, civilsamfundet, den natur vi er en del af, og de vilde dyr der lever i og omkring København til lands, til vands og i luften.

Tak.

Venlig hilsen

Rune Wingård
Undervisningsassistent Roskilde Universitet
Cand. Soc. Internationale Udviklingsstudier og Socialvidenskab.

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter er inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Mads Jørgensen

Kontakt:

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Som borger i Københavns Kommune håber jeg at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm' og tilhørende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Jeg mener projektet vil få alvorlige konsekvenser for beboerne i kommunens og deres livskvalitet, og jeg synes det er skandaløs brug af vores skatte kroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'.
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik om en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsettelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venlig hilsen,

Kaia Holen Lovas

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Bo Skakke

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Hans Kurt Pedersen ..
Sendt: 13. januar 2021 19:31
Til: VVM-Sager
Emne: Er der en voksen tilstede.?

Der må da snart være så meget fornuftigt argumentationen imod Lynetteholmen at selv den dumme kan se at det bliver en katastrofe af bibelske dimensioner. STOP DOG DET PROJET.
Borger Hans Kurt Pedersen I

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er baseret på hensyn til kommunens beboere, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter er inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Derudover dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket, og så endda med et fremtidsperspektiv som er helt ude af trit med boligmanglens forventede udvikling.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Signe Ravneberg

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Min mand og jeg skriver i kraft af vores kapacitet som borgere bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Vores klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forårsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

René og Maria Reynheim Sandberg

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Malthes Vedel
Sendt: 13. januar 2021 21:36
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Jeg tror jeg taler på mange københavnernes vegne, når jeg siger at jeg ikke kan overskue endnu et megaprojekt i København. Vi var lige kommet os over den nye cityring, som jeg hverken selv, eller nogen jeg kender, bruger i et omfang der retfærdiggør den høje pris der blev betalt, både monetært og støj- og miljømæssigt. De mange lastbiler og alt den støj som skabelsen af Lynetteholmen stiller i sigte, lader sig heller ikke retfærdiggøre med de 25% boliger for almindelige københavnere, som *muligvis* bliver bygget, hvis man altså først får afsat de første 75% til den nuværende skyhøje pris.

Lynetteholmen repræsenterer alt det som Københavns styre bryster sig af at være imod: en klimavenlig, borgerinddragende by for alle. Det ville klæde dem hvis deres handlinger levede op til deres idealer. Hvis der skal bygges flere boliger i København, som eller står til at få en nettofraflytning i takt med at børnefamilier flytter ud af byen, så kan det gøres langt billigere, klimavenligt og socialt retfærdigt end bystyrets store prestigeprojekt.

Med håb om ændring af planerne
Malthes Vedel

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Esther Christensen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Marie Andrea Darre Jensen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forårsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Ida Marie Uldall Vengberg

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Jens Daugaard Sillasen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venlig hilsen,

Michael Svendborg

Kontakt:

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Jane Vadstrup Poulsen
Sendt: 14. januar 2021 11:11
Til: VVM-Sager
Emne: LynetteHolm

Nej til flere milliard vandvids "infrastruktur" projekter!

København og omegn både til lands og vands, har rigeligt trafikale og miljømæssige problemer.

Både Femern, Kattegatforbindelsen og LynetteHolm m.fl. Er vandvids projekter.

Potens projekter, udtænkte af folk som gerne vil have deres navn husket.. Desværre er det de forkerte grundlag.. Projekter som ikke vil tjene sig ind forureningsmæssigt eller økonomisk før om flere hundrede år..

Måske ikke så fagligt og detaljeret svar, men I ved selv hvor megrt fusk der er fundet i beregningerne på Femern og kattegat forslagene..

Så nej, nej og atter nej.

Fra: Lars Jørgensen
Sendt: 14. januar 2021 11:22
Til: VVM-Sager
Emne: journalnummer TS6040103-00078

Team Natur i Vand og VVM, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune har ingen bemærkninger til nedenstående sag (journalnummer TS6040103-00078).

Med venlig hilsen

Lars Jørgensen
 Akademisk medarbejder
 Vand og VVM

KØBENHAVNS KOMMUNE
 Teknik- og Miljøforvaltningen
 Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed
 Njalsgade 13
 Postboks 380
 2300 København S

Fra: TMFKP BPM OMB Vand
Sendt: 5. januar 2021 13:15
Til: TMFKP BPM OMB Natur ; TMFKP BPM OMB VVM
Cc: Jørgen Lund Madsen
Emne: VS: Lynetteholm - Geotekniske borerer for kørevej - VVM screening; Fra vand@kk.dk fordelt til: Marinmappe, vvm@kk.dk, natur@k.dk + cc Jørgen - NB sendt gerne videre hvis nogen andre er relevante. Hilsen Helle, vandpostpasser

Fra vand@kk.dk fordelt til:
 Marinmappe
vvm@kk.dk
natur@k.dk
 m. kopi til Jørgen
 NB sendt gerne videre hvis andre relevante.
 Hilsen Helle, vandpostpasser

Fra: Gert Agger <GEAG@tbst.dk>
Sendt: 5. januar 2021 12:59
Til: sifa@dma.dk; nst@nst.dk; post@slks.dk; kdi@kyst.dk; mst@mst.dk; ens@ens.dk; dn@dn.dk; fr@friluftsradet.dk; planloven@erst.dk; mail@fiskeristyrelsen.dk; info@ejd.dk; dof@dof.dk; fes-myn@mil.dk; sekretariat@mitfritidshus.dk; hofofor@hofofor.dk; TMFKP BPM OMB Vand <TMFKPBPMOMBVand@tmf.kk.dk>; info@byoghavn.dk; marinark@vikingeskibsmuseet.dk; m@m.dk; ledningsinfo@energinet.dk; 3.parter@energinet.dk
Cc: csjo@cowi.com; fj@byoghavn.dk
Emne: Lynetteholm - Geotekniske borerer for kørevej - VVM screening; Fra vand@kk.dk fordelt til: Marinmappe, vvm@kk.dk, natur@k.dk + cc Jørgen - NB sendt gerne videre hvis nogen andre er relevante. Hilsen Helle, vandpostpasser

Til høringsparter

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 22. december 2020 modtaget en ansøgning fra By og Havn om tilladelse til udførelse af geotekniske borer i forbindelse med anlæg af vejdamninger til jordtransport til Lynetteholm.

I forbindelse med projektet Lynetteholm skal der etableres en kørevej for jordtransporter. Kørevejen planlægges at krydse Københavns Havn ud for Margretheholms Havn og ud for Københavns Motorbådsklub. Vejen etableres på en dæmning og for at give både adgang på tværs af vejen etableres dels en klapbro og dels en rørgennemføring. For at kunne designe dæmningerne og konstruktionerne skal jordbundsforholdene på lokaliteterne kendes. De geotekniske borer udføres fra en flåde eller en pram. Der bores gennem et foringsrør ned i havbunden med et sneglebor ned til oversiden af kalken. I kalken udføres borer som kerneboringer. I borerne tages der prøver til miljøteknisk analyse. Arbejdet skal udføres ved indsejlingen til Margretheholms Havn og Københavns Motorbådsklub.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er myndighed for etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning indenfor Københavns Havns søområde, jf. § 24, stk. 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By og Havn I/S. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen varetager endvidere statens højhedsret på søterritoriet i Københavns Havn jf. den kongelige resolution af 3. februar 2014 og § 1, nr. 3, i bekendtgørelse nr. 797 af 21. juni 2016 om ændring af bekendtgørelse om Kystdirektoratets opgaver og beføjelser og om klageadgang.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal i medfør af bekendtgørelse nr. 930 af 18. juni 2020 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet screene projektet med henblik på en vurdering af spørgsmålet om, hvorvidt projektet er VVM-pligtigt.

Nærmeste Natura 2000-område er område nr. 142 Saltholm og omliggende hav beliggende 5 km fra projektområdet. Natura 2000-område nr. 142 er udpeget på baggrund af væsentlig tilstedeværelse af naturtyper og arters levesteder: sandbanke, strandeng og tilstedeværelsen af spættet sæl samt bl.a. ynglefuglene edderfugl, bramgås, almindelig ryle, brushane, klyde, dværgterne og hav-terne og trækfuglene grågås, knopsvane, pibeand og havørn.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer på det foreliggende grundlag ikke, at udpegningsgrundlaget vil blive påvirket.

Inden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer afgørelse i sagen, skal styrelsen udbede sig bemærkninger til det ansøgte, herunder hvilke forhold der anbefales at skulle lægges vægt på ved styrelsens vurdering.

Eventuelle bemærkninger til projektet bedes indsendt **senest den 3. februar 2021** til VVM@tbst.dk med henvisning til journalnummer TS6040103-00078.

Det bemærkes, at man ved at afgive høringssvar samtykker til offentliggørelse, herunder af afsenders navn og mailadresse.

Hvis bemærkninger ikke er modtaget ved fristens udløb, går styrelsen ud fra, at der ikke haves bemærkninger til ansøgningen, hvilket vil blive lagt til grund i den videre sagsbehandling.

Mvh

Gert Agger
Specialkonsulent, VVM
Plan og Klima

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Tlf.: +45 4178 0308 (mobil)
Tlf.: +45 7221 8800
geag@tbst.dk

Fra: Adam Johansen
Sendt: 14. januar 2021 11:58
Til: VVM-Sager
Emne: høringssvar ang. Etablering af Lynetteholm

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Undertegnede skal gøre indsigelse imod etablering af Lynetteholm.

I stedet for at etablere Lynetteholm og belaste dele af København yderligere med trafik, både i anlægsfasen og når de kommende beboere skal til og fra deres bolig, anbefaler vi, at Storkøbenhavn i stedet udbygges i samarbejde med Omegnskommunerne. København må indgå i et samarbejde med Omegnskommunerne om at byudvikle, fordi den store søgning mod selve København ikke kan imødekommes.

Lynetteholm er en meget kostbar måde at bygge boliger på, når der først skal etableres en ø (og dernæst en tunnel!), hvorfor der kunne bygges mange flere boliger for de samme penge øst for Københavns kommune.

Boliger på Lynetteholm vil primært blive kostbare ejerboliger og dermed skævvride boligmarkedet yderligere til de økonomisk mest velstillede borgeres fordel. Behovet for billige lejeboliger tilgodeses ikke med etablering af Lynetteholm.

Lynetteholm fremstilles som et bidrag til et kystsikringssystem, men det kan alternativt gøres langt billigere, mere effektivt og ikke mindst mere skånsomt overfor flora og fauna på havbunden omkring København.

Vi ønsker en VVM om hele den forandring af byen, etablering af Lynetteholm vil indebære, ikke mindst en inddragelse af en kommende havnetunnel, som - ikke formelt, men - reelt lægges til grund for etableringen af Lynetteholm.

MVH Ane Moltke og Adam Johansen

Fra: Margo Fredericks
Sendt: 14. januar 2021 12:15
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Kære Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen,

Jeg skriver, fordi jeg er uenig med udvikling af Lynetteholmen. Denne byudvikling kigger frem til 2070, hvor vores liv kommer til at blive meget anderledes end nu. Som bæredygtig byplanlægger og arkitekt, ved jeg (og håber jeg), at vores mobilitets vaner har ikke bilen i centrum i fremtiden. Derfor er det helt forkert, at transport planen har antaget biler og veje som Lynetteholmeres primært transportmiddel. Hvor er cykelbroer og planer for cykelstier og cykelruter? Er vi ikke verdens bedste cykelby? Måske ikke i 2070.

De sidste ti år har Københavns befolkning vokset utroligt meget, derfor har vi mange byudvikling projekter rundt byen - Nordhavn, Carlsberg, Sydhavn, Ørestad, Jernbanebyen, Grønttorvet, Valby Maskinfabrikken. Men tror vi virkelig, at befolkningen kan stige i København for evigt? Disse byudvikling skaber plads og boliger, at vi nu mangler. Vi skal også huske, at Letbanen vil vokse Storkøbenhavn, som er ikke lagt ud som 'byudviklingsområde.' Jeg er stolt over, at vi i Danmark kigger så meget i fremtiden og laver planer, men planerne skal have fleksibilitet for at tilpasse sig til samfundets fremtidige behov. Jeg er bange, at Lynetteholmen kan ikke det - at vi bruge for meget tid, penge, og ressourcer nu og i de næste år, for at ændre udviklingen.

Til sidst ved jeg, at en af Lynetteholmens formål er som et dige mod stigende havniveauer. Det er jeg selvfølgelig enig med, klimaforændring er et stort problem. Men bygge bare et dige.

Mvh,
Margo Fredericks

reduce - reuse - redesign

Fra: Sara Cardel Bonnesen
Sendt: 14. januar 2021 12:56
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm - høringssvar

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Jeg skriver for at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen og omegnskommunerne, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone samt ikke mindst miljøpåvirkningen.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Forringelse af indsejling og sejlads til Københavns havn
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Den foreslåede plan giver en enorm forringelse af sejladsen til Københavns havn.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spunds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spunds nedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venlig hilsen,

Sara Cardel Bonnesen

Fra: Sixten Kai Nielsen
Sendt: 14. januar 2021 13:37
Til: VVM-Sager
Cc: Lene Lavtsen; Ole Nielsen; Gitte Lindorff Nielsen
Emne: Høringssvar Lynetteholmen.

Kære Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen,

I følge VVM rapporten vedrørende transport, konstateres øget transport i anlægsperioden på Forlandet og den sydlige del af Refshalevej omkring beboelsesområderne Margretheholm og Quintus Bastion (vedhæftet screenshot af strækningen).

Helt præcist forventes 33 lastbiler og 50 biler pr. dag at køre til og fra anlægsområdet til Lynetteholm. En stor del af disse ture vil benytte Forlandet/Refshalevej.

(vedhæftet slide fra By og Havns informationsmøde omkring jordtransport d.5/1-2021)

Transport igennem beboelsesområder uden cykelsti og meget smal vej. Hvordan vil I sikre de bløde trafikanter? Den nye adgangsvej via prøvestenen er jo "kun" til jordtransport.

Den lille vej er allerede meget belastet og ekstremt usikker.

Den nye adgangsvejen burde inkludere så meget tung trafik som muligt (ARC, Biofos etc.). Hvilke konkrete planer har I i den forbindelse?

For at sikre de bløde trafikanter burde man etablere cykelsti samt vejbump så hurtigt som muligt for at nedsætte farten.

Der bliver allerede kørt langt over de tilladte 40 KM i timen og det er et spørgsmål om tid inden uheld.

Mvh,

Sixten

Sixten Kai Nielsen (beboer i Ejerforeningen Quintus Bastion / Krudtløbsvej 65)

Co-Founder | Human Hotel

—



Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Denne plan for Lynetteholm er et løftebrud. Der er ingen vej udenom det. Københavns kommune fremlagde deres klimamål for 2025 samt de planer om udvikling som skulle få os i mål. Det er en langsigtet plan som afhænger af borgernes engagement og forståelse samt en villighed til at ændre og nogle tilfælde opgiver på vores vaner. Her er min forståelse og mit engagement for planen, og jeg kan love jer for at det ikke er til fordel for projektet.

Jeg finder det især interessant, at klimaplanen afhænger af at vi ændrer vores vaner, men at det ikke gælder Københavns kommunes vanvittige forfængeligheds-projekter. Der bliver skrevet om livskvalitet, men hvem er det præcis i snakker om? Hvilke borgers livskvalitet tager i hånd om? I stedet for at lave udviklingsplaner for den stigende boligusikkerhed i København, udenlandske kapital-fonde som inde for lovens grænser chikaner beboer, så de kan opkøbe deres boliger og sælge dem videre til latterlige priser. Skal vi virkelig ende op som alle de andre storbyer i Europa, hvor vores by ingen gang befolkes af københavnere? Det kommer også til at gå ud over omegnskommunerne der ikke kommer til at modtage kiritsk støtte fra landspolitikerne til, at udvikle deres områder til endnu mere attraktive steder at bo. Vi ser i højere grad en total udtømning af ressourcer fra landet eller mere korrekt sagt: Alle de byer som ikke er København. Skal resten af vores land udhules bare så vi kan bygge et fuldstændigt vanvittigt projekt som dette?

Når man udvider antallet af byggegrunde, falder prisen på eksisterende byggegrunde. Det betyder, at hele idéen med Lynetteholmen er, at man skaber nogle nye byggegrunde i vandet som det offentlige ejer og sælger til private. Det tjener Københavns kommune på i længden, da der bliver plads til nye skatteborgere og nye virksomheder i kommunen. Regningen ender hos folk der ejer grunde og boliger udenfor Lynetteholmen, da deres

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

boliger og grunde, alt andet lige, falder i pris. Så bare rolig, vi kan sagtens se hvem der kommer til at betale for gildet.

Og klimaet! Hvem kan glemme klimaet! Eller det kan Københavns kommune i hvert fald! Luftforurening er skyldt i at cirka 460 københavnere dør tidligt. Eller det er hvad der står på kbh kommunes hjemmeside. Så nu skal vi have endnu mere forurening? Osende lastbiler dag ind og dag i årtier! Udstødning fra trafik er en af de største lokale kilder til luftforurening. I beder os om at tage cyklen, gå eller brug offentlig transport, men forslår stadig dette projekt. Projektet vil endegyldigt ødelægge det maritime liv i og omkring København. Da al sejlads ind og ud af havnen skal foregå gennem Kronløbet, som ovenikøbet indsnævres, vil det øge risikoen for ulykker betragteligt. Trekroner Fort, som udgør den maritime port til København, vil blive lukket inde for bestandigt. Samtidig vil det forårsage store miljømæssige konsekvenser i Øresund, stærkt ændrede strømforhold, vandstuvning ved bestemte vindretninger. Tager jeres eget klima råd og drop projektet.

Befolkningstallet i København forventes også at stige med 20 % i løbet af det næste årti. Måske burde vi fokusere på det i stedet? Hvordan skaber vi flere almene boliger, skaber flere infrastrukturelle forandringer med grøn vækst som kan imødekomme en voksende befolkning? Lynetteholm var Frank Jensen's egoprojekt. Siden Frank er ude af billedet, så har der ikke været nogen der har taget faklen og gjort det til deres nye kæphest. Politikerne ved også godt det er et dumt bjerg at dø på. Det her projekt vil tage årtier at bygge, det vil chikanere de mange til gode for de få. Ikke lige frem den "klima ånd" vi leder efter.

Jeg håber mit svar bliver taget til hjertet, og bliver taget med i overvejelsen om Københavns fremtid.

Venligst hilsen,

Signe Bonde Andersen

Kontakt:

☺

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg sender hermed mit høringssvar idet jeg håber at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Ida Nielsen



Grønland

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: marianne krogh <
Sendt: 14. januar 2021 14:35
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Jeg er meget imod, at et projekt som Lynetteholmen og transport af jord til dette projekt kommer til at belaste bymiljøet. At planlægge transport af jord via Knippelsbro, Christianshavn, Christmas Møllers Plads og Vermlandsgade over til Uplandsgade virker helt skørt. Det vil spolere det i forvejen hårdt pressede bymiljø. Hvem har dog udtænkt den skøre plan. Og så 30 år frem?! Det er da helt forargeligt! Med venlig hilsen Marianne Krogh

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg sender hermed mit høringssvar idet jeg håber at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Elisabeth Nielsen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'.
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktion af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenede.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Kalinka Vædele,

Kontakt:

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Vi skriver som repræsentanter for beboerne i Andelsforeningen Kjeld Langes gade 5 ABC, hvilket indbefatter samtlige beboere på matrikel 112, i alt ca. 63 beboere.

Vi grænser på Kjeld Langes gade op til Nørre Søgade i det der i daglig tale kaldes Nansensgade kvarteret.

Formålet med dette høringssvar er at bede Københavns Kommune genoverveje den nuværende jordtransportplan i forbindelse med konstruktionen af

'Lynetteholm' og associerede projekter 'Metro til Lynetteholm' og 'Østlig Ringvej'. Vi motiveres af vores bekymring for vores beboeres livskvalitet hvad angår en formodet stigning i luft og støjforurening, samt den øgede risiko for trafikuheld.

Klagepunkter:

- 1. Planen for at føre omkring 200 lastbiler gennem Nørre Søgade og Gyldenløvsgade krydset hver dag indtil 2035 repræsenterer en øget risiko for dødsfald relateret til luftforurening.**
- 2. Trafikplanen vil øge risikoen for trafikuheld.**
- 3. Trafikplanen vil øge den allerede signifikante støjforurening fra Nørre Søgade og Gyldenløvsgade.**
- 4. Lynetteholm projektet er uforeneligt med kommunens løfter om at København skal være en 'grøn by'.**

Vedr. Punkt 1: Det fremgår af dokumentet 'Lynetteholm Trafikale Forhold', forfattet af By & Havn, at den nuværende plan for jordtransporten til Lynetteholm vil resultere i at op mod 49 lastbiler dagligt skal passere tæt forbi vores matrikler på vej til Lynetteholm, og formodentlig et lignende antal i modsatte retning, indtil tidligst 2035. Det er i øvrigt svært at have tiltro til, at denne 2035 deadline er pålidelig givet kommunens tidligere udfordringer med at

overholde annoncerede deadlines i forbindelse med større infrastrukturprojekter. Området Nansensgadekvarteret er allerede blandt de nabolag hvor luftforureningen er værst.

Den samme luftforurening dræber, pr kommunens egne estimer, ca. 550 Københavnerne hvert år. Vi ser nødig at vores beboeres liv skal sættes i yderligere fare pga. Lynetteholm og dets associerede projekter.

Vedr. Punkt 2: Krydset ved Nørre Søgade og Gyldenløvsgade er i forvejen enormt trafikeret, hvorfor beboerne i vores forening finder det utrygt at bringe dem selv og deres børn gennem dette område. Risikoen for bilulykker, især højresvingsulykker, stiger signifikant hvis trafikplanen gennemføres. Vi så gerne at trafikken i området blev mindre farlig, i stedet for mere farlig.

Baggrundsrapport vedr. Trafikale Forhold s. 22

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

Vedr. Punkt 3:

Støjforureningen i vores nabolag er, i kraft af trafikmængden på Nørre Søgade og Gyldenløvsgade allerede meget signifikant.

Vi vil værdsætte at kommunen tager i betragtning, at vores medlemmer hellere vil have at støjforureningen bliver reduceret frem for forøget.

Vedr. Punkt 4: Vi i foreningens bestyrelse, i kraft af vores interesse i at København som helhed skal være en attraktiv og vellidt by, føler os forpligtet til at gøre kommunen opmærksom på vores overbevisning: At Lynetteholm projektet og dets associerede projekter, er uforenelige med kommunens retorik og løfter til borgerne hvad angår København som 'grøn by'.

Venlig hilsen,

Bestyrelsen

Andelsforeningen Kjeld Langes gade 5 ABC

Matrikel nr 112

Kontakt: Sara Thodberg, sart@plen.ku.dk

Fra: Majken bech seestedt
 Sendt: 14. januar 2021 15:29
 Til: VVM-Sager
 Emne: Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

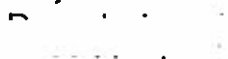
Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,
Majken Beck Seestedt



Kontakt:



165

Fra: Trine Dyrvig
Sendt: 14. januar 2021 15:45
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen - trafiksikkerhed

Vedr. Lynetteholmen

Efter at have fulgt med i informationsmødet om Lynetteholmen, er det helt nødvendigt for vores familie, at gøre opmærksomhed på de store udfordringer vi ser ved øget lastbiltrafik de kommende tre år.

Der er i forvejen meget dårlige forhold for gående og cyklister - særligt børn, som der er utroligt mange af herude, og vi vil derfor opfordre jer til at arbejde på følgende sikkerhedsforanstaltninger:

1. Cykel/gangsti i begge retninger ad Refshalevej
2. Lyskryds og fodgængerfelt v. Refshalevej/Forlandet

Vi håber, at I vil sætte trafiksikkerheden, særligt for de mange børn i området, højt på agendaen og snarest igangsætte initiativer til at skabe et rimeligt niveau af sikkerhed for gående og cyklister.

Venlig hilsen,

Trine Dyrvig Rechendorff

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i Københavns kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skatte kroner samt ændring af havnen Lynetten

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
7. Lukning af en havn med over 1000 medlemmer vil ødelægge miljøet

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges. Vi har nu fået el busser ud til Raffen så vil man nu ødelægge det med støjende lastvogne

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Vedr. Punkt 7: Da byggeriet at Lynetteholm vil ødelægge havnen i mange mange år og der ikke komme nogen ny havn på Lynetteholmen er det tåbeligt at sætte et sådan projekt i gang, og man skal nok regne med at havnes medlemmer vil gøre meget for at beholde havnen.

Venligst hilsen,

Thierry Jacobsen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skatte kroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsettelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Christoffer Moestrup

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Malte Algren

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg er borger bosat i Københavns Kommune, og skriver i håb om at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle Københavnerne, det er både farligt med den tunge trafik gennem byen og det vil være en meget stor forurenings kilde igennem de ca 14 år transporten er planlagt.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter passer ikke med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen kæmpe græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spunsnedsettelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Dorte Østergaard Jakobsen

Tegnestue

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Izabella Garnett <
Sendt: 14. januar 2021 17:20
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. **Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
2. **Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.**
3. **Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'**
4. **Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.**
5. **Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**
6. **Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.**

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forårsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Mvh

Izabella Garnett

..

Kontakt:

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Mik Stangerup

—

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Aisling Kassow
Sendt: 14. januar 2021 18:37
Til: VVM-Sager
Emne: Lyt til borgerne — Afbryd planen om Lynetteholm

Afbryd planen om Lynetteholm.

Det vil ødelægge glæden ved byen og Københavnernes livskvalitet at skulle stå på mål for højere trafikstøj, mere luftforurening og større chance for trafikuheld. Hvem har fået denne vanvittige ide?!

Lyt til borgerne. Afhold en afstemning, det kan man da i det mindste være befolkningen bekendt. København har ikke brug for flere luksusghettoer.

Dette projekt vil være ødelæggende for København som vi kender det. Og hvad vil det betyde for kulturlivet? Vil eksempelvis gadefester som Distortion blive tvunget til at blive aflyst frem til 2035, fordi der skal køre 49 lastbiler 10 timer om dagen?

Tag jer sammen! Spørg nu Københavnerne om hvad DE kunne tænke sig, i stedet for det her byggediktatur.

Hilsen,
Aisling Kassow

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

14 January 2021

Jeg skriver som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigt på en annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i manglende belæg for hvordan Lynetteholmen skal fremtidssikre København for stormflod og høje vandstande som kommer fra den klimakatastrofe vi er midt i, nu! Mangelde hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone. Derudover en generel inkonsistens med hvordan Lynetteholm er den optimale løsning på de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm som er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligsikkerheden for beboere i Københavns kommune.

Klagepunkter:

- 1. Der er manglende evidens for, at Lynetteholm vil kunne sikre København for de højnede vandstande og ekstraordinære storme som vil komme på baggrund af den klimakrise vi står i lige nu.**
 - 2. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
 - 3. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligsikkerhed for kommunens borgere, men tilføje endnu flere**
-

liebhaverlejligheder.

4. **Lynetteholm og associerede projekter er inkonsistente med kommunens retorik og løfter som København som 'grøn by'**
5. **Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.** Lynetteholm vil øge trafikken med udvidede motorveje og derved bidrage til klimakrisen, fremfor at beskytte København og dens borgere fra den.
6. **Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**
7. **Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.**

Vedr. Punkt 1: Vi står nu, 2021, midt i en klimakrise. Lynetteholm, som en løsning for klimakrisens kommende storme fra år 2070 er ikke en reel løsning, indenfor den nuværende klimakrisens horisont. Der vil komme højnede vandstande og øget intensitet af stormene langt før 2070(<https://www.nature.com/articles/s41612-019-0083-7>). Derudover kan jeg ikke finde undersøgelser af, hvorvidt Lynetteholm i sig selv, ikke er med til at øge intensiteten af vandskader ved stormene, på baggrund af dens placering som kan forskyde bølgenes styrke i andre retninger.

Vedr. Punkt 2: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550

Københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 3: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 4: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø, og skal transportere alt jord via lastbiler tværs igennem byen. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 5: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 6: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsettelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele

Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 7: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Nanna B. Graversen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Alberte Ræbild Grunnet

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Daniel Strübig

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Natalia Anna Czyzynski
Sendt: 14. januar 2021 23:30
Til: VVM-Sager
Emne: Høring ift. Lynetteholm

Bekymring vedr. fritidssejlere og erhverssejlads i Kronløbet.

Vi er fritidssejlere i Københavns Havn, hvor vi ofte sejler ud i Øresund. Det er bekymrende, at By og Havn ønsker at fritidssejlere og erhversskibe skal deles om en så smal indsejling som beskrevet i materialet. Det er simpelthen bekymrende og kan være dødsensfarligt, hvis de såkaldte lysreguleringer overses. Hver sommer støder vi på utallige uerfarne sejlere både i havnen og i Øresund - og de vil slet ikke kunne navigere i Kronløbet. Det vil ende med en ulykke. 200 m indsejling til en så stor havn som Københavns Havn er fuldstændig håbløst.

Venlige hilsner
Natalia

Fra: mathias hansen
Sendt: 14. januar 2021 23:53
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar ang. trafiksikkerhed i forhold til Lynetteholmen

Hej.

Mit navn er Mathias Hansen. Jeg bor på Margretheholmsvej 46, 5 tv., og jeg synes ikke, at vejene og trafikholdene er gode omkring Refshaleøen og området omkring Margretheholmen.

Jeg er bange for, at trafiksituationen kun bliver værre i forbindelse med Lynetteholmsprojektet.

Jeg håber, at der vil være fokus på at sikre gode trafikforhold i forbindelse med projektet, især omkring Refshalevej og området omkring Refshaleøen.

Mvh Mathias

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skatte kroner.

Klagepunkter:

1. **Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
1. **Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.**
1. **Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'**
1. **Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.**
1. **Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**
1. **Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.**

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds

marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsettelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Anethe Pedersen

Kontakt:

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. **Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
1. **Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.**
1. **Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'**
1. **Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.**
1. **Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**
1. **Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.**

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds

marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Torben Pedersen

Kontakt:

Fra: Sofie Camille Mærsk
Sendt: 15. januar 2021 09:07
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetten, journal nr.TS6040102-00024
Vedhæftede filer: Lynetteholmen høring.DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 8984613

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone:

Klagepunkter:

1. **Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
2. **Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.**
3. **Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'**
4. **Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.**
5. **Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**
6. **Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.**

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder^[1]. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening^[2], som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358^[3]. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db^[4].

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Sofie Camille Mærsk

Kontakt:

Mail: _____

^[1] Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

^[2] <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

^[3] Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

^[4] Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Laura Schwarz
Sendt: 15. januar 2021 11:28
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm
Vedhæftede filer: Høringssvar.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 8984627

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Vedhæftede tekst er nok blevet indsendt en del gange, men jeg er enig i alle punkter. Jeg er især rystet over, hvor udemokratisk projektet bliver presset igennem, samt at det baserer på et meget tvivlsomt beslutningsgrundlag. Som tilflytter til både Danmark og København havde jeg forventet et meget mere gennemtænkt, demokratisk og bæredygtigt (økologisk, økonomisk og bæredygtigt) projekt.

Venligst hilsen,

Laura Schwarz

Jeg skriver I min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

- **Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
- **Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.**
- **Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'**
- **Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.**
- **Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**
- **Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.**

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplaner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsettelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Laura Schwarz

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skatte kroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsudsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Emil Thomsen Schmidt

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: highboy hq ·
Sendt: 15. januar 2021 15:59
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Hej

jeg er en ud af mange bekymrede borgere i københavn der slet slet slet ikke forstår hvorfor sådan en kæmpe beslutning der går udover os allesammen ikke er blevet talt mere om, det føles underminerende at vide hvordan huspriser presser fattige ud af byen, og at der bliver lavet et byggeprojekt i det omfang som kun skal findes for de rige, og som samtidig belaster klimaet så meget som dette projekt vil gøre. De sidste ti år i københavn har været skræmmende at overvære. min datters pædagoger ligger sig med stress på række, hospitalerne sejler, alt er topstyret, ingen føler ansvar, og så bruger politikerne deres tid på så langt ude projekter som lynetteholmen. Det kan da ikke være rigtigt at det her skal ske. Jeg er grædefærdig over at tænke på at metro byggeriet nu endelig er færdigt og så skal der laves et projekt der varer 30 år???? For at de rige kan bo dejligt på en ø??? for mine og mine medborgeres skattepenge???

Byg en dæmning til to milliarder og drop fornyelse og kække ideer. Først skal vi sørge for at det basale fungerer. Jeg skriver fra en magtesløs position, men håber at min stemme er et hav af stemmer der vil få nogle af jer fornuftige folk der sidder på kontorerne til at overveje de reelle konsekvenser af denne form for overgreb på beboerne i vores by.

Sophie Suaning , nordvest

Sent from my iPhone

Sent from my iPhone

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,
Emma Møllerup

Kontakt:

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som bekymret borger bosat i Amager Øst, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone. Samt hensyntagen til miljøet, reduktion af CO2 og målet om København som en grøn og bæredygtig hovedstad.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere og være til stor fare for specielt børn og cyklister.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere og skabe en mangfoldig by med plads til alle.
3. Anlæg af Lynetteholm vil være med til at øge CO2 udledningen, i stedet for at reducere den og leve op til at beslutningen i 2025 med København som en grøn by.
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: Specielt Amager øst og alle os beboere der bor ved Vermlandsgade, Christmas Møllers Plads og stadsgraven, skal leve med at omkring 72 lastbiler hver time kører gennem der hvor der allerede nu er meget tung trafik og trængsel. Dette vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Maj Flindt-Larsen

..

--

Kontakt:

..

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1 Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

2 Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

3 Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'

4 Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.

5 Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

6 Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forårsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsopsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Jesper Vallebo von Staffeldt

Kontakt:

185

Fra: Søren Hansen
Sendt: 15. januar 2021 19:58
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar

https://drive.google.com/file/d/11iBKmRlee5mr_4329DaXEQAjMkFYNoBe/view?usp=sharing

Fra: Jon Andersen ·
Sendt: 15. januar 2021 21:16
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder^[1]. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening^[2], som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige, når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger, der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂, der udledes, når man bygger en Ø. Intet antal græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer, der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager, at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358^[3]. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsettelse og derefter igen påstå, under ed, at de mener, at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver, der foretager en sådan test, vil forstå, at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende, at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning om, at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db^[4].

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere og langt mere effektive løsninger, der kan implementeres.

Med venlig hilsen,

Jon Andersen

København

PS: Man kunne måske overveje at hente materiale fra havbunden og køre den overskydende jord andet sted hen, hvor den måske kan kystsikre/gøre bedre gavn?

^[1] Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

^[2] <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

^[3] Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

^[4] Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venlig hilsen,

Cecilie Brejner Therkildsen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Ingerjust
Sendt: 16. januar 2021 09:59
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Jeg skriver her for at mane til besindelse Jeg er dybt foruroliget over min by og de planer, der skal lede til en realisering af lynetteholmen.

Jeg er på mange måder bare vild med at der tænkes så stort, og med at være en del af en by med mange visioner.

Jeg gad godt selv bo på lynetteholmen.

MEN når det er sagt, så er det en fuldstændig vanvittig måde at løse de praktiske veje til realisering.

Unikke rekreative områder, som københavnernes elsker, bliver nu helt regulært ødelagt.

Det er ikke gratis for miljø at sende 1000-vis af buldrende lastbiler gennem skønne kystnære områder i årevis.

Jeg ønsker og drømmer om besindelse, om at bruge vandvejen og etablere klimavenlige løsninger.

Tænk nyt; tænk stort; tænk ordentligt igennem og sæt menneske og miljø i centrum.

Venligst Inger Just

Sendt fra min iPhone

Fra: Christian Grønning <ch
Sendt: 16. januar 2021 10:21
Til: VVM-Sager
Emne: Vedrørende Lynetteholmen

Hej, vi bor på Margretheholmen og udtrykker - ligesom rigtig mange andre beboere - stor bekymring omkring anlæggelsen af nye veje til jordtransport og larmen og trafikken til følge.

Veje, der vil være til stor gene blandt de mere end 1000 familier, der bor i området. De grønne områder og Lynetten Havn er unikke og historiske "åndehuller" i København, som hver dag benyttes af sejlere og beboere. Et område, der bør beskyttes og bevares af respekt for København og af respekt for de mange beboere, der bor dyrt til leje og i dyre rækkehuse og lejligheder i området.

Etablering af en vej/bro der krydser havnen vil ødelægge meget af dette miljø og glæden ved at bo og lege i området. Dertil kommer larmen og utrygheden fra de mange lastbiler, der hver dag vil køre forbi legende børn og som vil være økonomisk alvorligt for ejerboligerne i området.

Der må kunne tænkes i alternative måder at fylde jord på til Lynetteholmen. Kunne man anlægge vejen længere ude ved kysten, så det ikke ødelægger havnemiljøet og mindsker larmen? Kunne man sejle al jorden med pram fra Nordhavn?

Det her projekt vil påvirke rigtig mange mennesker både økonomisk og i dagligdagen i rigtig mange år på en negativ måde. Vi er mange der virkelig ber til at l genbesøger planerne og laver nye forslag til, hvordan det her projekt kan etableres med mindre gener for alle. Det MÅ kunne lade sig gøre - og det BØR kunne lade sig gøre. Hvor der er vilje, er der vej.

Mange tak for at læse denne høring.

Christian Grønning og Monica Svare
Beboere på Margretheholmen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone. Udover følgende klagepunkter vil jeg også pointere, at jeg som ung kvinde er bekymret for luftforureningens følgevirkninger på mine fremtidige børn. Medicinsk forskning giver evidens for, at kraftig luftforurening er meget skadeligt under den prænatale periode, da det kan skade udviklingen af organer. Dette håber jeg, at I vil tage til efterretning og regne med i jeres overvejelser.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsopsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Ingrid Rose Maclean Nyegaard

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil kun i minimalt omfang afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'.
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Jonathan Victor Bastlund Woolhead

—

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Pernille Hampsted
Sendt: 16. januar 2021 15:08
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Jeg er imod projektet Lynetteholm, pga. den voldsomme frekvens af lastbiltrafik, der vil foregå i forbindelse med etableringen af øen. Dette vil være generende for mig pga. støj og rystelser i mit kvarter, som er Øster Farimagsgade-kvarteret.

Med venlig hilsen

Pernille Hampsted

Høringssvar til VVM redegørelse for en Lynetteholm fra Enhedslisten Amager Vest.

Der er udsendt en VVM redegørelse for Lynetteholm på over 650 sider, som for en almindelige borger er umuligt at gå til. Det er et bestillingsarbejde med miljøvurderinger der bakker om projektet uden plads til de mange andre faglige argumenter der siger det modsatte.

Uanset hvilke typer arbejder der skal udføres fremgår det, at alt der skal udføres har enten ingen, ubetydelige eller kun moderate miljøeffekter; helt utroværdige påstande som også fremsættes på diverse offentlige møder og medier.

Følgende er en kritik i henhold af et såkaldt "Ikke-teknisk resume" af VVM redegørelsen.

Om CO2 og emissioner i forhold til erklærede målsætninger

Overordnet er anlæggelse af Lynetteholm i dyb modstrid mod både regeringens nedsættelse af CO2 udledninger med 70% og kommunens ambitiøse mål for 0 % i 2025. Der fremføres et CO2 regnskabet for selve jordpåfyldningen på stedet, helt uden tal for hvad der foregår alle andre steder i forbindelse med råstofudvinding og transport. Hertil henvises til at CO2 og emissionsudslippet er en bagatel i forhold til det globale udslip. Med andre ord de ignorerer byens og landets egne målsætninger.

Sandsugning på Krigers Flak - en trussel for havmiljøet i Østersøen

Til selve etableringen af Lynetteholm med nye kyststrækninger, kræves et enorm forbrug af begrænsede ressourcer fra sand, grus og sten der skal hentes langvejs fra. Det fremgår man forventer at store mængder sand der skal hentes fra Krigers Flak ud for Møn. Her er et stort område med særlige gunstige havbundsforhold for store fiskebestande, der i forvejen begrænses af en kæmpe havmøllepark.

Havmiljøet her vil derfor yderligere blive forringet ved en omfattende råstofudvinding, så logisk set må projektet da afvente tilladelse før det sættes i gang. For her spiller andre aktører fra nabolandene også ind, da dette område har betydning for økosystemet og fiskebestandene i Østersøen.

Enhedslisten Amagervest kræver derfor at man fremlægger tilladelse og dokumentation for hvor man har tænkt sig at finde de råstoffer der skal bruge ud over By&Havns eget overflodsjord.

Nye vejanlæg, indtjening og indkapsling af forurennet jord

Da jorddepotet ude på Nordhavnen er fyldt op, har de nu brug mere plads til at nyt overskudsjord fra diverse byggerier. Hermed får By og Havn mod betaling også mulighed for at slippe af med forurennet jord fra eks. Fælleden og Stejlepladsen i Sydhavn som snildt kan indkapsles i opfyldningen af Lynetteholm.

Af den udsendte VVM-høring for anlæggelsen af Lynetteholmen er det yderlige flere aktiviteter, som ikke er miljøvurderet. Det gælder således klapningen af det materiale, som skal fjernes fra havbunden og klappes i Køge Bugt. På side 36 står "Den mest forurenede del af det opgravede havbundsmateriale bliver deponeret i det eksisterende havneslamsdepot på Refshaleøen. Den rene og lettere forurenede del af havbundsmaterialerne skal klappes og bortskaffes på havet på to klappladser i Køge Bugt.

I VVM redegørelsen står der at "Klapning af postglaciale aflejringer/gytje er beskrevet i kapitel 31 til trods for at kapitlet slet ikke står i VVM-rapporten. Med andre ord der er slet ingen miljøvurdering af den påtænkte klapning.

Ud over manglende regnskab for materiale der skal bortskaffes, savnes omkostningerne for udvinding af råstoffer, inddæmning og transport af jernspunser, sand, sten og jord, og så skal der yderligere bekostes nye infrastrukturelle anlæg til midlertidige veje og broer, samt flytning af rensningsanlæggets udløb, som yderligere vil øge CO₂- og sundhedsfarligt emissionsudslip. De nye veje på Prøvestenen og Refshaleøen skal løse problemet med tung transport herude, men man ignorerer at disse transporter også skal igennem det beboede Amager, broafsnittene og det københavnske vejnet.

Disse ekstra transporter beskrives som uden betydning, da der her i forvejen er for meget trafik og trængsel!

Om projektet og dens negative påvirkning på byen

For os der bor i København er det imidlertid relevant at se på de samlede effekter som dette gigantiske projekt får for os. Det gælder både for byens øgede energiforbrug, bilos og trafik, men også det at en fortsat stigning i befolkningsantal påvirker vores trivsel i kraft af en øget tæthed og trængsel som påvirker os mentalt, foruden at presset på byens friarealer og natur fortsat øges til et helt urimeligt niveau.

VVM-redegørelse ignorerer katastrofalt miljøproblemerne for det samlede projekt med nybyggeri og anlæg af infrastruktur, herunder en Øster Ringvej som er en forudsætning for bosætning her, hvorfor den fremsendte redegørelse må afvises som et totalt ufuldstændig grundlag for at vurdere miljøeffekterne for denne overflødige byudvikling.

Ud over det er realiteten den, at vi endnu ikke har en bygge- og anlægslovgivning som reelt kan reducere omfanget af udslip ved udvinding og produktion af materialer, der kan bidrage til en målsætning for 70 % CO₂ reduktion i byggeri og anlæg.

Det gælder alt fra lovkrav om at der udarbejdes livstidsanalyser og krav til re-cycling af materialer som kan nedsætte CO₂ udslippet. Uden en sådan, vil vi fortsat se et øget energiforbrug til transport, udvinding af råstoffer og fremstilling af materialer til byggerierne.

Enhedslistens Amager vest mener at grundet hensyntagen til klimaet og miljøet, skal der sættes et midlertidigt stop for al byggeri indtil der er vedtaget en reel bæredygtig byggelovgivning.

Havmiljø

Hvad angår havmiljøet er beskrivelsen rent ud sagt skizofrent, fordi det netop nævnes at der vil ske skader. Der er tale om 280 ha havbund, hvor der er et levende biologisk liv af ålegræs, planter, fisk og dyr, som I berøres, hvortil der fremgår at områderne omkring Middelgrunden vil blive ødelagt.

Det forvares med at man bevarer det lille område ved bag Trekroner mod Lynetteholm, hvor vandstrømmingen jo vil blive ændret radikalt ved at der lukkes af for Øresund. Hertil kommer ændrede temperaturer og mindre saltindhold, som alt i alt må ændre livsbetingelserne for livet her.

Disse ret store havskovsområder i Øresund omkring København og Amager har altid haft stor betydning for den økologiske system i sundet som helhed, samt disse områder optager CO₂ på lige fod med skove på land, som man ovenikøbet ønsker mere af. Dette faktum ignoreres i VVM redegørelsen, hvorfor denne store ødelæggelse af CO₂-optagende havskov skal medtages i det ganske ufuldstændige CO₂ regnskab man har fremlagt.

Hvad angår vandkvalitet står der at den økologiske og kemiske tilstand for Københavns havneområde er ret ukendt, samt at etableringen af Lynetteholm vil ske på et havområde der gennem en stor del af Københavns historie har været brugt til at dumpe affald. Historisk er det jo sket på holmene ud for København og Amager, og skabt Kløvermarken, Benzinøen og Refshaleøen. Bortset fra spildevand før renseanlægget på Lynetten, er det ikke dumpet affald ud her. Imidlertid har det for nogen været gængs at dumpe mindre både på byens gamle red, som i følge københavnske amatørdykker bidrager til en rig fauna under vandet.

Til gengæld ved vi, at bunden af Københavns inderhavn er fuld af tungmetaller fra diverse virksomheder der før i tiden har sendt deres spillevand direkte ud i havnen. Men når der står at der er ukendte faktorer vedr. økologi og kemi i havnen, så må det da indebære at man afventer med at sætte projektet i gang før disse er forhold afklaret, fremfor at påstå at anlæggelsen nok kun får ingen eller en moderat påvirkning af havmiljøet.

Ud fra resumeets eget udsagn, mener Enhedslisten Amagervest, kan der ikke give tilladelse til noget som helst før både økologiske og kemiske forhold er undersøgt til bunds.

Byens kulturhistorie som havneby

Man viser i resumeet en smuk udsigt fra byen ud over Øresund under opfyldningen, altså før 6-8 etagers huse tager udsigten inde fra byen, hvorfor turistkvaliteterne fra Langelinie da vil miste enhver betydning. Hertil påstås at øen ingen indflydelse har på udsigten fra diverse byrum, samt fra Langebro og Knippels bro der de ikke har forbindelse til projektområdet, hvilket ikke er helt sandt, for desværre har Operaen lukket næsten af fra det tidligere smukke udsyn ud mod Øresund.

Projektet en hån mod selve byens historie der startede med byen Havn i 1100 tallet. Med dette projekt lukkes byen inde, og mister sin sammenhæng med det Øresund og hermed adgangen til de store have som var forudsætning for byens udvikling. Projektet bidrager yderligere til en stærk forringelse af forholdene for det levende maritime miljø der fortsat er i havnen, og som fortsat giver mening til byens navn.

Projektområdet indgår som en vigtig del af byens maritime, politiske og historiske fortælling, med et vandområde som giver mening til anlægget Trekroner, samt forståelse af effekten af englændernes bombardement på byen, samt byens udvikling langt op i det 20. århundrede. Dette farvand burde også fredes for dets historiske værdi for byen København.

Det fremgår at opfyldningen ikke kan gå i gang før nationalmuseets arkæologer har gennemgået havbunden, hvilket kan få projektet til at trække ud.

Enhedslistens Amagervest håber på at museet også vil gå aktivt ind i en aktiv modstand mod jordopfyldningen af dette historiske farvand.

Borgere siger nej tak til en Lynetteholm

Vedtagelse af dette projekt er sket helt uden inddragelse af byens borgere, ligesom så meget andet byudvikling der alene er styret af By&Havn A/S interesser, hvor selv folkevalgte repræsentanter i dets bestyrelse har tavshedspligt overfor deres partimedlemmer, borgere og offentligheden i forhold til hvad der foregår her.

Som borgere i denne by er det skandaløst at vi har så lidt demokratisk indflydelse på hvad der sker i byen, men blot magtesløst er underlagt et evigt mantra om at bygge og bygge. Det til trods for vi ser stagnation og fraflytninger, da mange hverken har råd eller ønsker at bo i en by, der blot bliver tættere og tættere og mere og mere trafikeret. Derfor er vi mange der siger nej tak til Lynetteholm.

Enhedslisten Amagervest mener ikke at By og Havns behov for nye arealer til grundsalg blot for at finansiere metrogælden, skal have lov til at overtrumfe vores behov for en grøn, social og økonomisk bæredygtig by.

Vi ønsker også at være en solidarisk by som tager hensyn til en bæredygtig byudvikling i omegnen og på resten af Sjælland som led i at også styrke mindre lokalsamfund, som vil kunne bidrage til at nedsætte den stigende pendling, som følger af den nuværende byudviklingspolitik som føres i København.

Med venlig hilsen pva Enhedslisten Amagervest Arkitekt Hanne Schmidt

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge – ikke sænke – antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,
Linda Bakkensen Jensen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skatte kroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Anna-Louise Adelholm Miles

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Jens Jacob Bierring
Sendt: 16. januar 2021 23:57
Til: VVM-Sager
Emne: Re: Lynetteholmen

Hej igen,

En anden ting jeg undrer mig over, så er det at man politisk gerne vil gøre meget for at begrænse luftforureningen i København. Målestationen på H C Andersens Boulevard har lyst rødt i årevis på NO2 niveauer over grænseværdien i EU. Samtidig ligger mængden af ultrafine partikler på 20.000 enheder pr. m3 luft. i hele Indre by. 550 mennesker dør årligt af luftforurening. Alt dette er jeres egne tal i kommunen.

Alligevel foreslår By og Havn at sende 700 lastvognstog gennem H C Andersens Boulevard og Vermlandsgade hver eneste dag i 30 år. Tak for Kaffe, siger jeg bare! Godt jeg ikke bor der !
Kære politikere. Det her er en ommer hvis I overhovedet tager dette emne seriøst !

Med Venlig Hilsen

Jens Bierring

lør. 16. jan. 2021 00.38 skrev Jens Jacob Bierring
Hej,

Nu har jeg prøvet at læse jeres rapport, men savner at forstå hvordan det kan være, at det ikke har nogen betydning for strømningsforholdene i Øresund og ultimativt for vandudskiftningen i Østersøen når man stopper for strømmen gennem Kongedybet der ikke bare er en grund eller sandbanke men et løb der er mellem 11 og 14 m dybt. Lynetteholm strækker sig jo helt ud til middelgrunden.

mvh Jens Bierring.

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Frederikke Bencke

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skatte kroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

² Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

² Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Lis Svendborg

Kontakt:

-

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skatte kroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

² Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

² Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Jens Svendborg

Kontakt: