

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 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 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 spunsnedsættelse, 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,

Bettina Hartmann

- - - - -

-

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Tine Munch Pedersen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Som borger i Danmark og København har jeg følgende indvendinger mod projektet

- Tidshorisonen: Det bekymrer mig, at man vil igangsætte et megaprojekt, som har en tidshorizont på 50 år. Det er bekymrende, at de politikere, som er ansvarlige for beslutningen om projektet, ikke vil være i live, når det har været i gang i en årrække og når det skal afsluttes. Vil de kommende generationer bakke op om beslutningen og fortsætte arbejdet, eller vil projektet blive droppet halvvejs med ukendte miljøkonsekvenser som følge?
- Økonomien: Så vidt jeg kan læse mig frem til, er den samlede økonomi i projektet 20 mia. kroner. Det er dog meget usikkert, om det estimat vil holde de næste 50 år, og det er også uklart, hvorfra projektet vil skaffe finansiering, hvis det viser sig, at de 20 mia. ikke er nok. Med erfaringen fra andre store projekter, fx det nye signalsystem på jernbanen, er det meget usandsynligt, at de første estimater holder. Og hvis de manglende penge skal hentes fra andre områder, vil det skabe stor utilfredshed i befolkningen.
- Kommunikation og demokrati: De første planer om Lynetteholm blev så vidt jeg husker lanceret af Lars Løkke Rasmussen i 2018. Som jeg husker det, blev det præsenteret som en beslutning, der allerede var taget: "Om 50 år får vi en ny ø i København, og det er nødvendigt, så vi kan klimasikre byen". Det er en vildledning af befolkningen at fortie, at der skal en lang proces til at beslutninger og høringer, før en så stor beslutning kan tages, og det gav en følelse af, at man lige så godt kan opgive at pege på, hvorfor Lynetteholm evt. ikke var så oplagt en ide.

Det samme gælder materialet fra By og Havn. Her kommer citat fra "Faktaark om jordtransport" fra By og Havns hjemmeside. Faktaarket indledes med følgende sætning: *"Lynetteholm bliver en helt ny bydel midt i Københavns Havn, der kan bidrage til at stormflodssikre byen fra nord og skabe plads til ca. 35.000 beboere og lige så mange arbejdspladser."* Her er det fuldstændig udeladt, at det endnu ikke er besluttet i Folketinget at igangsætte projektet og at det skal gennem en beslutning. Dette mener jeg også, er vildledende i et såkaldt "faktaark".

Som nabo til et Lynetteholmsprojekt har jeg følgende indvendinger:

- Jordtransport: Det er uundgåeligt, at Lynetteholmsprojektet vil medføre øget transport af jord gennem København. Det kan godt være, at transport af jord fra byggeprojekter allerede foregår, men projektet vil kræve mere transport end blot den, der allerede foregår, og det kan ikke undgå at få negative konsekvenser for trafiksikkerhed og forurening af luften i byen.
- Vandkvalitet: Det vil ikke være usandsynligt, at de mange etablerede badezoner ikke vil blive påvirket af al den (forurenede) jord, som skal hældes i havnen. Miljøundersøgelsen vurderer ikke, at det vil påvirke meget, men enhver påvirkning er et tilbageskridt for det fantastiske badevand, vi har.
- Arbejdsarealer i anlægsfasen: På kortene i materialet er der anlagt et arbejdsareal stødende direkte op til vores grundejerforening. Det er ikke klart for mig, hvad det arbejdsareal betyder konkret, men det er klart, at jeg er bekymret for støj og luftkvalitet på et område, hvor der bor mange tusinde mennesker, heriblandt en stor andel af børn (byggeriet Udsigten og rækkehusene i området).
- Støj: Ifølge naboer er det blevet beskrevet, at der vil forekomme arbejde om natten, bl.a. med pilotering. Det virker dog helt unødvendigt at skulle larme om natten med helbredsfare for os, der bor tæt på projektet, i et projekt, der er sat til at vare i 50 år.
- Lynetteholm Havn: Som nabo til Lynetteholm Havn er det en stor del af vores hverdag at nyde miljøet på havnen med vores børn. I de forelagte planer er der lagt op til, at havnen vil blive betjent med en bro, der kan åbnes, så skibene kan komme ind og ud. Det er dog langt fra nok at kunne sejle ind og ud morgen og aften, hvis det fine havnemiljø skal bevares for både sejlerne og naboerne. Det vil være et stort tilbageskridt for fritidslivet i København, hvis livet i havnen ødelægges.

Jeg vil alt i alt opfordre til, at Lynetteholmsprojektet sættes i bero, til der har været en gennemsigtig, demokratisk proces om beslutningen pga. de ovennævnte punkter.

Med venlig hilsen
Tine Munch Pedersen

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 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 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,

Peter Muschinsky

Kontakt:

Fra: Per Smidl
Sendt: 17. januar 2021 15:26
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Som borger og menneske i København ser jeg med bekymring og modvilje på Lynetteholm-projektet. Efter metro-byggeri og Carlsberg-byggeri samt meget meget meget andet byggeri og anlægsvirksomhed er smertegrænsen nået for mig. Jeg har fået nok af støj- og partikelforurening og ville elske, hvis vi københavnere kunne få en pustepause i nogle år. Jeg kan ikke vurdere indvirkningen på hav- og luftmiljø, men frygter det værste. Især for fladfiskene i sundet.

Det mindste myndighederne kan gøre er at vise os en VVM, som omfatter HELE projektet.

Det vil være en fejl med stærkt uhensigtsmæssige, menneskelige konsekvenser at påbegynde et så enormt anlægsprojekt imod min og så mange andre københavnernes vilje og ønske.

Lad Øresund (og mig) være i fred!

mvh. Per Smidl

Forfatter
Per Smidl

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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 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 spunsned 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,

Oliver Greve Fabricius

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Adam Chahid
Sendt: 17. januar 2021 19:34
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm
Vedhæftede filer: Høringssvar vedr. Lynetteholm og associerede projekter.DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 8993532

Jeg tillader mig hermed at sende mine tanker og kommentarer til projektet lynetteholm. Vedhæftede fil er et word document med mine kommentarer, men har også copy-pasted det ind i emailen for en sikkerhedsskyld.

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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 spuns 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 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 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,
Adam Chahid

Kontakt:

Fra: sophie kortzau-lillienskjold
Sendt: 17. januar 2021 21:01
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar

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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 spuns 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 spunsned 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,

Sophie Kortzau-Lillienskjold

Sendt fra min iPhone

207

Trafik- bygge og Boligstyrelsen

Sendt til: VVM@tbst.dk

17. januar 2021

Høringssvar om miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Mit navn er Mille Sofie Brandrup, og jeg bor på Margretheholmen med min mand og 2 små børn på 3 og 5 år.

Jeg har valgt at fokusere mit høringssvar på *trafiksikkerheden* i området, da det er det punkt, som bekymrer mig mest ved den foreslåede etablering af Lynetteholmen, og som jeg finder er både undervurderet og fejlagtig beskrevet i VVM'en.

Det fremgår af VVM'en, at den øgning, der vil ske i trafikken under anlægsfasen fra 2021 – 2025, ikke er markant nok til, at det anses for nødvendigt at tage højde herfor ved etablering af Lynetteholmen.

Problemet er imidlertid, at de trafikale udfordringer og frem for alt den farlige trafikale situation herude i mange år er blevet værre og værre (navnlig de sidste 5 år). Dette er et problem, som mange af os beboer igennem tiden også har påpeget, men uden at det er blevet taget seriøst.

Vi har oplevet helt små børn få skældud af chauffører, fordi de ikke er "hurtige nok" til at krydse vejene, og lastbiler brage forbi med høj fart uden at tage hensyn til de mange familier, som står og venter på en mulighed for i hast at krydse vejene med deres børn.

I har valgt at etablere boligområder og igangsætte store byggerier i området, såsom de igangværende ved Operaen "Vandkulturhuset og "Operaparken". Nu kommer også Lynetteholmen med endnu mere tung trafik. Jeg beder jer indtrængende om at tage ansvar herfor ved samtidig at forbedre den generelle trafik- og færdselssikkerhed herude. Trafiksikkerheden lever på ingen måde op til et ønske om et "grønt" København, hvor børn lærer at cykle i skole, og det er et spørgsmål om tid, før det får fatale konsekvenser.

Jeg har i det følgende forsøgt at præcisere, hvor de store udfordringer/farer konkret er.

Der er gennem de seneste år, sket en markant stigning i trafikken i området omkring Margretheholmen, Kløvermarken og på Holmen. Dette skyldes bl.a., at der er åbnet op for tung trafik, bus 2A er begyndt at køre her (en dobbelt lang bybus, som kommer hvert tiende minut), og som følge af de igangværende store nye byggerier ved siden af Operaen "Vandkulturhuset og "Operaparken". Herudover er der med etablering af Margretheholmen og turistmål på Refshaleøen sket en markant stigning i den almindelige biltrafik. Og nu vil der med etableringen af Lynetteholmen – navnlig under anlægsfasen fra 2021 – 2025 – bliver tilført yderligere både almindelig og tung trafik.

Det vedrører konkret vejene: *Forlandet, Refshalevej, Kongebrovej, Danneskiold-Samsøes Allé, Kløvermarksvej og Raffinaderivej*. Veje som er ekstremt pressede, men som også er uundgåelige for de

tusindevis af beboere i området. Der er hverken lyskryds eller fodgængerfelter på nogen af de nævnte veje. Og der bliver på ingen måder i øvrigt taget hensyn til forældre, som skal fragte deres børn eller de små og helt nye trafikanter, der selv cykler i børnehave og skole.

Forlandet og Refshalevej er snoede og smalle veje, med kraftige sving og uden udsyn. Der er kun én cykelsti i den ene side af Refshalevej, som stort set alle beboere på Margretheholmen benytter til områdets institutioner og skoler. Men cykelstien er uden forhøjning og kantsten, og vi oplever gang på gang at måtte skribe efter egne eller andres børn, at de skal passe på, når biler i høj fart og store køretøjer og busser skærer svingene af og kører ind over cykelstien. Der er ikke engang et fortov, som vi kan bruge som alternativ, da det kun findes i den anden side af vejen. I den side har man valgt slet ikke at lave en decideret cykelsti, men i stedet gjort det eksisterende fortov til en kombinationssti for fodgængere og cyklister. En problematisk og uholdbar løsning, da der er alt for mange mennesker, som dagligt og ofte i samme tidsrum benytter denne vej, og dermed ofte skaber konflikter mellem fodgængere og cyklister.

Fsva. området omkring *Kløvermarken*, mangler der også her lyskryds og fodgængerfelter. Det på trods af, at det er et område, som benyttes af beboerne i området, herunder på Margretheholmen og i kolonihaverne, til fritidsaktiviteter på Kløvermarken og på Amager, til arbejde, besøg til Strandparken mv. Og samtidig er det den foretrukne vej for de mange lastbiler, som dagligt kører til forbrændingsanlægget HOFOR og de nye anlægsarbejder - som nævnt ovenfor - ved Operaen.

Raffinaderivej langs Kløvermarken er godt en kilometer lang, men der er kun cykelsti de første 25 m ved boldklubben på den ene side af vejen. På resten af vejen er der ingen cykelstier, og der er kun ét fortov. Vejen er helt ret, dårligt oplyst, og der er ikke etableret fartbump. Det betyder i praksis, at biler og lastbiler kører ekstremt stærkt på den relative lange strækning, og vi simpelthen ikke tør at benytte den med cyklende børn.

Ovenstående veje og steder er der, hvor vi ser de største udfordringer. Vi ser frem til i fælleskab med jer at finde løsninger herpå.

De bedste hilsner

Mille Sofie Brandrup

208

Fra: Jette Guldfeldt
Sendt: 17. januar 2021 23:51
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Nej til Lynetteholmen.
Nej til mere trafik i kbh.
Nej til flere spekulationsbyggeriers.
Ja til trafiksanering og mere kollektiv trafik.
Ja til byudvikling i samarbejde med omegnskommunerne.
Mvh Jette Guldfeldt

Sendt fra min iPad

Fra:
Sendt: 18. januar 2021 06:12
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar om Miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Hej

Jeg hedder Esben, og jeg bor på Margretheholmsvej 22 med min datter på seks år.

Hvordan har man tænkt sig at sikre sig, at der ikke sker ulykker i trafikken i forbindelse med anlægget af Lynetteholmen? Margreholmen ligger i øjeblikket som en lille ø midt i et område hvor vejene slet ikke er indrettet til beboelse. Der er så godt som ingen cykelstier, ingen fodgængerfelter og ingen lyskryds. Når man tænker på at området (Margretheholmen) primært bebos af børnefamilier, hvordan hænger det så sammen? Værst i forbindelse med anlægget af Lynetteholmen er det T-kryds hvor Forlandet møder Lynetteholmen. Mange børn krydser hver eneste dag, og trafikken her er tung og tæt. Det må være muligt at indrette dette kryds mere sikkert, samt de omkringliggende veje, især i retning mod Christianshavn. Situationen i dag er allerede uholdbar, så inden der begynder at køre flere lastbiler, er der tid til at rette op på det, og undgå uheld.

Dbh Esben Hvid Jørgensen

Fra: Lea Friis Hartig
Sendt: 18. januar 2021 07:01
Til: VVM-Sager
Emne: "Høringssvar om miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm"

Mit navn er Lea Friis Hartig. Jeg bor på Margretheholmen med min mand og barn på 2 år, samt en lille på vej.

Jeg har valgt at fokusere mit høringssvar på trafiksikkerheden i området, da det er det punkt, som bekymrer mig mest ved den foreslåede etablering af Lynetteholmen, og som jeg finder er både undervurderet og fejlagtigt beskrevet i VVM'en.

Det fremgår af VVM'en, at den øgning, der vil ske i trafikken under anlægsfasen fra 2021 – 2025, ikke er markant nok til, at det anses for nødvendigt at tage højde herfor ved etablering af Lynetteholmen.

Problemet er imidlertid, at de trafikale udfordringer og frem for alt den farlige trafikale situation herude i mange år er blevet værre og værre (navnlig de sidste 5 år). Dette er et problem, som mange af os beboer igennem tiden også har påpeget, men uden at det er blevet taget seriøst.

Vi har oplevet helt små børn få skældud af chauffører, fordi de ikke er "hurtige nok" til at krydse vejene, og lastbiler brage forbi med høj fart uden at tage hensyn til de mange familier, som står og venter på en mulighed for i hast at krydse vejene med deres børn.

I har valgt at etablere boligområder og igangsætte store byggerier i området, såsom de igangværende ved Operaen "Vandkulturhuset og "Operaparken". Nu kommer også Lynetteholmen med endnu mere tung trafik. Jeg beder jer indtrængende om at tage ansvar herfor ved samtidig at forbedre den generelle trafik- og færdselssikkerhed herude. Trafiksikkerheden lever på ingen måde op til et ønske om et "grønt" København, hvor børn lærer at cykle i skole, og det er et spørgsmål om tid, før det får fatale konsekvenser.

Jeg har i det følgende forsøgt at præcisere, hvor de store udfordringer/farer konkret er.

Der er gennem de seneste år, sket en markant stigning i trafikken i området omkring Margretheholmen, Kløvermarken og på Holmen. Dette skyldes bl.a., at der er åbnet op for tung trafik, bus 2A er begyndt at køre her (en dobbelt lang bybus, som kommer hvert tiende minut), og som følge af de igangværende store nye byggerier ved siden af Operaen "Vandkulturhuset og "Operaparken". Herudover er der med etablering af Margretheholmen og turistmål på Refshaleøen sket en markant stigning i den almindelige biltrafik. Og nu vil der med etableringen af Lynetteholmen – navnlig under anlægsfasen fra 2021 – 2025 – bliver tilført yderligere både almindelig og tung trafik.

Det vedrører konkret vejene: Forlandet, Refshalevej, Kongebrovej, Danneskiold-Samsøes Allé, Kløvermarksvej og Raffinaderivej. Veje som er ekstremt pressede, men som også er uundgåelige for de tusindevis af beboere i området. Der er hverken lyskryds eller fodgængerfelter på nogen af de nævnte veje. Og der bliver på ingen måder i øvrigt taget hensyn til forældre, som skal fragte deres børn eller de små og helt nye trafikanter, der selv cykler i børnehave og skole.

Forlandet og Refshalevej er snoede og smalle veje, med kraftige sving og uden udsyn. Der er kun én cykelsti i den ene side af Refshalevej, som stort set alle beboere på Margretheholmen benytter til områdets institutioner og skoler. Men cykelstien er uden forhøjning og kantsten, og vi oplever gang på gang at måtte skrigе efter egne eller andres børn, at de skal passe på, når biler i høj fart og store køretøjer og busser skærer svingene af og kører ind over cykelstien. Der er ikke engang et fortov, som vi kan bruge som alternativ, da det kun findes i den anden side af vejen. I den side har man valgt slet ikke at lave en decideret cykelsti, men i stedet gjort det eksisterende fortov til en kombinationssti for fodgængere og cykellister. En problematisk og uholdbar løsning, da der er alt for mange mennesker,

som dagligt og ofte i samme tidsrum benytter denne vej, og dermed ofte skaber konflikter mellem fodgængere og cykellister.

Fsva. området omkring Kløvermarken, mangler der også her lyskryds og fodgængerfelter. Det på trods af, at det er et område, som benyttes af beboerne i området, herunder på Margretheholmen og i kolonihaverne, til fritidsaktiviteter på Kløvermarken og på Amager, til arbejde, besøg til Strandparken mv. Og samtidig er det den foretrukne vej for de mange lastbiler, som dagligt kører til forbrændingsanlægget HOFOR og de nye anlægsarbejder - som nævnt ovenfor - ved Operaen.

Raffinaderivej langs Kløvermarken er godt en kilometer lang, men der er kun cykelsti de første 25 m ved boldklubben på den ene side af vejen. På resten af vejen er der ingen cykelstier, og der er kun ét fortov. Vejen er helt ret, dårligt oplyst, og der er ikke etableret fartbump. Det betyder i praksis, at biler og lastbiler kører ekstremt stærkt på den relative lange strækning, og vi simpelthen ikke tør at benytte den med cyklende børn.

Ovenstående veje og steder er der, hvor vi ser de største udfordringer. Vi ser frem til i fælleskab med jer at finde løsninger herpå."

Sendt fra min iPhone

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, og som far til to unge mennesker der bor i Københavns kommune.

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 og for den natur og infrastruktur som efterlades til de kommende generationer i Københavnsområdet.

Blandt de indlysende problemer i projektet er:

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 bolig manglen 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. 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 natur-udvidelse, 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

Lars Thorup

Cand. scient., softwarekonsulent //

.. ' 2 1 5 1 1

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 de 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 uledes 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,

Gry Pedersen

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Nina Højsteen
Sendt: 18. januar 2021 10:41
Til: VVM-Sager
Emne: Høring lynetteholmen

Som beboer på Margretheholm bekymrer det mig dybt at der skal etableres en kæmpe ø i indløbet til havnen og at det ikke til bunds er undersøgt hvad det får af konsekvenser for vandmiljøet og badevandskvaliteten i havnen. Kan vi til den tid overhovedet bade i havnen? Hvilket netop er det der gør København så fantastisk.

Jeg bekymrer mig som nabo til byggeprojektet særligt for den støj og luftforurening jordtransporten vil medføre. Man har valgt at etablere en trafikforbindelse lige ved siden af Margretheholm, hvilket vil betyde at vi kommer til at høre på lastbiler dagen lang og udsættes for forureningen fra dem. Desuden ødelægger man vores nærmiljø, den dejlige Margretheholm havn!

For ikke at nævne støjen fra etablering af vejen og piloteringen på lynetteholmen vil være ulidelig i mange år frem. Som mor til tre børn på 5, 7 og 10 bekymrer det mig også dybt, at vi i forbindelse med etableringen kan se frem til øget trafik på strækningen ud til Refshaleøen. Netop den vej vores børn skal krydse på vej til skole og som i forvejen, trafiksikkerhedsmæssigt, er dybt uforsvarlig som det er nu.

Det er mig uforståeligt at en miljøbevidst by som København vil gå med til en plan der involverer tung tung trafik - og meget af det - pga jordtransporten.

Jeg har et håb om at I vil begynde at lytte til borgerne- indtil videre har processen været ekstrem udemokratisk.

Bh
Nina Højsteen
Hent [Outlook til Android](#)

Fra: Karen Christensen
Sendt: 18. januar 2021 11:10
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med den hensigt at opnå en annullering af byggeprojektet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mit ønske om annullering af projektet er funderet i hensyntagen til miljøet og derigennem også livskvaliteten for beboerne i kommunen.

Københavns Kommune har det agtværdige og ambitiøse erklærede mål at sikre biodiversitet, reducere udledningen af drivhusgasser og andre forurenende elementer, og at bevare og udvide grønne og blå fællesarealer i byen – blandt andet gennem Øresundsvand-samarbejdet og marinepark Øresund. Dette harmonerer desværre dårligt med den miljøbelastning som projektet Lynetteholm og de akkompagnerende infrastrukturprojekter måtte medføre. De foreslåede miljøskånende løsninger forhindrer ikke irreversible skade på Øresunds marineliv og den generelle miljøbelastning forbundet med projektet er ikke i tilstrækkelig grad opvejet af de eventuelle miljømæssige og økonomiske fordele der måtte være ved at gennemføre projektet. I forlængelse af dette synes Øster Ringvej-projektet også at være en uhensigtsmæssig investering, da udvidelsen af infrastrukturer til biler næppe vil bidrage positivt til at nedbringe biltrafikken i København.

Venligst hilsen,

Karen Lønne Christensen

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.

Jeg har følgende 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 mens 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 københavnernes og specielt Københavns børn.
5. De mange nye beboere på Lynetteholm vil medføre en stigning i trafikken, som vil gå ud over beboere langs vejene fra området, beboere som ikke var klar over dette, da de i sin tid købte ejendommen.
6. De mange nye beboere, selve opførelsen af området over mange år og den øget trafik vil øge forureningen i København betydeligt og går stik modsat københavnernes ønske om at bo i en "grøn" by.

7. 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.
8. Lynetteholm vil ikke afhjælpe bolig-usikkerhed for kommunens borgere, da lejlighederne ventes at henvende sig til velhavende personer.
9. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'.
10. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
11. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
12. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
13. I så fald man alligevel går imod borgernes/vælgernes ønsker, så skal transport af jord foregå til vands med skibe.

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 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. punkt 8: 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 6 og punkt 9: 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.

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

- 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 10: 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 11: 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 12: 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:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Kate Kamil <
Sendt: 18. januar 2021 11:41
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar om Lynetteholmen

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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 spuns 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 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 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,

Kate Kamil

MVH
Kate K.

Fra: Kate Kamil
Sendt: 18. januar 2021 11:43
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar om Lynetteholmen

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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 støjgener fra installationen af spuns 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 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 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,

Nooreen Durrani

Fra: Sanne Christine Valentin Waldorff
Sendt: 18. januar 2021 12:00
Til: VVM-Sager
Emne: høringssvar Lynetteholm

Herunder mit høringssvar mht etablering af Lynetteholm:

Jeg bor på Margrethelholmen med min mand og vores 3 børn på 6 år, 4 år og 0 år.

Mit høringssvar har fokus på **trafiksikkerhed og støj** i forbindelse med etableringen af Lynetteholmen.

Trafiksikkerhed:

De trafikale forhold og sikkerheden omkring Margrethelholmen har aldrig være god. Og udsigten til at etableringen af Lynetteholmen vil øge den tunge trafik på de eksisterende veje bekymrer os meget.

Når vi idag cykler sammen med vores ældste børn kører de selv på cykel og de nuværende trafikforhold giver mange udfordringer og til tider farlige situationer. Ofte kører der store lastbiler samt bus 2A forbi og det er absolut ikke altid de kører stille og roligt. Det er utrygt at cykle med små børn på cykelstien som reelt kun er en afstribning på vejen. Personbiler kører også ofte hurtigere end tilladt og undviger fartbumpene ved at køre med det ene hjul ude på cykelstien. Mangel på trafikregulering, eksempelvis i form af fodgængerfelt eller lyskryds ved krydset refshalevej/forlandet giver også bekymringer, da det kan tage tid at komme over vejen, når man ikke er så gammel og skal have tid til at komme på på cyklen. Men udsigt til øget trafik ved netop dette kryds er vi yderst bekymrede for vores børns sikkerhed, når vi skal til og fra børnehaven og skole.

Støj:

En anden bekymring vi har i forhold til etableringen af Lynetteholmen er støjen. Det må forventes at en øget trafik, specielt i form af lastbiler, vil betyde øget støj. Desuden vil selve etablering af øen, bl.a. med pilotering, give støjgener både i dagstimerne samt om natten. Dette vil i høj grad påvirke vores hverdag da vi arbejder hjemmefra. Og hvis støjen også vil være der om natten vil dette gå ud over nattesøvnen, hvilket som bekendt har stor betydning for helbredet samt almindelig trivsel.

Vi håber at der vil blive hørt på os beboere og fundet brugbare løsninger på vores bekymringer.

Mvh

Sanne Waldorff

Fra: Jens Waldorff
Sendt: 18. januar 2021 12:19
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetteholmen 2022

Hej,

Jeg bor på Margretheholmen med min hustru og vores 3 børn på 6 år, 4 år og 0 år. Mit høringssvar har fokus på trafiksikkerhed og støj i forbindelse med etableringen af Lynettehomen.

Trafiksikkerhed:

De trafikale forhold og sikkerheden omkring Margretheholmen har aldrig være god. Og udsigten til at etableringen af Lynetteholmen vil øge den tunge trafik på de eksisterende veje bekymrer os ekstremt meget.

Når vi idag cykler sammen med vores ældste børn kører de selv på cykel og de nuværende trafikforhold giver mange udfordringer og til tider farlige situationer. Ofte kører der store lastbiler samt bus 2A forbi og det er absolut ikke altid de kører stille og roligt. Det er helt klar et stor udfordring. Hvis dette stiger vil det blive yderst farligt og umuligt at bo i området.

Det er utrygt at cykle med små børn på cykelstien som reelt kun er en afstribning på vejen. Personbiler kører også ofte hurtigere end tilladt og undviger fartbumbene ved at køre med det ene hjul ude på cykelstien. Mangel på trafikregulering, eksempelvis i form af fodgængerfelt eller lyskryds ved krydset refshalevej/forlandet giver også bekymringer, da det kan tage tid at komme over vejen, når man ikke er så gammel og skal have tid til at komme op på cyklen. Men udsigt til øget trafik ved netop dette kryds er vi yderst bekymrede for vores børns sikkerhed, når vi skal til og fra børnehaven og skole. Man skal forstå at det ikke er almindelig trafik når der kommer lastbiler og busser kørende i høj fart.

Støj:

En anden bekymring vi har i forhold til etableringen af Lynettehomen er støjen. Det må forventes at en øget trafik, specielt i form af lastbiler, vil betyde øget støj. Desuden vil selve etablering af øen, bla med pilotering, give støjgener både i dagstimerne samt om natten. Dette vil i høj grad påvirke vores hverdag da vi arbejder hjemmefra. Og hvis støjen også vil være der om natten vil dette gå ud over nattesøvnen, hvilket som bekendt har stor betydning for helbredet samt almindelig trivsel. Igen vil det betyde at det blive ubelejlighedsfuldt at bo i konstant støj.

Vi håber at der vil blive hørt på os beboere og taget hensyn til vores bekymringer. Hvis det fortsætter med en tilgang uden at tænke på beboerne, bliver vi nødt til at flytte - og med store økonomiske konsekvenser.

Mvh
Jens Valentin Waldorff

Fra: A Lori
Sendt: 18. januar 2021 12:24
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar om LYNETTEHOLMEN

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Kære Du, 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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 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 spuns 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 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 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/Best Regards

Anika Lori

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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 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,

Alberte Katrine Schmidt

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra:
Sendt: 18. januar 2021 12:52
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm Journal nr. TS6040102-00024

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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 spuns 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 spunsned 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,

Dorte Maabo

Sendt fra min Galaxy

Fra: Mikkeline Sofie Larsson ·
Sendt: 18. januar 2021 13:46
Til: VVM-Sager
Emne: Nej til Lynetteholmen

Til hvem det nu vedrører:

Jeg skriver for at modsætte mig planen om at bygge Lynetteholmen, et foretagende der i mine ører lyder dybt godnat. Det giver absolut ingen mening at stræbe efter et grønnere København, men med den konsekvens, at der skal køre 720(!!!) lastbiler igennem byen hver eneste dag i 15 år, for at få det til at ske. For det første er klimakrisen noget der skal adresseres NU og ikke i 2050, da er det for sent. For det andet er det fuldstændig udemokratisk og langt ude at lure skatteyderne til at betale endnu en gentrificeret og ubetalelig bydel, når der i forvejen er masser af boligområder hvor kun de rige kan bosætte sig. Hvad fanden er meningen. Jeg nægter at være med til at betale dette økonomisk uansvarlige klima-shitshow.

hilsen Mikkeline Sofie Larsson

Fra:
Sendt: 18. januar 2021 13:56
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen.
Vedhæftede filer: Indsigelse Lynetteholmen.DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 8996395

Indsigelse vedrørende lastbil trafik i forbindelsen, med bygningen a Lynetteholmen. Samt havnetunnelen i forbindelse med Lynetteholmen.

Jeg er blevet gjort opmærksom på at anlæggelsen a Lynetteholmen, vil kunne medføre op til 720 cyklist kvasende lastbiler gennem Vesterbro i døgnet. Det er uacceptabelt; vi har i forvejen alt for mange biler og trafik her.

Det er selvfølgelig lige så uacceptabelt at køre lastbiler gennem andre tilsvarende tætbefolkede områder a Københavns kommune.

Det er heller ikke nødvendigt for at kunne anlægge Lynetteholmen. Man kan køre jorden til en havn og udskibe den fra en havn og sejle det til det sted hvor Lynetteholmen skal være.

Oplagt i den forbindelse, vil være at prøve at få et samarbejde med Ørsted om at bruge den havn der er i forbindelse med deres kraftvarmeværk Avedøre værket. Det ligger i et erhverv område, hvor der er motorvej helt frem til erhverv området. Hvis de ikke skulle være interesseret; er der andre havne på Sjælland man kunne samarbejde med. Men kunne også udskibe jord fra Peberholm i forbindelse med Øresundforbindelsen.

Samtidig vil jeg også gerne gøre indsigelse mod den havnetunnel der forslås opført i forbindelse med Lynetteholmen. Den vil bare føre til endnu mere privatbilisme. En bilisme der aldrig bliver grøn. Den vil også medføre flere privatbiler ind gennem det bestående København. De beregninger der siger at der vil blive færre privatbiler gennem København. Tager udgangspunkt i en stigende trafikmængde, der så med havnetunnelen vil blive lidt mindre ind gennem det bestående København.

I stedet bør Lynetteholmen bygges som en privatbil fri bydel. Så spares alle udgifterne til havnetunnelen. Det at området bygges som privatbilfri bydel, betyder også at byggeriet bliver billigere at opføre; fordi der ikke skal bygges parkerings anlæg.

M.v.h.

Søren Petersen.

Fra: Karsten Loud
Sendt: 18. januar 2021 13:57
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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 spuns 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 spunsned 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

Karsten Thorhauge

Fra: Susan kamil
Sendt: 18. januar 2021 14:02
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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 spuns 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 spunsned 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,

Susan Kamil

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, og til kommunes klima- og miljøprofil.

En vedtagelse af Kommunen af planerne i deres nuværende form for Lynetteholmen kan forventes at blive prøvet ved domstolene og andre klageinstanser, med ikke ringe udsigt til, at en sådan vedtagelse vil blive underkendt.

Klagepunkter:

- 1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
- 2. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'**
- 3. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**
- 4. 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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden forøges.

Vedr. Punkt 2: Københavns kommunes 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, ikke mindst pga. den omfattende udledning af forurenende drivhusgasser og de omfattende lyd- og miljøgener, som den nuværende plan for Lynetteholm indebærer. Planen er med andre ord uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

Vedr. Punkt 3: 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 spunsned 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 4: 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, så findes der mere klimavenlig, mere miljørigtige, billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Med hilsen,

Eskil Riskær

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Marianne Krogh <
Sendt: 18. januar 2021 14:34
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Vedr Lynetteholmen

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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 spuns 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 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 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 billige, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venlig hilsen,

Marianne Krogh

MVH
Marianne Krogh

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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden forøges. Jeg er stor tilhænger af forsøgene på at få bilerne ud af byen; ikke dette omvendte scenarie.

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. Som studerende vil det have større værdi, hvis jeg kunne ansøge økonomisk tilgængelige boliger i de omkringliggende kommuner.

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>

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 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 spunsned 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

Christoffer Ravn

-

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Anja Lindqvist
Sendt: 18. januar 2021 15:12
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen - høringsvar

Hej,

Jeg er stærkt bekymret for trafiksikkerheden og for støjgenerne i forbindelse med etablering af Lynetteholmen. Der bor mange børnefamilier på Margretheholmen, og vejen til Christianshavns skole er i forvejen uegnet til de små, der er nye i trafikken. Støjgenerne er simpelthen uacceptable for så tæt beboet et område.

Mvh
Anja Lindqvist

Fra: Mirjam Bastian <
Sendt: 18. januar 2021 15:43
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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 spuns 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 spunsnedsættelse, 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,

Mirjam Bastian

MVH

Mirjam Bastian

Fra: Anne-Britt Hansen
Sendt: 18. januar 2021 17:13
Til: VVM-Sager
Emne: SKABELON - PRIVAT - Høringssvar vedr. Lynetteholm og associerede projekter.docx
- Google Drev

<https://docs.google.com/file/d/11Am4JtRJtvLWKTbz3t-a04ySOSZKHKQg/edit?filetype=msword>

Sendt fra min iPhone

Fra: Eda Özdemir
Sendt: 18. januar 2021 19:09
Til: VVM-Sager
Emne: Indsigelse / høringsvar vedrører Lynetteholm - fra Eda Özdemir CPH-Porthouse

> Jeg er helt enig i vedrørende punkter og vil gerne indsende samme punkter til indsigelse omkring Lynetteholdm:

>

> "Støjen vil potentielt kunne høres langt ind i København. I de nærmeste boligområder vil støjen sandsynligvis være høj og generende,« står der i VVM-rapporten".

>

> Anlægsperioden af Lynetteholms omkreds varer ca. 3 år, hvor støj fra anlægsmaskiner mv. vil forekomme, ligesom man kender det fra andre byggepladser rundt om i København.

>

> 1) Vi protesterer over at den nærmere udførelse af de konkrete anlægsarbejder ikke bliver tilrettelagt i dialog med nærmeste beboere. Der er kun lagt op til, at de konkrete anlægsarbejder bliver tilrettelagt sammen med den valgte entreprenør og relevante myndigheder.

>

> 2) Uanset, at anlæg af Lynetteholm, overholder grænseværdierne for anlægsstøj på 70 dB i dagtimerne kl. 07-18, fastsat af Københavns Kommune og uanset, at støjende anlægsarbejde, som f.eks. spunsning vil ikke blive udført i aften- og nattetimer, så er der ikke taget nok hensyn til beboerne i de nærmeste boligområder, der er berørt af anlægsarbejderne.

>

> 3) Det er blevet oplyst på høringen den 5. januar 2021, at der kun sættes spunsvægge omkring Lynetteøen svarende til 3/4 års arbejde. Men når først klimasikringen af København forventet etableret med sluse om 15 år, finder vi det rimeligt at kræve, at de støjende arbejder med spunsning bliver tilrettelagt i dialog med beboerne, så det f.eks. kun forgår på hverdage i dagtimerne og kun i vinterhalvåret, uanset at etableringen af spunsvæggen vil strække sig over et længere tidsforløb.

>

> 4) Vi ønsker ikke at der udføres støjende arbejder om natten, heller ikke med stensætningen. Lyden forplantes let over vand.

>

> 5) Vi ønsker, at al spunsning og pæleboring og andre megets støjende arbejder alene skal foregå i vinterhalvåret, hvor beboerens ophold udendørs forventeligt er minder.

>

> 6) Vi ønsker, at der ikke foregår spunsning og andre meget støjende arbejder, på andre tidspunkter end hverdage, da beboerne må have mulighed for, at få noget fred for larmen når de har fri.

>

> 7) Der er ikke taget hensyn til, at beboeren i Nordhavn i forvejen har haft mange års liv med larm fra spunsning og anden byggeaktivitet. En ting er, at man teknisk overholder grænseværdierne, noget andet er at pålægge beboerne at leve med larmen i årevis. Sendt fra min iPhone

Mvh
Eda Özdemir

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. Derudover at det er et helt latterligt projekt, der kun vil opnå mere ulighed i byen. Fokuser hellere på at renovere de gamle bygninger, så de isoleres bedre og mindre energitabende (der også er dårlige for klimaforandringerne).

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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 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 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.

Med venlig hilsen,

Josephine Boel Andresen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Anja Frydshou
Sendt: 18. januar 2021 19:45
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar "Lynetteholmen"

Jeg er modstander af den nye anlægslov for Lynette holmen og ønsker ikke at der bliver bygget en ny holm ifa Lynetteholmen, udenfor Københavns Havn.

Jeg ønsker at der satses på grønne områder i og omkring København og at der etableres nye boliger i allerede eksisterende byggeri, for eksempel det omfattende erhvervs byggeri, der idag står tomt.

Med den stigende brug af hjemme arbejde er der andre store ejendomme der kommer til at stå tomme, disse kan omdannes til boliger på gode adresser. Så undlad venligt at bygge nye områder op og gør i stedet København grønnere, der hvor det er muligt.

Mvh Anja Frydshou.

Sendt fra min iPad

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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 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 spunsned 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,

Kamilla Helkiær

~

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Özgür Özdemir
Sendt: 18. januar 2021 20:37
Til: VVM-Sager
Emne: Indsigelse / høringsvar vedrører Lynetteholm - fra Eda Özdemir CPH-Porthouse

Jeg er helt enig i vedrørende punkter og vil gerne indsende samme punkter til indsigelse omkring Lynetteholdm:

"Støjen vil potentielt kunne høres langt ind i København. I de nærmeste boligområder vil støjen sandsynligvis være høj og generende," står der i VVM-rapporten".

Anlægsperioden af Lynetteholms omkreds varer ca. 3 år, hvor støj fra anlægsmaskiner mv. vil forekomme, ligesom man kender det fra andre byggepladser rundt om i København.

1) Vi protesterer over at den nærmere udførelse af de konkrete anlægsarbejder ikke bliver tilrettelagt i dialog med nærmeste beboere. Der er kun lagt op til, at de konkrete anlægsarbejder bliver tilrettelagt sammen med den valgte entreprenør og relevante myndigheder.

2) Uanset, at anlæg af Lynetteholm, overholder grænseværdierne for anlægsstøj på 70 dB i dagtimerne kl. 07-18, fastsat af Københavns Kommune og uanset, at støjende anlægsarbejde, som f.eks. spunsning vil ikke blive udført i aften- og nattetimer, så er der ikke taget nok hensyn til beboerne i de nærmeste boligområder, der er berørt af anlægsarbejderne.

3) Det er blevet oplyst på høringen den 5. januar 2021, at der kun sættes spunsvægge omkring Lynetteøen svarende til 3/4 års arbejde. Men når først klimasikringen af København forventet etableret med sluse om 15 år, finder vi det rimeligt at kræve, at de støjende arbejder med spunsning bliver tilrettelagt i dialog med beboerne, så det f.eks. kun forgår på hverdage i dagtimerne og kun i vinterhalvåret, uanset at etableringen af spunsvæggen vil strække sig over et længere tidsforløb.

4) Vi ønsker ikke at der udføres støjende arbejder om natten, heller ikke med stensætningen. Lyden forplantes let over vand.

5) Vi ønsker, at al spunsning og pæleboring og andre meget støjende arbejder alene skal foregå i vinterhalvåret, hvor beboerens ophold udendørs forventeligt er minder.

6) Vi ønsker, at der ikke foregår spunsning og andre meget støjende arbejder, på andre tidspunkter end hverdage, da beboerne må have mulighed for, at få noget fred for larmen når de har fri.

7) Der er ikke taget hensyn til, at beboeren i Nordhavn i forvejen har haft mange års liv med larm fra spunsning og anden byggeaktivitet. En ting er, at man teknisk overholder grænseværdierne, noget andet er at pålægge beboerne at leve med larmen i årevis. Sendt fra min iPhone

Med Venlig Hilsen / Best Regards

Özgür Özdemir

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver som borger 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 os beboere i kommunen, både hvad angår vores livskvalitet og brugen af vores skattekrone. Jeg ønsker, at der tages mere hensyn til os der bor og lever i København nu, at der tages mere hensyn til vores natur, og et mindre fokus på at bygge flere og flere store betonklodser.

Klagepunkter:

1. Massivt øget lastbiltrafik i København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere. Massivt øget lastbiltrafik i København vil øge risikoen for ulykker, forureningen vil stige markant, og skabe et større behov for renovering af vejene, som igen vil skabe flere gener og mere forurening i vores by.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens almene borgere, men vil med al sandsynlighed kun henvende sig til et velhavende marked.
Jeg er nabo til et igangværende byggeri af ungdomsboliger på Amager, huslejen for dem starter ved 8000 kroner om måneden for 39 m². Med den prisudvikling tør jeg slet ikke tænke på, hvad en nybygget lejlighed på en ø i København kommer til at koste 50 år ude i fremtiden, men det er stensikkert ikke noget folk på SU, Pension, eller en almindelig "arbejderklasse" løn kan betale.
3. Lynetteholm og associerede projekter er inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'.
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 irreversibel 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'.

Venligst hilsen

Bjørn

Bjørn Salling Andersen, ...

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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 føre - 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. 358. 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 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,

Pernille Zidore Nygaard



Kontakt:

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

Jeg skriver som borger 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 os beboere i kommunen, både hvad angår vores livskvalitet og brugen af vores skattekroner. Jeg ønsker, at der tages mere hensyn til os der bor og lever i København nu, at der tages mere hensyn til vores natur, og et mindre fokus på at bygge flere og flere store betonklodser.

Klagepunkter:

1. Massivt øget lastbiltrafik i København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere. Massivt øget lastbiltrafik i København vil øge risikoen for ulykker, forureningen vil stige markant, og skabe et større behov for renovering af vejene, som igen vil skabe flere gener og mere forurening i vores by.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens almene borgere, men vil med al sandsynlighed kun henvende sig til et velhavende marked.
Jeg er nabo til et igangværende byggeri af ungdomsboliger på Amager, huslejen for dem starter ved 8000 kroner om måneden for 39 m². Med den prisudvikling tør jeg slet ikke tænke på, hvad en nybygget lejlighed på en ø i København kommer til at koste 50 år ude i fremtiden, men det er stensikkert ikke noget folk på SU, Pension, eller en almindelig "arbejderklasse" løn kan betale.
3. Lynetteholm og associerede projekter er inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'.
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 irreversibel 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'.

Venligst hilsen
Malene

Malene Egeberg Christoffersen, Uplandsgade 8 2.th, 2300 København S
Kontakt: malene_christoffersen@yahoo.dk eller +45 22 30 54 02

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger tidligere bosat i Københavns kommune – og fortsat aktiv bruger af Københavns Havn – 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 og brugerne af havnen, 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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 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 spunsned 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,

Jacob Bøggild

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Charlotte Rosenkrands
Sendt: 19. januar 2021 08:28
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Høringssvar ang. anlæggelsen af Lynetteholmen.

NEJ. Kæmpe nej tak til den anlæggelse. Det er simpelthen en skændsel at lukke Tretroner inden i havnen på den måde.

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 både mht. støjgener, forurening og mulig økonomisk tab på boliger der ligger nær støjpåvirkede områder.
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, hvilket vel må være det modsatte af hvad man ellers ønsker i København.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Argumenterne om at Lynetteholm kan fungere som stormflodssikring er baseret på usikre estimater og beregninger for vandstigning, og det er dermed uvist om Lynetteholm vil kunne skabe en reel sikring af København.
7. 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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 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 spunsnedsættelse, 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 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,

Stine Frank

- - - - -

0771 -

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Sanne Korn
Sendt: 19. januar 2021 09:17
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet af borger bosat i Københavns Kommune, nærmere bestemt i Lyngbyvejskvarteret på Østerbro, hensigten med min henvendelse er 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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 spuns 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 spunsnedse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den

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.

Kontakt:

2

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver da jeg er bosat i en nabo kommune med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm',.

Som dansker bosat uden for Københavns kommune virker det bizart at staten forsat poster mange midler i at skabe plads til endnu flere borgere i København, frem for at understøtte udviklingen i provinsen. Denne Lynetteholm er med til at skabe yderligere polarisering mellem udkants Danmark og København.

Brug i stedet statens midler til etablering af videregående uddannelser i provinsen. Så er der ikke brug for haste beslutninger om at bygge flere boliger i København og udbyg den offentlig transport. Så man kan uddanne sig og bosætte sig andre steder i dette skønne land. Lynetteholm vil blot udsulte provinsen yderligere.

Desuden tilslutter jeg mig nedenstående klagepunkter.

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 Christmas Møllers Plads vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden 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 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 spunsnedsættelse, 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

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

246

Notat

18. januar 2021

Sagsnr. 19/352

Dok. nr. -

Initialer JNE/OHLN/akh

Side 1 af 2

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Høringssvar vedrørende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

ARC har modtaget jeres brev dateret 30. november 2020 med oplysning om igangsæt høring.

Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten (side 81), har vi desuden drøftet den nærmere linjeføring af en vej hen over Kraftværkshalvøen med By & Havn.

Lynetteholmen og de tilhørende aktiviteter har potentielt afgørende betydning for vores aktiviteter på Kraftværkshalvøen, som omfatter affaldsenergianlæg, omlastning, planlagt sorteringsanlæg og garageanlæg til renovationsbiler.

ARC er et 100 % fælleskommunalt interessentskab. Ejerkommunerne er Dragør, Frederiksberg, Hvidovre, København og Tårnby.

I tilknytning til affaldsenergianlægget står Fonden Amager Bakke for rekreative faciliteter vedrørende skiløb og klatring, hvilket sker uafhængigt af ARC.

I forhold til den offentliggjorte miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm noterer vi os blandt andet, at etableringen medfører tilkørsel af en årlig jordmængde på 2,6 mio. tons og kørsel af ca. 350 lastbiler i døgnet i hver retning til/fra Lynetteholm. I worst case-scenariet transporteres op til 3,2 mio. tons pr. år. De hhv. 2,6 og 3,2 mio. tons pr. år kan blive forøget med yderligere 2,7 mio. tons pr. år i perioden frem til 2035, hvis mellemlagret jord ikke sejles fra Nordhavn til Lynetteholm. En stor del af transporten frem til 2035 vedrører transport fra karteringsanlæg i Nordhavn (side 475-476).

ARC har følgende bemærkninger:

- Etablering af Lynetteholmen vil få betydning for strømningsforholdene i Kongedybet og dermed for opblandingszonen omkring ARCs spildevandsudledning fra affaldsenergianlægget. Dette forhold bør undersøges nærmere. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at ARCs spildevandsbehandling med rimelighed kan betragtes som bedst tilgængelige teknologi (BAT), hvorfor skærpede udledningskrav ikke vurderes at være teknisk muligt.

I miljøkonsekvensrapporten er forholdet berørt ift. vandkvaliteten i anlægsfasen jf. afsnit 31.1 side 645. Der efterlyses imidlertid en vurdering af konsekvenserne for ARC både under og efter anlægsfasen.

- Hvis der tillades/planlægges opførelse af højt byggeri på Lynetteholm, skal det vurderes, om dette er muligt uden, at ARCs udledninger til luft begrænses. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at ARCs røggasrensning med rimelighed kan betragtes som BAT, hvorfor skærpede udledningskrav ikke vurderes at være teknisk muligt.
- Ved etablering af Lynetteholmen bør det undersøges, om der kan anvendes slagger fra affaldsforbrænding. ARC er bekendt med, at Dansk Hydraulisk Institut (DHI) har udarbejdet en rapport vedr. marin anvendelse af slagger fra affaldsforbrænding. Anvendelsen af slagger fra affaldsforbrænding kan medvirke til at minimere transporten, afhængig af hvor slaggerne modnes.
- Tilkørsel af jord forventes på baggrund af miljøkonsekvensrapporten og nærmere dialog med By & Havn at ske via vej på tværs af Kraftværkshalvøen, hvilket vi ser som en klar forbedring sammenlignet med tidligere planer, som påvirkede adgangen til og værdien af de rekreative arealer i området som f.eks. Amager Bakke, Margretheholms Havn væsentligt mere negativt. Vi forventer, at den endelige aftale vil tilgodese vores interesse i at kunne opretholde nuværende tilkørselsforhold til affaldssilo og etablering af planlagt sorteringsanlæg. Ved tilkørselsvejens krydsning af Vindmøllevej ses behov for trafikregulering blandt andet i forhold til planlagt buslinje.
- Vi imødeser den planlagte vej via Prøvestenen, som ud over jordkørsel til Lynetteholm kan fungere som adgangsvej for tung trafik til Kraftværksvej, hvilket aflaster Kløvermarksvej, Raffinaderivej og Forlandet og dermed mindsker støj fra de pågældende veje. Trafikken til affaldsenergi-anlægget flyttes til Vermlandsgade (strækningen øst for Kløvermarksvej), Uplandsgade og Prags Boulevard, hvilke i forvejen er større trafikveje.
- ARC undersøger muligheden for etablering af CO₂ fangst på Amager Bakke. Et fuldskala anlæg til CO₂ fangst kan potentielt spare klimaet for udledningen af ca. 500.000 tons CO₂ om året, hvoraf ca. 2/3 vil være biogent, dvs. negative udledninger i CO₂ regnskabet. Hvis det lykkes, bør linjeføringen fra Kraftværkshalvøen til Prøvestenen allerede nu indtænke, at CO₂ kan transporteres fra ARC i rørledning til midlertidigt lagringsanlæg på Prøvestenen samt afskibningsmuligheder derfra.

Hvis vores kommentarer giver anledning til spørgsmål, står vi naturligvis til rådighed for uddybning og yderligere dialog, ligesom vi håber at blive inddraget i forhold til den videre planlægning.

Fra: Kasper Bisgaard
Sendt: 19. januar 2021 10:13
Til: VVM-Sager
Emne: Ang høringssvar om Lynetteholmen

Hej,

Ang 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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 spuns 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 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 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,

Kasper Bisgaard-Rasmussen.

Fra: Jette Rasmussen <
Sendt: 19. januar 2021 11:03
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm Journal nr. TS6040102-00024

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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 spuns 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 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 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.

Med venlig hilsen

Jette Rasmussen

Fra: Michiko Arikawa Lundsberg
Sendt: 19. januar 2021 11:03
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar_Journal nr. TS6040102-00024

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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 spuns 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 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 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.

VenligHilsen
Michiko Lundsbjerg

✉ 2015 11 11 10:22

M.A.L.

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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 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 spunsned 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.

MVh

Arthur Carlander

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Phil Regnauld
Sendt: 19. januar 2021 12:02
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm-projektet - konsekvens for Lynetteløbet

Det er med stor bekymring at jeg har læst om planer om at sløjfe Lynetteløbet!

Den bruger vi ofte når vi (og andre sejlere) skal sejle ind til Kbh havn.

Ofte sejler vi fra Sundby Sejlklub, og ind til Kbh havn - det vil både være en stor ulempe at skulle sejle hele vejen rundt om Lynetteholmen, men også til fare for sejlere med mindre både og fartøj, hvis de skal dele Kronløbet med større skibe, vandfly osv.

Det er med til at gøre Kbh mindre sejler-venlig, og forringer de muligheder der har gjort byen berømt. Mindre sejlbåde og fartøj vil ikke længere kunne nemt ind og ud af Kbh havn (der er jo en sluse ved Sydhavn, men den er ikke aktivt bemanded).

I det mindst skal der tænkes en form for kanal eller lign. passage system, så man ikke tvinger sejlere til at sejle så langt udenom Lynetteholmen.

Med venlig hilsen,
Phil Regnauld

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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 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 spunsned 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,

Emil Larsen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Jørgen Øllgaard
Sendt: 19. januar 2021 13:21
Til: VVM-Sager; Klaus Schlichter; Airo Bjarking
Emne: HØRINGSSVAR: Lynetteholm

Til TBST ad høring om Lynetteholm

Der skal klages over utilstrækkelig analyse i VVM-analysen af potentielle besejlingsforhold samt vilkår omkring miljøet i Margretheholm Havn og dens 700 sejlbåde og friluftsliv.

VVM-rapporten lever ikke op til kravene oplistet i afgrænsningsnotatets krav (7.juli), idet der ikke fremlægges konsekvensanalyse af nogle af de sandsynlige scenarier. Manglerne umuliggør at offentligheden og brugerne kan tage kvalificeret stillingtagen til fundamentale dele af projektet. Uden disse analyser vil væsentlige forhold i projektet i praksis overlades til bygherrens (By&Havns) dispositioner (i praksis efter anlægsprojektet vedtagelse).

Af VVM-rapporten fremgår, at der anbefales, at transporter skal foregå hen over havneløbet, med groft sagt to løsningsmodeller for lystbådene: 1. Dæmning/bro med begrænset åbning, 2. Tunnel under havnebassin.

Det fremgår af materialet understøttet af svar på informationsmøde i januar, at By&Havn blankt afviser tunnelmodellen, fordi den er økonomisk urealistisk. Tilbage som By&Havns model står så en dæmning /Bro med begrænset åbning. Men dette projekts konsekvenser er ikke ikke oplyst i VVM-rapporten, der således har åbenlyse mangler:

VVM-rapporten indeholder ingen analyse af mulig påvirkning af havnemiljø i Margretheholm Havn. Af afgrænsningsnotatet for udarbejdelse af miljøkonsekvens-rapporten (7. juli 2020) fremgår ellers, at rapporten "skal inkludere kortlægning af al sejlads, der potentielt påvirkes af Lynetholmen under anlæg og drift, herunder trafik i Lynetteløbet, sejlrenden til Prøvestenen og Kronløbet" (metode s.18).

Det bestilles i afgrænsningsnotatet, at der skal foretages en vurdering af sejladsen, inklusive fritidssejlere i hhv. anlægs- og driftsfasen. Men der er ingen analyse af lystbåde-sejlsrenden fra Margretheholm Havn eller af havnemiljøet, som bliver påvirket af Lynette-projektet. Det fremgår ellers af afgrænsningsnotatet omtale fritidssejls ud af Københavns Havn (Kronløbet/Trekroner) og såmænd også af Århus-vandflyveren, der skal have nyt landingsområde! Men Margretheholm omtales ikke (Kommissorium s. 18).

1. MANGEL: Der mangler analyse af konsekvensscenarier på den af By&Havn foretrukne model: Dæmning med klap/sving-bro, og By&Havn nægter at forhandle og oplyse om åbningstider på denne bro.

VVM-konsekvensrapporten nøjes med at referere og gentage Miljø- og Fødevareministeriets sammenfatning af høringsrunde i efteråret (høringsfrist 8. november 2018), nemlig med en opstilling af 4 mulige scenarier for Margretheholm Havn (hhv. Klap- eller Svingbro, tunnel, svingbro over Refshalevej, opdeling af Margretheholm Havn i afdelinger for motorbåde og for sejlbåde).

Men rapporten belyser og oplyser ikke de sejladsmæssige begrænsninger i såvel anlægs- som driftsfasen ved en dæmning/klapbro over Margretheholm, og By&Havn nægter at forhandle / oplyse åbningstider på en bro, så brugerne af havnen kan ikke få oplyst de praktiske konsekvenser af en dæmning/bro. Rapporten konstaterer fx at broen som udgangspunkt skal være lukket 7-16 på hverdage, hvilket dog angiveligt kan

"forhandles". Bro&Havn har hidtil blankt afvist enhver forhandling eller afklaring af åbningstider, så disse kan dikteres af By&Havns økonomiske interesser i fri lastvognstransport over en bro med få bro-åbningstider. Og afklaring heraf kan forhales af By&Havn til efter anlægslovens vedtagelse i juli 2021 eller efter at byggeri af dæmningen /broens byggeri er igangsat i december 2021.

Det skal tilføjes, at By&Havns procedure manglende forhandling og brugerinddragelse for Trangravsbroen, Christianshavns Kanal på ingen måde virker beroligende, tværtimod. Her er der snævre åbningstider, 4-timers anmeldelse forud m.m. som i praksis har gjort Christians Kanal til et kolonihavekvarter.

2. MANGEL: Analyse af eventuel erstatningshavn er fravalgt i VVM-redegørelsen. I Miljøministeriets hørings-sammenfatning (7.juli) blev der nævnt 5. scenario, nemlig eventuelle erstatningshavne. Uden nærmere begrundelse er belysning af dette scenario fravalgt, selv om det fremgik af adskillige høringssvar. Der indgår således ikke analyse af mulige erstatningshavne, fx i det ledige bassin i Prøvestenen, som faktisk er udlagt til fritidsformål. En sådan miljøanalyse (i henhold til planloven m.m.) samt By&Havns økonomiske forpligtelser ved etablering heraf findes ikke, og det umuliggør brugernes stillingtagen til projektet.

Det kan ikke være By&Havn ubekendt, at sejladsbetingelserne til/fra Margretheholm kan blive så umulige, at fritidssejlerne foretrækker en flytning, selv om Sejlklubbens første-prioritet er bevaring af Margretheholm.

Idet der er tale om væsentlige mangler i belysning af scenarier, som overlader fundamentale aspekter til Bygherren By&Havns disposition, skal der anmodes om, at de påpegede mangler opklares samt at projektet udsættes indtil manglerne er tilstrækkeligt oplyst, så offentligheden kan tage informeret stilling hertil.

Mvh

Jørgen Øllgaard, -

Fra: Jens Jacob Bierring
Sendt: 19. januar 2021 13:30
Til: VVM-Sager
Emne: spørgsmål om forurening og bundforhold i havnen

Hej,
Havnebunden i Københavns havn er smækfyldt med tungmetaller herunder et større depot der vides at ligge ud for den tidligere soyakagefabrik. Ved at indsnævre havneløbet risikerer man så ikke at skabe en forøget vandgennemstrømning således at bundforholdene kan forrykke sig i værste fald så det skylles ud af havnen til køge bugt eller modsat vej ved sydligt vandpres. Derudover vil en delvis lukning eller indsnævring betyde dårlig vandudskiftning og iltsvind om sommeren f.x efter skybrud ?

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 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.
7. 7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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>

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 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 spunsnedse, 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.

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj grad skader den demokratiske legitimitet hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke engang formår at holde et digitalt borgermøde, er det umuligt fra kommunens side at senere påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces. At nægte en forlængelse af høringsperioden er en tilståelse af at projektet er upopulært blandt kommunens interessenter.

Venligst hilsen,

Gunver Ryberg

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.
7. 7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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>

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 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.

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsløftet på 5 personer umuliggør effektiv koordinering af høringssvar, hvilket i høj grad skader den demokratiske legitimitet hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke engang formår at holde et digitalt borgermøde, er det umuligt fra kommunens side at senere påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces. At nægte en forlængelse af høringsperioden er en tilståelse af at projektet er upopulært blandt kommunens interessenter.

Venligst hilsen,



Jon Auring Grimm

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Sonja Thomsen <
Sendt: 19. januar 2021 14:25
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm - Journal nr. TS6040102-00024

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune (nærmere bestemt Margretheholmen), 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 vores livskvalitet og brugen af alles skattekroner.

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.
9. 7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i det relativt lille antal boliger, der højst sandsynligt kommer til at koste 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. Der er heller ikke tænkt cykelveje ind i dette - hvis du skal på cykel fra Amager til Nordhavn skal du stadig den samme vej over 'kyssebroen' og igennem indre by.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns 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 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 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: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj grade skader den demokratiske legitimitet hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke engang formår at holde et digitalt borgermøde, er det umuligt fra kommunens side at senere påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces. At nægte en forlængelse af høringsperioden er en tilståelse af at projektet er upopulært blandt kommunens interessenter.

Venligst hilsen,

Sonja Thomsen

Kontakt:

Fra: ANDREAS JOHNSEN
Sendt: 19. januar 2021 14:28
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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 spuns 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 spunsned 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,

Andreas Johnsen

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.
7. 7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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.

¹Lynetteholm 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 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 spunsned 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.

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj grad skader den demokratiske legitimitet hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke engang formår at holde et digitalt borgermøde, er det umuligt fra kommunens side at senere påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces. At nægte en forlængelse af høringsperioden er en tilståelse af at projektet er upopulært blandt kommunens interessenter.

Venligst hilsen,

*****Hannah Elvira Tvede**

Kontakt:

*

3Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

4Miljøkonsekvensrapport 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.
7. 7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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>

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 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.

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordinering af høringssvar, hvilket i høj grad skader den demokratiske legitimitet hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke engang formår at holde et digitalt borgermøde, er det umuligt fra kommunens side at senere påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces. At nægte en forlængelse af høringsperioden er en tilståelse af at projektet er upopulært blandt kommunens interessenter.

Venligst hilsen,

Oliver Storm

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.
7. 7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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>

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 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 spunsned 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.

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj grad skader den demokratiske legitimitet hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke engang formår at holde et digitalt borgermøde, er det umuligt fra kommunens side at senere påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces. At nægte en forlængelse af høringsperioden er en tilståelse af at projektet er upopulært blandt kommunens interessenter.

Venligst hilsen,

Johannes Riis Nielsen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar til Transportministeriet vedrørende etableringen og driften af Lynetteholmen.

HF Kløverblomsten er beliggende på Kløvermarksvej 2300 S og er en haveforening med 34 haveejere. Haveforeningen er kategoriseret som "daghave med overnatning", det vil sige at lejerne må overnatte i sæsonen fra 1. april til 31. oktober. Havelejerne benytter ofte muligheden for overnatning på hverdage og specielt i weekenden fra fredag til mandag morgen.

På den baggrund har vi en særlig interesse i udformningen af de vilkår, som "By og Havn" og Københavns Kommune bliver pålagt gennem "anlægsloven", bl.a. gældende for støj og trafik, hvorfor vores høringssvar primært vil forholde sig til: **Døgnarbejde, støjovervågning, transportkorridor og tvangsroute**

Vi ønsker:

- At der kun gives tilladelse til støjende arbejde og transport til Lynetteholmen i dagtimerne fra kl. 7 morgen til kl. 17 aften.
- Alternativt at Københavns Kommunes Byggeforskrift følges uden mulighed for dispensation fra støjkravene.
- At der etableres permanent støjovervågning i form af støjmålere på udvalgte steder, der samlet kan give et billede af de aktuelle niveauer for støjudbredelse fra særligt støjende aktiviteter, og dermed sikre at anlægsarbejdet overholder gældende støjgrænser 24/7/365.
- At de aktuelle resultater af støjmålingerne bliver gjort tilgængelige for offentligheden og for naboerne.
- At Københavns Kommunes Teknik og Miljøforvaltning bliver tilsynsmyndighed for at bygherren og entreprenørerne følger gældende regler, samt at det bliver mulighed for at borgerne kan få kontakt til tilsynet ved mistanke om overskridelse af tilladelser.
- At transportvejen bliver over vandet/alternativt... se nedenstående
- At transportkorridoren og tvangsrueten i anlægsloven præciseres til at gælde fra Langebro, over Stadsgraven, Vermlandsgade og den nyetablerede vej ved Prøvestenen til Lynetteholmen. Knippels bro og Torvegade må ikke benyttes ved transport uden for normal arbejdstid og i weekender. Vi finder at det er god anvendelse af "Bedst anvendt metode"
- At der ikke foregår transport til og fra Lynetteholmen uden for normal arbejdstid og lørdage og søndage som medfører støjende arbejde.
- Københavns Kommune har påtaleret og Københavns Politi skal føre tilsyn med, at transportører og firmaer overholder reglerne.

Med venlig hilsen H/F Kløverblomstens bestyrelse (19-01-2021)

Fra: Anders Hvelplund
Sendt: 19. januar 2021 17:31
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar

Kære Trafik, Bygge og Boligstyrelsen. Hermed et høringssvar angående Lynetteholmen.

Venlig hilsen
Anders K. Hvelplund

Høringssvar ifm. VVM undersøgelse af Lynetteholmen
Anders K. Hvelplund
Luftmarinegade 128
1432 København K.

I forbindelse med VVM-undersøgelsen af Lynetteholmen, har jeg følgende anmærkninger. Til baggrund er jeg beboer på Margretheholmen, hvorfor jeg i særdeleshed har fokuseret på de lokale interesser for dette område.

Generelle betragtninger om Lynetteholmprojektet

Lynetteholmen er et ekstraordinært anlægningsprojekt, specielt når det ses i sammenhæng med anlæggelse af Østre Ringvej, metroforbindelse, flytning af renserianlæg og bebyggelse af Refshaleøen. Anlægstiden er flere faktorer længere end f.eks. metrobyggeriet. Projektets anlægsfase vil formentlig overleve de fleste af os naboer. Fra projektet starter vil vi være naboer til en byggeplads i resten af vores liv.

Mit væsentligste budskab er: Et så ekstraordinært projekt fordrer også ekstraordinære hensyn til naboerne. Støj, miljø, trængselsgener bør ikke anses som værende midlertidige, men som permanente. Derfor bør målestokken for hvad der er tåleligt for naboerne sættes markant højere, end hvis der havde været tale om et fem- eller tiårs projekt.

Rapportens metode og kvalitet

Salamimetoden

Jeg finder det dybt problematisk at VVM-undersøgelsen udelukkende omhandler anlæggelse af Lynetteholmen. Lynetteholmen som projekt giver ingen mening uden en bedre trafikbetjening. Rapporten selv referer flere gange til Østre Ringvej, havnetunnel og ny metro, hvilket jeg, og alle andre tænkende væsener, må formode at være forudsætninger for at etablere Lynetteholmen.

Det er dybt problematisk, at de samlede gener disse projekter vil forvolde ikke kan vurderes af hverken beboere eller lovgivere. Der er stor sandsynlighed for at Lynetteholmen i sig selv vil fremstå som mere acceptabelt i isolation end den samlede pakke. Men da alle ved, at det ender med den samlede pakke, vil dette kunne opfattes som manipulation.

Min første generelle opfordring er derfor at genbesøge selve processen og lave en samlet VVM-undersøgelse, der som minimum dækker anlæg af Lynetteholm, Østre Ringvej, metrobetjening i en pakke – og gerne suppleret med bebyggelsen af Refshaleøen (som også er en puslespilsbrik der kun kan lade sig gøre, hvis de øvrige projekter realiseres).

Jeg anerkender at projekterne er nævnt flere steder i rapporten, men behandlingen af disse mereeffekter på støj, vandkvalitet, klima mv. er mildest talt manglende og overfladisk.

Mine kommentarer nedenfor beror udelukkende på selve rapporten, da jeg ikke har andet at lægge til grund. Men det betyder ikke at jeg legitimerer processen. Det skal stå klart og tydeligt: Min vigtigste anke er at selve processen bør gå om.

Zoom ud-tricket

Flere steder i undersøgelsen benyttes en kritisabelt kneb, hvor effekten af et lokalt meget voldsomt initiativ negligeres ved at kommentere, at det lokale initiativ ikke har store globale effekter. Jeg citerer et par eksempler nedenfor:

"Generelt vil trafikken i København være upåvirket af flytningen af jordtransporter. De eksisterende jordtransporter, der kører til Nordhavn i dag, vil blot flyttes til Lynetteholm, så på det overordnede vejnet et stykke væk fra Lynetteholm vil trafikbilledet være det samme i dag"

"Sedimentspildet vil ifølge rapporten være meget lokalt begrænset, så på trods af de giftige metaller vurderer By og Havn, at påvirkningen på vandmiljøet vil være lille. Og selvom badevandet vil være tilsmudset i perioder, vil det være begrænset til vinterhalvåret."

"I forhold til nattetimerne er det vurderet, at støjen fra anlægsarbejdet periodevis kan forstyrre nattesøvnen, men da det ikke er de samme beboerne, der vil blive forstyrret af støj i længere perioder, er det vurderet, at nattestøjen ikke vil give anledning til negative sundhedseffekter."

Alle tre er eksempler som formentlig vil have meget mærkbare følger for beboere på Margretheholmen og Christianshavn/Amager, men som negligeres ved at "zoome langt nok ud". Selvom lokale forhold periodevis er beskrevet, benyttes tricket konsistent når der skal konkluderes.

Dette er grænsende til det uredelige. Især traffikkommentaren er ufatelig. Det er en kæmpe forskel på at køre transporter til Nordhavn, som ligger i yderkanten af byen og er godt vejbetjent, i forhold til at transportere til det inderste punkt i byen gennem to af de mest trafikkerede punkter (Knippelsbro og Christmas Møllers Plads). Trafik er jo ikke en lineær størrelse. Selv små stigninger i trafikale knudepunkter (og her taler vi som bekendt om store stigninger med mange, lange køretøjer) vil have en eksponentiel effekt på køtider, som så vil forplante sig til resten af København.

Broen over Lynetten havn samt anlæg af byggeplads

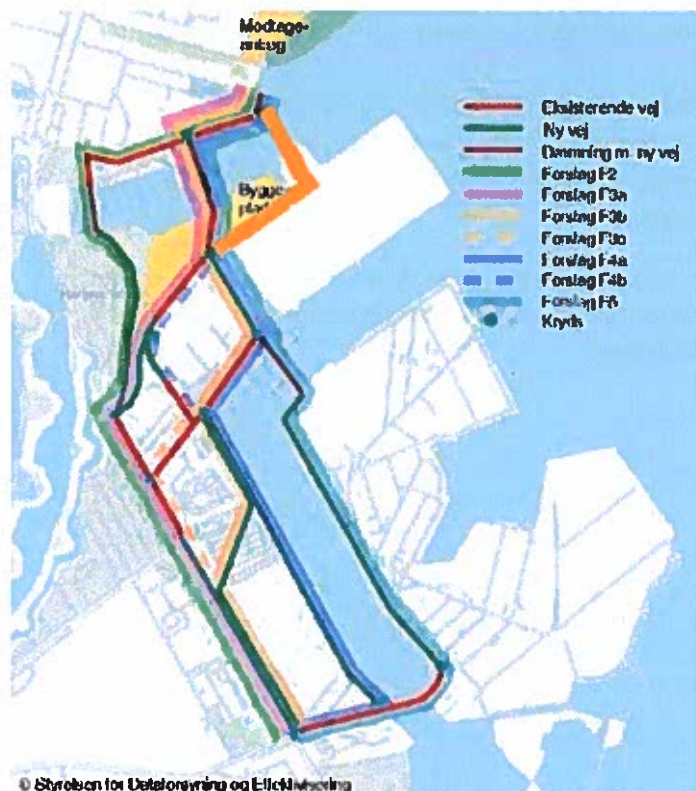
Broen og byggepladsen som er vist f.eks. på s. 15 vil medføre en væsentlig reduktion af rekreative værdi i den grønne kile mellem Margretheholmen og Amager Bakke. Netop i dette område er det gennem dygtig byudvikling lykkedes at skabe et fantastisk grønt og rekreativt område i et tidligere meget industrielt kvarter. Området omkring Amager Bakke, omgivet af træer, krat og græs giver en fantastisk grønt indtryk af København og vores rejse mod at blive en bæredygtig by med plads til børnefamilier.

På Margretheholmens grønne arealer øst for Udsigten er der opstået et fantastisk miljø med fodboldbane, bådbro, sauna, en lille skov hvor der bliver bygget huler, bålpladser m.m., som fungerer rigtig godt sammen med Amager Bakke's blanding af industri og natur.

Anlæggelse af en bro og byggeplads lige op til dette areal vil give væsentlige støj, visuelle og luftforureningsgener og forringe oplevelsen for brugerne af arealet, som kommer fra hele København.

Det vil være muligt at bibeholde værdien af dette område ved at:

- Omdanne bro til en tunnel (som f.eks. foreslået af Lynetten havnen) således at havnen kan forblive en reel havn, hvilket vil være umuligt med nuværende forslag. Dernæst bør den flyttes længere mod øst, som foreslået med orange strej nedenfor. Dette er særligt relevant at løse på en ordentlig, langsigtet måde, da det i rapporten påtænkes at
- Flytte byggepladsen til Refshaleøen, hvor den ikke vil genere Amager Bakke eller beboere. Eller alternativt reducere den videst muligt i omfang og ligge den så østligt som muligt



Det ville i øvrigt også være fordelagtigt at samtænke den fremtidige vejløsning på østsiden med en evt. kommende metroforbindelse.

Støjgener

I rapporten anføres det at effekten af støjgener vurderes til at være lille – alle retningslinjer overholdes inden for dagstimerne, men det vurderes at grænserne udenfor normal arbejdstid vil overskrides. Endvidere vurderes det at det ikke vil have sundhedseffekter, da de samme beboere ikke vil blive forstyrret over længere perioder. Jeg mener ikke, at det er tilstrækkeligt belyst præcist hvorledes projektet vil påvirke os naboer "i første række" ifm. natarbejde. Ved byggeri af metroen var terioen også i orden, men generne for naboerne var langt større end forventet med genhusning mv. Rapporten mangler at belyse følgende:

- I hvor mange dage – og i hvilke måneder og år – vil naboerne på Margretheholmen, Nordhavn og Østerbro være eksponeret for støj i en grad at mange mennesker (f.eks. de 20% mest støjfølsomme) vil finde det vanskeligt at sove med åbent vindue?
- Hvilke sundhedsmæssige effekter har det på mennesker at få afbrudt nattesøvnen i de ovenfor afdækkede intervaller af støj vi bør forvente?

Det er beklageligt at rapporten foreslår at hæve grænserne for den tilladte støj fremfor at finde løsninger for de beboere, der skal leve med støjgenerne i årtier.

Endeligt er det jo dybt problematisk at vi allerede med første projekt herude kommer tæt på – og i visse tilfælde over – de tilladte grænser for støj. Ved tillægget af de øvrige projekter, må vi så formode vi står med et væsentligt større støjproblem.

Lokale trafikale forhold

Trafikforholdene omkring Margretheholm er i forvejen ikke optimale. Konkret har vi følgende problemer:

- Manglende cykelstier på Refshalevej (ved Noma), Krudtløbsvej, og Danneskiold-Samsøes Allé. Dette gør det farligt for vores børn at komme i skole og institution
- Mangel på trafikregulering gør krydset ved Forlandet og Refshalevej farligt
- Raffinaderivej er decideret farlig med manglende cykelsti og for lidt plads på vejen

Det forventes at alle tre problemstillinger vil blive væsentligt værre som konsekvens af den øgede trafik ifm. etablering af Lynetteholmen. Der opfordres til at disse specifikke forhold belyses, og at der findes løsningsforslag så vores børn trygt kan tage i skole.

Vandkvalitet

Rapporten beskriver ikke detaljeret hvordan den lokale vandkvalitet påvirkes lokalt. Konkret mangler rapporten at belyse følgende:

- Påvirkningen på vandkvaliteten i Lynetten havn. Hvordan vil denne påvirkes af anlægget? Vil den fyldes med kemikalier? Vil det mere begrænsede gennemløb lede til lugtgener på varme dage, mv.
- Påvirkning på vandkvaliteten på vores lokale badesteder. Forventes det at "La Banchina" og "Halvandet" badezonerne kan holde åbent under hele anlægsprocessen?

Jeg håber disse indspark vil blive taget seriøst op til overvejelse, og at det kan lede til at vi får en ny undersøgelse, som dækker hele projektet, som beskriver de lokale konsekvenser bedre, og finder løsningsforslag på de gener, som projektet vil forvolde for sine naboer over en meget lang tidshorisont.

Venlig hilsen

Anders K. Hvelplund

Best regards/ Med venlig hilsen

Anders Hvelplund | SVP Contact Center Solutions | +4529619333

GN Audio A/S | jabra.com



**** GN GROUP NOTICE - AUTOMATICALLY INSERTED**** The information in this e-mail (including attachments, if any) is considered confidential and is intended only for the recipient(s) listed above. Any review, use, disclosure, distribution or copying of this e-mail is prohibited except by or on behalf of the intended recipient. If you have received this email in error, please notify me immediately by reply e-mail, delete this e-mail, and do not disclose its contents to anyone. Any opinions expressed in this e-mail are those of the individual and not necessarily the GN group. Thank you. ***** DISCLAIMER END *****

Fra: kirsten damgaard
Sendt: 19. januar 2021 18:18
Til: VVM-Sager
Emne: vedr. Lynetteholm

Badevandskvalitet

Jeg beder politikerne sikre sig at

at badevandskvaliteten i hele havnen ikke forringes.

Det fremgår af VVM at der ikke foreligger datagrundlag forbedømmelse af nuværende badevandskvalitet i området syd for Bryggebroen.

VVM har målt på 7 badesteder, ingen i "inderhavnen", herunder Fisketorvsområdet.

Med venlig hilsen

Kirsten Damgaard



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen!

København d. 19. januar 2021

Emne: Høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholmen

Vi skriver som Københavns kajakklub, og repræsenterer mere end 500 brugere af Københavns havn og hvor adgangen til Øresund er en vigtig del af vores brug af havnen. Formålet med dette høringssvar er at bede Københavns Kommune genoverveje den nuværende konstruktionen af 'Lynetteholm' og der som minimum laves kanal fra Nyholm til Amager Stand.

Vi motiveres af vores bekymring for Københavns havn som rekreativt område og sikkerheden for kajakroere i forbindelse med sejlads til og fra Øresund.

Klagepunkter:

- 1. Planen om at blande erhvervs og lystsejlads i Kronløbet, hvilket kan føre til at kajakroere kan blive involveret i alvorlige ulykker.**
- 2. Afstanden fra Københavns havn til Amager Strand og længere sydpå øges, så det bliver vanskeligt for kajakroere at komme ud på havet.**
- 3. Lynetteholm-projektet er uforeneligt med kommunens løfter om at København skal være en 'grøn by', og vil modvirke den store indsats der har været lagt for at gøre havnen til et rekreativt asset for byen.**

Vi mener, at projektet med etablering af **Lynetteholmen bør genovervejes** og hvis byggeriet gennemføres skal der som minimum laves en kanal fra Nyholm til Amager Stand, kanal ved Nordhavn, bølgedæmpende foranstaltninger og bedre afmærkning af sejlrenden for at tilgodese den massive fritidsbrug af havnen.

Kanal fra Nyholm og til Margretheholm

Ved at anlægge en kanal på dette smalle sted, vil man åbne for adgangen mellem Øresund og Københavns Havn for alle klubberne på Amagers østkyst, samt for klubberne i havnen, som vil ud langs Amager, og dermed leve op til at være en grøn by, hvor borgerne har mulighed for at komme til rekreative områder. Dette kunne være en relativ smal kanal med fast bro over, så dels ville anlægsudgiften være lav, og dels vil det være relativt enkel at lukke for indstrømmende vand, så København fortsat er sikret mod en stormflod.

Kanal ved Nordhavn

At man sikrer at kanalen mellem Kalkbrænderihavnen og Orientbassiner vil være etableret sommeren 2023, så ind- udsejling til Københavns Havn for kajakroere kan foregå der i stedet for via Kronløbet.



Denne kanal vil være en forudsætning for at kajakroere fortsat vil kunne komme risikofrit ud/ind ad Københavns Havn, da benyttelse af Kronløbet som tidligere beskrevet vil være forbundet med stor risiko.

Man skal dog også være opmærksom på, at distancen fra Københavns Havn og til Amagers østkyst blive øget med 10 km, hvilket umuliggør kajakroere at komme ud/ind ad havnen på hverdagsture, da 20 km mere svarer til 3-4 timers længere tur. Derfor foreslår vi ovenstående kanal mellem Nyholm og Margretheholm.

Bølgedæmpende foranstaltninger

At man etablerer bølgedæmpende foranstaltninger langs den nordlige perimeter, hvor trafikken er tættest og både hækbølger som refleksbølger vil udgøre en væsentlig risiko for kajaker.

Afmærkning af sejlrenden

Da der vil være mange kajakroere som vil krydse lige nord for perimeteren, når de roer i en nord-sydgående retning, ville det være hensigtsmæssigt med flere bølgeafmærkninger end normalt på strækningen Middelgrundsfortet og Lynetteholmen, så det er tydeligt at se, når man er inde i sejlrenden.

Ovenstående foranstaltninger vil skabe mulighed for at vi som kajakklub og andre sårbare brugere af havnen, fortsat kan udnytte de unikke muligheder som havnen og adgangen til Øresund tilbyder. Mange af de andre fritidsbrugere af havnen vil fortsat være frataget muligheden for at udnytte samspillet mellem havn og Øresund. Vi mener derfor at den bedste løsning vil være at genoverveje projekt Lynetteholm for at tilgodese alle fritidsbrugere, og som minimum lave ovenstående foranstaltninger for at tilgodese kajakroere og andre sårbare brugere.

På vegne af
Københavns Kajakklub

Fra: Freja Nemming
Sendt: 19. januar 2021 20:06
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar, Lynetteholm

Hej

Jeg ønsker at gøre indsigelser mod dele af Lynetteholm-projektet.

Jeg er ikke imod projektet, da jeg synes det giver fin mening at inddæmme, fremfor at inddrage eksisterende grønne områder af byen.

Dog er jeg skeptisk overfor hvordan transporten af jord er planlagt? Det virker lidt galimatias at køre disse mængder med lastvogne gennem København, så vidt jeg forstår på alle tider af døgnet? Jeg vil gerne argumenterer for at deres findes en mindre miljøskadelig og mindre generende måde at få transporteret jorden. Om ikke andet, bør tidshorisonten på etableringen ændres, så jorden kan fragtes mindre intenst, fordelt over flere år end hidtil planlagt.

Mvh
Freja Kjer Nemming

Fra: Johanne Hesseldahl
Sendt: 19. januar 2021 20:49
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar

Høringssvar om miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Jeg hedder Johanne Hesseldahl Larsen og bor på Krudtløbsvej 6b med mand og to børn. Vi benytter dagligt vejene i området og har derfor valgt at fokusere mit høringssvar på trafiksikkerheden, da det er det punkt, som bekymrer mig mest ved den foreslåede etablering af Lynetteholmen, og som jeg finder er både undervurderet og fejlagtig beskrevet i VVM'en.

Det fremgår af VVM'en, at den øgning, der vil ske i trafikken under anlægsfasen fra 2021 – 2025, ikke er markant nok til, at det anses for nødvendigt at tage højde herfor ved etablering af Lynetteholmen.

Problemet er imidlertid, at de trafikale udfordringer og frem for alt den farlige trafikale situation herude i mange år er blevet værre og værre (navnlig de sidste 5 år). Dette er et problem, som mange af os beboer igennem tiden også har påpeget, men uden at det er blevet taget seriøst.

Vi har oplevet helt små børn få skældud af chauffører, fordi de ikke er "hurtige nok" til at krydse vejene, og lastbiler brage forbi med høj fart uden at tage hensyn til de mange familier, som står og venter på en mulighed for i hast at krydse vejene med deres børn.

I har valgt at etablere boligområder og igangsætte store byggerier i området, såsom de igangværende ved Operaen "Vandkulturhuset og "Operaparken". Nu kommer også Lynetteholmen med endnu mere tung trafik. Jeg beder jer indtrængende om at tage ansvar herfor ved samtidig at forbedre den generelle trafik- og færdselssikkerhed herude. Trafiksikkerheden lever på ingen måde op til et ønske om et "grønt" København, hvor børn lærer at cykle i skole, og det er et spørgsmål om tid, før det får fatale konsekvenser.

Jeg har i det følgende forsøgt at præcisere, hvor de store udfordringer/farer konkret er.

Der er gennem de seneste år, sket en markant stigning i trafikken i området omkring Margretheholmen, Kløvermarken og på Holmen. Dette skyldes bl.a., at der er åbnet op for tung trafik, bus 2A er begyndt at køre her (en dobbelt lang bybus, som kommer hvert tiende minut), og som følge af de igangværende store nye byggerier ved siden af Operaen "Vandkulturhuset og "Operaparken". Herudover er der med etablering af Margretheholmen og turistmål på Refshaleøen sket en markant stigning i den almindelige biltrafik. Og nu vil der med etableringen af Lynetteholmen – navnlig under anlægsfasen fra 2021 – 2025 – bliver tilført yderligere både almindelig og tung trafik.

Det vedrører konkret vejene: Forlandet, Refshalevej, Kongebrovej, Danneskiold-Samsøes Allé, Kløvermarksvej og Raffinaderivej. Veje som er ekstremt pressede, men som også er uundgåelige for de tusindevis af beboere i området. Der er hverken lyskryds eller fodgængerfelter på nogen af de nævnte veje. Og der bliver på ingen måder i øvrigt taget hensyn til forældre, som skal fragte deres børn eller de små og helt nye trafikanter, der selv cykler i børnehave og skole.

Forlandet og Refshalevej er snoede og smalle veje, med kraftige sving og uden udsyn. Der er kun én cykelsti i den ene side af Refshalevej, som stort set alle beboere på Margretheholmen benytter til områdets institutioner og skoler. Men cykelstien er uden forhøjning og kantsten, og vi oplever gang på gang at måtte skrike efter egne eller andres børn, at de skal passe på, når biler i høj fart og store køretøjer og busser skærer svingene af og kører ind over cykelstien. Der er ikke engang et fortov, som vi kan bruge som alternativ, da det kun findes i den anden side af vejen. I den side har man valgt slet ikke at lave en decideret cykelsti, men i stedet gjort det eksisterende fortov til en

kombinationssti for fodgængere og cyklister. En problematisk og uholdbar løsning, da der er alt for mange mennesker, som dagligt og ofte i samme tidsrum benytter denne vej, og dermed ofte skaber konflikter mellem fodgængere og cyklister.

Fsua. området omkring Kløvermarken, mangler der også her lyskryds og fodgængerfelter. Det på trods af, at det er et område, som benyttes af beboerne i området, herunder på Margretheholmen og i kolonihaverne, til fritidsaktiviteter på Kløvermarken og på Amager, til arbejde, besøg til Strandparken mv. Og samtidig er det den foretrukne vej for de mange lastbiler, som dagligt kører til forbrændingsanlægget HOFOR og de nye anlægsarbejder - som nævnt ovenfor - ved Operaen.

Raffinaderivej langs Kløvermarken er godt en kilometer lang, men der er kun cykelsti de første 25 m ved boldklubben på den ene side af vejen. På resten af vejen er der ingen cykelstier, og der er kun ét fortov. Vejen er helt ret, dårligt oplyst, og der er ikke etableret fartbump. Det betyder i praksis, at biler og lastbiler kører ekstremt stærkt på den relative lange strækning, og vi simpelthen ikke tør at benytte den med cyklende børn.

Ovenstående veje og steder er der, hvor vi ser de største udfordringer. Vi ser frem til i fælleskab med jer at finde løsninger herpå.

268

Fra: Mai Jönsson
Sendt: 19. januar 2021 21:05
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Nej tak -

Mvh Mai Jönsson

269

Fra: helen juhl
Sendt: 19. januar 2021 21:24
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Nej til projektet . Nej til den øgede tunge trafik mens der bygges.

Sendt fra min iPhone

Høringssvar vedrørende plan for etablering af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i egenskab af borger bosat i Københavns Kommune. Mit synspunkt er, at der bør foretages en kritisk revurdering af det planlagte byggeprojekt "Lynetteholm", samt associerede infrastrukturprojekter "Østlig Ringvej" og "Metro til Lynetteholm". Mine klagepunkter tager udgangspunkt i hensyn til:

- kommunens borgere, hvad angår disses livskvalitet og brugen af borgernes skatte-kroner;
- miljø og biodiversitet, især i de blå naturområder i Øresund;
- Københavns muligheder for at fastholde/udvikle en position som en "grøn" by.

Klagepunkter:

- 1) Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
- 2) Prognoserne for det fremtidige boligbehov i København er tendentiøse og upålidelige.
- 3) Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
- 4) Lynetteholm og associerede projekter er uforenelige med kommunens retorik og løfter om København som "grøn by".
- 5) Konstruktionen af Østre Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
- 6) Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
- 7) Finansieringsmodellen er tvivlsom.
- 8) Alternative løsninger på de erklærede formål er mere bæredygtige, både økonomisk og miljømæssigt.
- 9) Hele behandlingen af sagen bærer præg af demokratisk underskud.

Ad (1) Flere hundrede lastbiler dagligt gennem allerede svært belastede trafikknudepunkter såsom krydset Torvegade-Amagerbrogade vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Hvert år dør ca. 550 københavnere for tidligt grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige, når trafikmassen forøges. *Og dette påtænkes at stå på i årevis!*

Ad (2) De tilgrundliggende prognoser for befolkningstilvæksten i København genkendes let fra debatten om andre af By og Havns omfattende og kontroversielle "udviklingsprojekter". Som

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

det nok er de fleste bekendt, er By og Havn sat i verden for at skaffe penge til den underfinansierede københavnske metro gennem salg af kommunens arealer til byggeri. Så selvfølgelig har By og Havn en interesse i at tale fremtidens boligbehov mest muligt op. Men hvad der ikke tages højde for i prognoserne, er bl.a. det enkle faktum, at udviklingen når som helst kan vende. I det seneste årti er København blevet mere og mere præget af nye ghettolignende boligområder, hvor der bygges højt og tæt, uden tanke på borgernes behov for grønne områder, frisk luft, dagslys og udsyn. Rent trafikalt er det først og fremmest bilfremkommeligheden, der er blevet tilgodeset i forbindelse med disse byudviklingsprojekter (se også klagepunkt 1 og 5). Hvis denne udvikling fortsætter, er det sandsynligt, at mange vil vælge at bosætte sig uden for hovedstaden – i omegnskommunerne, hvor der er bedre plads og lettere adgang til natur. Frem for at satse på størst mulig vækst i egen kommune kunne København med fordel koordinere sine udviklingsplaner med omegnskommunerne og skele til den aktuelle og (sandsynlige) fremtidige udvikling dér. (Se også klagepunkt 9).

Ad (3) Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen, såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af, at der bliver flere dyre boliger i byen. Sådan nogle er der allerede rigeligt af, hvilket enhver kan forvisse sig om ved en rundtur i f.eks. Ørestad.

Ad (4) Såvel projektet Lynetteholm som dets associerede projekter er i direkte konflikt med 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. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skader på Øresunds marine liv som konsekvens af Lynetteholm. Ikke nok så mange løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes, når man bygger en ø i den størrelsesorden.³ Ingen mængde grønne områder på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer, der vil blive ødelagt. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik om en "grøn by".

Ad (5) Udvidelser af infrastrukturen til personbiler vil forårsage, at biler bliver foretrukne transportmidler for borgerne. Det er svært at forstå, hvordan politikerne i verdens bedste cykelby har kunnet få sig selv til at godkende en principaftale med staten, som ikke indeholder ét ord om strukturer til betjening af den nye bydel med cykler... eller for den sags skyld, hvordan fodgængere skal komme frem og tilbage. Østre Ringvej-projektet vil forøge antallet af biler i og omkring København – ikke nedbringe det, hvad der ellers er hårdt brug for.

Ad (6) Intensiteten af støjgener fra nedsættelsen af spuds vurderes til at være "middel" jf. Miljøkonsekvensrapporten, s. 358⁴. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læserne af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår nedsættelse af spuds, og derefter stille sig på mål for den påstand, at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test vil kunne indse, at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er i øvrigt særdeles påfaldende, at miljøkonsekvensrapporten

³ By og Havn vurderer selv, at klimapåvirkningen fra projektet vil være "moderat". Der er således al mulig god grund til at frygte, at den reelle påvirkning vil være betydeligt større. Det forekommer absurd at forsvare et klimaskadeligt projekt med, at det skal medvirke til at klimasikre byen og dens borgere.

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

indeholder en anbefaling til at anmode om, at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁵.

Ad (7) Projektet skal udføres af By & Havn – et selskab, hvis økonomi er baseret på en svimlende milliardgæld. De stod også for metrobyggeriet, som blandt andet blev finansieret af en plan om at bebygge Amager Fælled. Tilsvarende er deres plan nu at finde pengene ved at sælge byggegrunde på Lynetteholmen; men den er jo først klar om flere årtier (og enhver ved hvordan boligmarkedet kan ændre sig over tid, når "boligbobler" springer). Man må gå ud fra, at projektet indtil da vil blive finansieret med endnu mere gæld. By og Havn synes med andre ord at sætte deres lid til et uklart håb om at kunne finansiere dette enorme projekt – på sigt, ude i en forholdsvis fjern fremtid, som det er svært at spå om.

Ad (8) Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Østre Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er a) reduktion i trafikbelastningen i København, b) langsigtet klimasikring af byen, og c) en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune... så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger.

Ad (9) Processen omkring Lynetteholm har været og er fortsat dybt udemokratisk. Projektet blev oprindeligt besluttet af tidligere overborgmester Frank Jensen og tidligere statsminister Lars Løkke Rasmussen. Nu virker det, som om man satser på at få sagen afsluttet inden næste kommunalvalg. Helst med så lidt offentlig opmærksomhed på projektet – og så lidt borgerinddragelse – som muligt.

I forlængelse af det sidste klagepunkt vil jeg tilføje endnu et. Det vedrører selve høringsprocessen:

Jeg forstår at Københavns kommune ikke vil forlænge høringsperioden, på trods af at det grundet COVID-lockdown er umuligt at afholde et borgermøde for at høre, hvad byens borgere har at sige. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør også en effektiv koordination af hørings-svar. Dette er jo bare endnu et element i et efterhånden gennemført billede af et projekt uden nogen som helst form for legitimitet. Høringsperioden for projektet bør forlænges til en dato mindst 1 måned efter, at de aktuelle restriktioner er blevet lettet.

Med venlig hilsen

Peter Alving

Kontakt:

,

⁵ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: lisbeth Andersen
Sendt: 19. januar 2021 21:42
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetteholm

Jeg bor på Luftmarinegade 116, 1432 København K og er dermed nærmeste nabo til Lynetten Havn og dermed også byggeriet. Jeg er som nærmeste nabo specielt bange for den trafik projektet vil generere, men også for hvad byggeområdet lige ud til lejlighedsbyggeriet "Udsigten" vil betyde. Byggeområdet kommer til at ligge klods op af det der nu fungerer som et rekreativt område med en lille havn der tilhører Udsigten og Byhusene på Margretheholm. Hvordan påtænkes området afskærmet? Hvordan vil støj kunne mindskes? Behøver byggeområdet ligge så tæt på et rekreativt område? Vi er ca. 3000 beboere herude som får et anlægsområde meget tæt på. Og for de midaldrende af os, gælder at vi nok desværre, at vi måske aldrig vil se færdiggørelsen af den nye ø. Vi kommer kun til at leve med generne i mange, mange år. Fordi projektet er så langsigtet og mange af os kun kommer til at leve med generne, vil jeg mene at man bør foretage nogle ekstraordinære tiltag for at få projektet - herunder byggepladsen - så langt væk fra os som overhovedet muligt. Mvh Lisbeth Garly Andersen, Luftmarinegade 116, 1432 København K

Sendt fra min iPad

272

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Vi skriver som repræsentanter for beboerne i Nansensgade 25-31, hvilken indbefatter samtlige beboere på matrikel 4, Nørrevold Kvarter, i alt 46 husstande. Vi bor derved i det såkaldte 'Nansensgadekvarter' nær Nørre Søgade. Formålet med dette høringssvar er at bede Københavns Kommune genoverveje den nuværende plan for jordtransport i forbindelse med konstruktionen af 'Lynetteholm' og associerede projekter 'Metro til Lynetteholm' og 'Østlig Ringvej'. Vi motiveres af bekymringen for vores beboeres livskvalitet og helbred hvad angår en formodet stigning i luft- og støjforurening, samt den øgede risiko for trafikuheld.

Klagepunkter:

1. **Planen for at føre omkring 200 lastbiler igennem Nørre Søgade-Gyldenløvesgade-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 Gyldenløvesgade.**
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 2035¹. 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 ved Nansensgadekvarteret er allerede blandt de nabolag hvor luftforureningen er værst. Den samme luftforurening dræber, per kommunens egne estimater, ca. 550 københavnere hvert år². Vi ønsker ikke at vores beboeres liv skal sættes yderligere i fare pga. Lynetteholm og dets associerede projekter. Der bør der derfor som minimum stilles krav om at jordtransporter gennem byens centrum sker med eldrevne lastbiler, for ikke at øge forureningen, men som det også fremgår af de næste punkter, så ser vi helst at planerne om jordtransporter gennem byens centrum droppes helt.

Vedr. Punkt 2: Krydset ved Nørre Søgade og Gyldenløvesgade er i forvejen svært trafikeret og et af de farligste vejkruds i København, hvorfor beboerne i vores forening finder det utrygt

¹ Baggrundsrapport vedr. Trafikale Forhold s. 22

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

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.

Vedr. Punkt 3: Støjforureningen i vores nabolag er, i kraft af trafikmængden på Nørre Søgade og Gyldenløvesgade, allerede meget signifikant. Vi ville værdsætte at kommunen tog i betragtning, at vores beboere hellere ser støjforureningen reduceret frem for forøget.

Vedr. Punkt 4: Vi i foreningens bestyrelse føler os, i kraft af vores interesse i at København som helhed skal være en attraktiv og vellidt by, 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'.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen

Nansensgade 25-31 (AKB København – afdeling 1061)

Matrikel 4, Nørrevold Kvarter

Fra: Lars Marcher
Sendt: 20. januar 2021 09:30
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Kære trafik og boligstyrelsen

Jeg vil gerne på det kraftigste bede jer overveje Lynette projektet endnu engang. Jeg er bekymret for den massive trafik igennem mange år. For de bløde trafikanter. For forureningen og for at kbh bliver en byggeplads i mange år. For mit vedkommende resten af min liv. Hvorfor dette unødige projekt med vores grønne agenda. Miljøvenlige stil. Der er masser af plads til langt mere fornuftig udvikling.

Mvh

Lars Marcher
Quintus bastionen

LARS MARCHER

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.
7. 7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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>

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 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 spunsned 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.

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj grade skader den demokratiske legitimitet hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke engang formår at holde et digitalt borgermøde, er det umuligt fra kommunens side at påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces.

Venligst hilsen,

***[FOR- OG EFTERNAVN]

***[Adresse]

Kontakt:

***[EMAIL]

***[EVT. TELEFON]

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

København d. 20. januar 2021

Emne: Høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholmen

Københavns Havn har gennem de seneste mange år udviklet sig fra at være en industrihavn til at blive en erhvervs- og lystbådehavn, hvor der også er et stigende antal kulturelle tilbud både på vandet samt på de omkringliggende kajkanter.

Den øgede befolkningsmængde i København i kombination med mere fritid, har også betydet en voldsom stigning af fritidssejlere i Københavns, både for de organiserede klubber som for de uorganiserede sejlere.

By & Havn har i deres HAZID undersøgelse fra 2019 dokumenteret, at 39.000 lystbåde årligt benyttede Lynetteløbet til at sejle ud/ind ad Københavns Havn.

Dette antal skal fremover sejle ud ad Kronløbet, hvor de ikke blot skal dele sejlrunde med de 25.000 lystsejlere som i forvejen benyttede Kronløbet, men også med erhvervstrafikken, da etableringen af Lynetteholmen betyder, at det åregamle princip om ikke at blande lystsejls med erhvervssejls ikke længere vil være gældende.

Ifølge HAZID høringen ultimo 2019 var der i 2018 38.700 lystbåde som sejlede ud i Øresund via Lynetteløbet, og 25.000 lystbåde sejlede ud gennem Kronløbet.

Når Lynetteløbet så lukkes, betyder det, at 63.700 lystsejlere skal benytte Kronløbet når vi kigger på tallene fra 2018. Fremskrives disse til 2023, hvor Lynetteløbet lukkes, vil tallet med en forsigtig 25% vækst være +80.000 lystsejlere (til vurdering af dette kan nævnes, at antallet af lystbåde som sejlede gennem slusen i Sydhavnen havde en vækst på 50% fra 1.851 i 2019 til 2.775 både i 2020).

De fritidssejlere som er med i "*Aktive Fritidssejlere i Københavns Havn*" er de svageste trafikanter i havnen: SUP'ere, kajaker, robåde samt mindre motorbåde, og der er ca. 10.000 af disse organiserede/uorganiserede fritidssejlere i Københavns Havn

Når nogle af disse fritidssejlere bliver involveret i ulykker, er resultatet oftest at personerne ender i bølgerne, og i et smalt farvand med heftig trafik, kan det få katastrofale følger (af de 64.000 lystsejlere som fremover vil benytte Kronløbet vil langt den største del jo ske i sommermånederne).

Vi er derfor glade for at se de ændringer som er sket i projektet fra de første oplæg og til det oplæg, som vi nu er blevet præsenteret for. Som fritidssejler er disse noget som betyder meget, men der er fortsat nogle områder tilbage, som vil kunne gøre en væsentlig forskel for vores sikkerhed, ligesom vi har også har et enkelt forslag, som vil gøre det muligt at komme ud fortsat at have en adgang til/fra Københavns Havn fra Amagers klubber i Øresund.

Kanal ved Nordhavn

At man tilstræber at kanalen mellem Kalkbrænderihavnen og Orientbassiner vil være etableret til sommeren 2024, så det kun vil være max. ét år at eneste ind- udsejling til Københavns Havn for lystsejlere vil være Kronløbet.

Denne kanal vil være en forudsætning for at fritidssejlere fortsat vil kunne komme risikofrit ud/ind ad Københavns Havn, da benyttelse af Kronløbet som tidligere beskrevet vil være forbundet med stor risiko.

Man skal dog også være opmærksom på, at distancen fra Københavns Havn og til Amagers østkyst blive øget med 10 km, hvilket umuliggør ro- og kajakroere at komme ud/ind ad havnen på hverdagsture, da 20 km mere svarer til 2,5 time længere tur. Derfor foreslår vi nedenstående kanal mellem Nyholm og Margretheholm.

Bølgedæmpende foranstaltninger

At man etablerer bølgedæmpende foranstaltninger langs den nordlige perimeter, hvor trafikken er tættest og både hækbølger som refleksbølger vil udgøre en væsentlig risiko for SUP'er, kajakker og robåde.

Kanal fra Nyholm og til Margretheholm

Ved at anlægge en kanal på dette smalle sted, vil man åbne for adgangen mellem Øresund og Københavns Havn for alle klubberne på Amagers østkyst, samt for klubberne i havnen, som vil ud langs Amager.

Dette kunne være en relativ smal kanal med fast bro over, så dels ville anlægsudgiften være lav, og dels vil det være relativt enkelt at lukke for indstrømmende vand, så København fortsat er sikret mod en stormflod.

Afmærkning af sejlrenden

Da der vil være mange mindre både (ro- og kajak) som vil krydse lige nord for perimeteren, når de roer i en nord-sydgående retning, ville det være hensigtsmæssigt med flere bøjefafmærkninger end normalt på strækningen Middelgrundsfortet og Lynetteholmen, så det er tydeligt at se, når man er inde i sejlrenden

"Aktive Fritidssejlere i Københavns Havn" repræsenterer cirka 9.000 fritidssejlere på tværs af de forskellige forbund, hvor vi har den største praktiske erfaring med risiko zonerne og hvad det kan betyde for os som fritidssejlere.

På vegne af
"Aktive Fritidssejlere i Københavns Havn"



Per Ottesen

Fra: Jesper Kjærgaard
Sendt: 20. januar 2021 10:19
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Etablering af Lynetteholm

På vegne af Ejerforeningen Charlotte Amalies Bastion, Krudtløbevej 2-8, 1439 København K

Vi vil gerne udtrykke vores bekymring for

1: Trafikale forhold på Kongebrovej og Refshalevej: Der er dårlige forhold for fodgængere på den nordlige side af Kongebrovej, hvilket skaber farlige situationer som det er allerede nu. Vi er bekymrede for at dette problem vokser med den stigende trafik, der forventes hen over Holmen som følge af anlæggelsen af Lynetteholm - især i lyset af at der er tale om skolevej for mange børn

2: Trafikale forhold på Refshalevej, når der skal etableres skolevej. Der er dårlige forhold for fodgængere og cyklister og et farligt, aktuelt ureguleret T-kryds hvor Refshalevej og Forlandet mødes.

3: Forhold for lystsejls i Københavns havn: På trods af argumentet om at det er nødvendigt med en smal indsejling inderst i Kongeløbet for at der kan etableres en stormflodssikring virker det usandsynligt at løbet ikke kan udvides med 10 eller 20 meter for at skabe markant mere sikre forhold for lystsejlerne mens det fortsat er muligt at lave stormflodssikring.

Der er også en bekymring for hvordan man vil forholde sig, hvis der skulle ske en ulykke med en kollision mellem lystfartøj og erhvervsfartøj - om det kunne komme til at lede til yderligere restriktioner for lystsejlerne for at undgå ulykker selvom der allerede på nuværende tidspunkt fra denne side bliver gjort grundigt opmærksom på bekymringerne.

4: Bekymring omkring udsejlingsforholdene fra Margretheholm Havn:

På nuværende tidspunkt er der kun to havne tilbage i det nordlige Københavns Havn, hvor der er fri ind- og udsejling for sejlbåde efter Inderhavnsbroen og Trangravsbroen - nemlig Langeline Lystbådehavn og Margretheholm Havn. En bro der vil være lukket i dagtid og som kan holdes lukket i perioder med forsinkede byggeprojekter for at holde tidsplaner vil begrænse mulighederne for lystsejls med sejlbåde markant. Der opfordres til at se nærmere på den af Margretheholm Havn foreslåede aquadukt-løsning, der findes i Holland mhp. at sikre uhindrede forhold for sejlbåde fra mere end én havn i Københavns Havn.

5: Forslag om at indarbejde lystbådehavn i planerne for Lynetteholmen: København er en sejlerby, bygget på sin adgang til havet. Danmark er historisk set en søfartsnation - og de seneste mange år har givet flere københavnere adgang til havnen, hvilket er dejligt, men har samtidig besværliggjort forholdene markant for lystsejlerne. Hermed en opfordring til at tænke lystsejls med ind i etableringen af Lynetteholm

pva bestyrelsen
Jesper Kjærgaard

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Dette høringssvar forfattes af Cecilia Mauritzson, Hoteldirektør af Nobis Hotel Copenhagen. 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 hotel og restaurant, trafikplanens potentielle negative affekt på vores gæsters oplevelser i forbindelse med deres overnatning og besøg, samt vores ansattes sikkerhed og godbefindende.

Klagepunkter:

1. Planen for at føre jordtransport gennem HC Andersens Boulevard hver dag indtil tidligst 2035 repræsenterer en øget støjgene der kan resultere i tabt omsætning for vores virksomhed.
2. Trafikplanen vil øge risikoen for trafikuheld for vores gæster og ansatte.
3. Trafikplanen vil øge luftforureningen i området og derved være til gene for vores gæster 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 jordtransport til Lynetteholm vil resultere i at op mod 117 lastbiler dagligt skal passere tæt forbi vores matrikler på vej til Lynetteholm, og formentlig et lignende antal i modsatte retning, indtil tidligst 2035¹. 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.

¹ Baggrundsrapport vedr. Trafikale Forhold s. 22



Vedr. Punkt 2: HC Andersens Boulevard er i forvejen enormt trafikeret, hvorfor vores gæster og vores ansatte til tider finder det utrygt at være i trafikken. Risikoen for bilulykker, især højresvingulykker, 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 fodtrafik i området.

Vedr. Punkt 3: Støjforureningen i vores nabolag er, i kraft af trafikmængden på HC Andersens Boulevard allerede meget signifikant. Vi ville værdsætte at kommunen tog i betragtning, at vores gæsters oplevelser ville være forbedret hvis denne støj blev reduceret frem for forøget.

Vedr. Punkt 4: Vi, Nobis Hotel Copenhagen ansatte og ejere, 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'.

Venligst hilsen,

Cecilia Mautitzson

Managing Director/Hoteldirektør

Kontakt:

Cecilia Mauritzson

Fra: Malthe Mulvad ·
Sendt: 20. januar 2021 10:57
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar 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.
7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

Vedr. Punkt 1:

72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder

1

[1]

. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening

1

[2]

, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden 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 spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358

1
[3]

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 Db

1
[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.

Vedr. punkt 7:

Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj grad skader den demokratiske legitimitet hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke engang formår at holde et digitalt borgermøde, er det umuligt fra kommunens side at påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces.

Venligst hilsen,
Malthe Mulvad

Kontakt:

|

1
[1]

Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

1
[2]

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

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Dette høringssvar forfattes af Ulrik Amann for Cafe la Pausa.

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 cafe, 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 jordtransport gennem [INDSÆT NÆRTLIGGENDE VEJ HVOR DER KOMMER LASTBILER] hver dag indtil tidligst 2035 repræsenterer en øget 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 jordtransport 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 2035¹. 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 nødigt at vi skulle møde flere udfordringer i den kommende periode.

Vedr. Punkt 2: Ewaldsgade/aaboulevarden 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

¹ Baggrundsrapport vedr. Trafikale Forhold s. 22

[Manager Ulrik Amann]

[Cafe La Pausa]

[20.1.21]

trafikken i området blev mindre farlig, i stedet for mere farlig. Især da dette direkte påvirker fodtrafik i området.

Vedr. Punkt 3: Støjforureningen i vores nabolag er, i kraft af trafikmængden på **Ewaldsgade/aaboulevarden** 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: La Pausa har stor 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'.

Venligst hilsen,

Ulrik Amann

Cafe La Pausa

Fra: Gorm Hansboel
Sendt: 20. januar 2021 11:44
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetteholmen

Jeg ønsker et mere enkelt kystsikringssystem end Lynetteholmen kan tilbyde.

1. Det er for mig at se mere attraktivt at udbygge København i samarbejde med omegnskommunerne.
2. Et samarbejde med omegnskommunerne kunne også medvirke til at regulere ind- og udpendlinge til København.
3. Lynetteholmen kræver alt for meget kørsel med tunge lastbiler gennem København i alt for mange år.

MVH Gorm Hansbøl

Fra: Mette Schou
Sendt: 20. januar 2021 13:44
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetteholmen

Hej

Jeg bor med min familie på Margretheholmen og vi cykler alle gennem byen
Og derfor bekymrer det mig at vi skal have endnu mere tung trafik gennem kvarteret, især på Forlandet og Refshalevej der allerede er meget trafikeret små veje

Der er kun en lille cykelsti i den ene side af Refshalevej, uden kantsten og på en meget smal snoet vej, hvor der kører biler, store lange busser hver 10. minut og tunge lastbiler i begge retninger. På den anden side af vejen er der etableret kombineret cykelsti og fortov, men eftersom der er rigtig mange brugere er det ikke en ideel løsning.

Nu har papirøen, restauranter og galleri succes og trækker rigtig mange mennesker i sommerperioden, både på cykel og i bil ad Refshalevej og Forlandet.

Så jeg håber på at I kan gøre det mere sikkert at være fodgænger og cyklist på disse veje, med bedre cykelstier og forhold. Og lys vil også være dejligt!

Vi er mange der hver dag krydser Forlandet til Refshalevej og jeg foreslår, at lave et lyssignal i det kryds?

Og oveni det forbyde den tunge trafik af lastbiler, at køre på denne strækning mellem kl 7-9 morgen og kl. 15-17 eftermiddag. Lige der hvor der er flest børn og cykler ude

Mvh Mette

Fra:
Sendt: 20. januar 2021 13:45
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 Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 spuns 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 spunsnedslættelse, 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.

vh Micala Bendix

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.
7. 7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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>

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 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 spunsnedsættelse, 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.

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj grad skader den demokratiske legitimitet hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke engang formår at holde et digitalt borgermøde, er det umuligt fra kommunens side at påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces.

Venligst hilsen,

***[FOR- OG EFTERNAVN] ANNE JESSEN

***[Adresse]

Kontakt:

***[EMAIL]

***[EVT. TELEFON]

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

AD arkitekter maa

Anders Dragheim arkitekt maa • Eckersbergsgade 14 • 2100 Kbh Ø • mob: 4041 4457 • mail: anders@ad-arkitekter.dk • web: www.ad-arkitekter.dk •

AD 19.01.2021

Høringssvar:

LYNETTEHOLMEN – en kræftknode på Fingerplanen

BAGGRUND

Regeringen og Københavns Kommune indgik den 5. oktober 2018 en principaftale om at anlægge Lynetteholm, en ny stor opfyldning på søterritoriet i Københavns Havn, med fire formål:

- Bidrage til klimasikring af København som led i sikring mod stormflod og havspejlsstigning
- Areal til byudvikling
- Disponering af overskudsjord
- Bidrag til finansiering af overordnet infrastruktur

OVERORDNET PLANLÆGNING

Lynetteholmen er endnu et udspil fra Københavns Kommune for at skaffe byggejord i forlængelse på Nordhavnen i modstrid med byens banebrydende overordnede plan – FINGERPLANEN.



Fingerplanen - nu med kræftknode

Denne plan blev opstartet i 1947 havde det begavede sigte at undgå overbebyggelse i det gamle København ved at kanalisere byens vækst ud i fingre med egne bycentre. Planen er så berømt at de underviser i den så langt væk som på Arkitektskolen i Santiago, Chile.

Nu er den aktuelle planlægning udelukkende styret af Københavns Kommunes salgsselskab, "By og Havn", og det primære mål er at sælge byggejord så dyrt som muligt for at finansiere udbygning af Metroen.

Der er tilsyneladende ingen krav til arkitektonisk kvalitet – lutter firkantede kasser med murstenstapet næsten uden undtagelse.

I øvrigt kan man se i den gældende kommuneplan for København at bebyggelsesprocenterne konstant forhøjes.

Er det en acceptabel måde at planlægge byens udvikling på?

Hvor blev de begavede uafhængige byplanlæggere af?

Det er pinligt at være vidne til at et socialdemokratisk ledet bystyre optræder som skruppelløse byggespekulanter, der ikke undslår sig fra at affrede grønne perler for at skaffe salgbar byggejord!

I øvrigt har det været et politisk mantra at udligne landets udvikling for at modvirke "Det skæve Danmark" – hvor blev det lige af?

AD arkitekter maa

BEFOLKNINGSUDVIKLING

Det er et globalt problem at befolkningen strømmer fra land til by, og især til storbyerne, således også til København. Sådan er det bare, jobbene er nær de store byer.

Men hvis man fulgte Fingerplanen ville man kanalisere udviklingen ud i fingrene i stedet for at overbebygge København.

Det er jo ikke en naturlov at alle de 100.000 tilflyttere der forventes de kommende 10 år skal bo indenfor kommunegrænsen – eller er det en skjult målsætning at skaffe flest mulige skatteborgere til Københavns Kommune?

INFRASTRUKTUR

Både Nordhavnen og Lynetteholmen er øer, der kun har snævre og dårlige trafikforbindelser via en eneste stilk til land, og for begge gælder det at man skal krydse indre by for at komme derfra.

For at reducere trængslen er Metroen allerede ført til Nordhavn og der er aktuelle planer om at føre den videre til Lynetteholmen. Yderligere er der planer om en Østre Ringvej under vandet for at betjene de to øer.

Når man så tilføjer en flytning af Rensningsanlægget Lynetten til Avedøre Holme (dyre boliger harmonerer ikke med lugten af lort) til et tocifret milliardbeløb – ja så må man i den grad betvivle økonomien i projektet! Det bliver under ingen omstændigheder et økonomisk bidrag, tvært imod. Trængselsproblemerne i byen vil vokse heftigt selvom man satser på at få folk op på cyklerne. Tænk hvis man i stedet satsede på at udvikle fingrene i Fingerplanen med seriøs opgradering af den kollektive transport!

STORMFLODSSIKRING

Et af argumenterne for etablering af Lynetteholmen er at det er nødvendigt at stormflodssikre København jf "Stormflodsplanen 2017".

Men helt ærligt – den smule dæmning er jo kun en brøkdel af stormflodsproblemets løsning. Men den løser jo problemet med at komme af med al den overskudsjord der løbende kommer i København, fordi der bliver bygget for meget. 350 vognlæs dagligt gennem Københavns gader



I øvrigt er havbunden hvor Lynetteholmen planlægges blød bund, så den skal udskiftes. Materialet foreslås deponeret ved "klapning" dvs dumpning i Øresund, og erstatningsmaterialet hentes ved "Kriegers Flak" – et af sundets gode fiskesteder.

Er det miljøvenligt?

SAMMENFATNING

Det er en usædvanlig dårlig ide at bygge flere boliger udenpå Københavns Havn.

København skal ligge ved Øresund med udsigt over vandet og ikke være indelukket bag byggeri i modstrid med hovedstadsregionens overordnede plan.

Med et topmoderne udbygget og sammenhængende toget, Metro, S-tog og Letbaner vil det blive langt mere attraktivt at udvikle fingrene i Fingerplanen.

Det er her - i respekt for Fingerplanen - at man skal prioritere udviklingen af hovedstadsregionen!

Fra: kirsten damgaard
Sendt: 20. januar 2021 16:05
Til: VVM-Sager
Emne: Journalnr. TS6040102-00024 Lynetteholm

Vedr. etablering af ny bydel Lynetteholm

a) Jeg finder det absolut uhensigtsmæssigt for de nuværende beboere at gøre København større.

Med udvidelsen vil byen alt andet lige blive mere trafikeret, mere forurenset, med mere trængsel og uoverskuelighed til følge. Altså ikke længere den Wonderful Copenhagen der er blevet priset for sin skønhed og "liveability" for lav bebyggelse og store grønne områder.

b) Jordopfyld gerne på Lynetteholm, men lad området være en rekreativ ø.

c) Udvikl i stedet andre byer. Mange vil gerne flytte til København. Det er ikke ensbetydende med at deres ønsker bør imødekommes med nye boligområder. Der er allerede bygget mange "kaninbure" i stabler - uden legepladser til både børn og voksne, med alt for sparsomme grønne områder imellem husblokkene. Det giver støj og ekko. Fremtidens slum er steder uden ro. Der er efterspørgsmål på områder, hvor man kan leve og være uden larm i ørerne. Udvikl i stedet byer som Korsør og Kalundborg og indsæt hurtigtog til København.

Med venlig hilsen

Kirsten Damgaard, psykolog

Fra: Line Levenell
Sendt: 20. januar 2021 16:52
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetteholm

Synpunkter vedr projekt Lynetteholm.

I det store hele et spændende projekt, som dog kun bliver ved med at betragtes som positivt hvis naboerne føler at man har lyttet til dem. Jeg er en af naboerne, som bor sammen med mine teenage børn i byggeriet Udsigten på Margretheholm, og her vil vi gerne blive ved med at bo, uden at projekt Lynetteholm ødelægger vores hverdag og livskvalitet.

Jeg har et par helt konkrete synpunkter:

- **Vandkvalitet/badeforhold**

Anlæggelsen af Lynetteholm med store mængder jord der skal bruges til at skabe selve Lynetteholm, må ikke komme til at påvirke vandkvaliteten. Vores by skal kunne blive ved med at prale af at være en storby hvor man "bare kan hoppe i".

- **Lynetten (havnen)**

Det vil være utilgiveligt at lukke havnen og tilhørende havneliv inde, med anlæggelsen af en klapbro som kun åbnes på særlige tidspunkter af døgnet.

Når vejret er dejligt, er det et fantastisk sprudlende liv i havneområdet, med børn der leger med vand og vanddyr, voksne der sludrer og ligger og læser bøger, eller et hop i det skønne vand fra anlagte badebroer.

Jeg foreslår anlæggelse af en vandtunnel i stedet, så trafikken kan føres under vandet til gavn for sejlere og beboere.

- **Trafiksikkerhed**

Det vedrører konkret vejene: Forlandet, Refshalevej, Kongebrovej, Danneskiold-Samsøes Allé, Kløvermarksvej og Raffinaderivej. Veje som vi beboere i området bruger uundgåeligt til daglig. Der mangler lyskryds, fodgængerfelter, cykelstier, midtstriber i vejen og ordentlig belysning rigtig mange steder.

Raffinaderivej langs Kløvermarken er uden tvivl den aller værste, og en stor trafiksikkerhedsfare. Et sted jeg ikke tillader at mine store teenagere færdes på cykel - et sted hvor jeg som bilist passerer daglig og også dagligt bevidner "tæt-på-ulykker" involverende cyklister.

Således veje med i forvejen kritisable sikkerhedsforhold. Det bliver ikke bedre med øget trafik.

- **Støj**

Selvfølgelig må der ikke udføres larmende arbejde om aftenen og natten, såsom fx pilotering. Selvfølgelig. Selvfølgelig.

Vedrørende jordtransport må man tænke sig grundigt om, om ikke transport via havet kan lade sig gøre, som et alternativ til larmende og farlige lastbiler i uanet antal.

Dbh

Line Levenell

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 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.
7. Lynetteholmen vil endegyldigt ødelægge det maritime liv i og omkring København.
8. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 af 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. Både til lands og til vands vil byggeriet af Lynetteholmen medføre store negative miljømæssige konsekvenser. Det skyldes, at det kystnære farvand omkring København har stor betydning for biodiversiteten i Øresunds økosystem som strækker sig fra Gilbjerg Hoved i nord til Falsterbo i syd. Området omkring København er lavlandet med mange sandbanker og har en frodig vækst af ålegræs og andre typer havgræs. Disse havskove opsuger ligeså meget CO₂ fra luften som et tilsvarende skovareal på land. Havskovene gør det endda hurtigere end skove på land. De opsamler også partikler og fastholder organisk stof på bunden, som de selv udnytter, og de producerer ilt, som frigives til vandet og luften. Desuden har de en dæmpende effekt på bølgevirkningen og bidrager derfor til klimasikring af området. Men havskovene er sårbare. De kan ikke tåle at blive gravet op eller at få slam hældt ud over sig, som de vil få i et meget større område end indenfor Lynetteholms spunsvægge, når der skal arbejdes med de enorme slam-, gytje- og jordmængder i de 30 år, som projektet Lynetteholm vil tage at opføre. Desuden vil byggeriet få negative konsekvenser for havbundsforholdene langs Nordhavn og Amager, hvis der skal føres en tunnel fra Svanemøllen til Nordhavn og derfra til Lynetteholm. Ved den store opfyldning af Nordhavnsknoppen er der allerede forsvundet 30 hektar ålegræsskov. At ødelægge havbunden yderligere omkring den 280 hektar store kunstige ø, svarer til at rydde mere end 300 hektar skov på land. At ignorere de negative miljømæssige effekter af denne store rydning af frodig havskov lige uden for København vil være katastrofal. Dette bør sammenholdes med, at vi i dag fokuserer på at rejse mere skov og natur for at dæmpe den globale opvarmning, opsuge CO₂ og partikler samt at fremme luftkvaliteten ved produktion af ilt³. Derfor er opførelsen af Lynetteholmen uforenelig med kommunens retorik om, at København skal være 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. 358⁴. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar til at besøge en byggeplads imens der foregår spunsned 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 Db⁵.

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

³ <https://politikenbyrum.dk/Debat/art8032700/Lynetteholm-undergraver-naturens-livsgrundlag.-Planlæggere-arkitekter-og-entreprenører-med-moral-bør-nægte-at-deltage-i-projektet?fbclid=IwAR3X4Zp8sAOgOAcUr8DPqs1eLwv1i6S1sl3RoeMortQWf-pg5R9KxaAvM>

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁵ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger, der kan implementeres.

Vedr. punkt 7: Da al sejlads ind og ud af havnen skal foregå gennem Kronløbet – som ovenikøbet indsnævres – vil risikoen for ulykker øges betragteligt. Trekroner Fort, som udgør den maritime port til København, vil blive lukket inde for bestandigt.

Vedr. punkt 8: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj grad skader den demokratiske legitimitet, hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke formår at holde et digitalt borgermøde, kan kommunen ikke påstå, at projektet har nydt en fuld demokratisk proces. Med et så massivt byggeprojekt bør vi få en åben debat om, hvilken by og hvilket havnemiljø, borgerne i København ønsker.

Venlig hilsen,

Marie Vindal Larsen

Kontakt:

Til.

Østerbro 19-01-2021

Københavns Havn

Hans Vasehus

Ang Lynetteholmen

Indledningsvis er vi utilfredse med den meget korte frist vi har fået til at indgive høringssvar samt at vi ingen informationer har fået angående Lynetteholmen. Det materiale vi har stammer fra Pressen.

I Østerbro Fiskeriforening har vi 4 hjemmehørende fartøjer samt 2 registreret erhvervsfiskere:
KA 87 (Carsten Hillman)
K 16. (Carsten Hedelund)
K 94. (Mogens Jensen)
K 208. (Bo Sørensen)
Samt medlemmerne Thomas Møller og Knud Andersen

I henhold til Fiskeriloven er vi i forbindelse med inddragelse af søterritorie berettiget til erstatning.

Permanent erstatning for inddragelse af søterritorie. Det er især yngleområde der er tale om.

Geneerstatning fra anlægsarbejdes påbegyndelse i 2021 til spuns og landareal er færdigt pga sediment og sedimentaflejring nord og syd for området samt øst ud til Hollænderrenden og Middelgrunden (vindmølleparken og fortet). Uklart vand som følge af sedimenttransport ved anlæg af spuns samt opfyldning. Det er velkendt at uklart vand ændre fiskenes vandringsmønster og dermed skader fiskeriet.

Vi er bekymret for konsekvenserne af anlægget Lynetteholmen og vores fiskeri.

Vores fiskeri kan beskrives som et udpræget kystnært fiskeri med en begrænset indsats (enkeltmandsfartøjer, begrænset antal redskaber, kort sejlaftand og begrænset fisketid)

Fiskeriet kan deles op i følgende typer og perioder:

Ålefiskeri med åluser. Medio april til 1. December

Torskefiskeri med garn. August til Februar

Fladfisk (Rødspætter, skrubber, pighvar). Fiskeri med garn fra maj til februar.

Kulsør med garn fra Januar til Marts.

Fangsten af ål og torsk udgør hovedparten af den samlede fangstværdi.

Med venlig hilsen

Carsten Hillman

Formand Østerbro Fiskeriforening

Fra: Bjarne Eilertsen
Sendt: 20. januar 2021 19:10
Til: VVM-Sager
Emne: LYNETTEHOLM INDSIGELSE TIL LOKALPLAN
Vedhæftede filer: Lynetteholm indsigelse mod lokalplan januar 2021.PDF

Prioritet: Høj

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9015309

Hermed indsigelse som kan stoppe beslutningen om Lynetteholm. Både i mailtekst og vedhæftet som pdf.

Bekræft venligst modtagelsen.

Mvh. Bjarne Eilertsen, mobil 6016 8456

INDSIGELSE MOD ETABLERING AF LYNETTEHOLMEN

Korte og relevante kommentarer med kursiv til By & Havns egen introduktionen til planerne om Lynetteholms jorddepot

Lynetteholm løser fire store udfordringer for København

1. **Klimasikring:** Vandstanden i København forventes at stige med cirka en halv meter inden 2100. Med Lynetteholm kan København stormflodssikres fra nord. Dermed slipper man for at hæve kajkanten eller bygge en mur til at sikre sig mod stormflod langs den indre del af havnen, hvilket vil tage udsigten langs inderhavnen og forringe adgangen til vandet.

Kommentar: Stormflodsikring sker mest elegant med diger – få inspiration i Holland, som ved hvad det drejer sig om. Der laves en gennemsejling separat til lystbåde og én til erhvervsfartøjer. Portene kan lukkes hvis vandet stiger og vi fastholder den sikre adskillelse af fritids- og erhvervstrafik. Lynetteholmen forringer netop ubetinget adgangen til vandet og havnen.

Udsigten langs inderhavnen? Se næste kommentar.

2. **Byen vokser og boligpriserne stiger:** Frem mod 2050 kommer der ca. 150.000 flere københavnere. Lynetteholm vil skabe mulighed for et byudviklingsprojekt med plads til boliger til 35.000 københavnere og lige så mange arbejdspladser. På den måde kan man få mulighed for at skabe plads til flere københavnere, uden at boligpriserne stiger mod himlen.

Kommentar: Visualiseringen af Lynetteholmen (medsendt) viser INTET om de fremtidige byggerier. Det bliver en bydel med indbyggerantal som i Hillerød men på et langt mindre areal. De høje bygninger vil tage al udsigt langs inderhavnen og for alle i Århusgadekvarteret/Nordhavn, Langelinie m.fl. Boligpriserne vil jo netop stige til himlen takket være den fremtidige udsigt fra Lynetteholm direkte til Øresund og havnen. Byens nye luksusboliger a'la Tuborg Nord Havn. (medsendt de nyeste boligbyggerier i Sydhavnen – suk)

3. **Trængsel:** Trængselsproblemerne i København stiger i takt med, at der bliver flere københavnere. Salg af grunde på Lynetteholm skal være med til at finansiere ny infrastruktur, så man kan komme til og fra den nye bydel, og som samtidig kan være med til at lede trafikken uden om Københavns centrum og fremtidssikre

metrobetjeningen i hele byen. Undersøgelserne giver tre muligheder for linjeføringen af ny metro samt ni linjeføringer for en Østlig Ringvej fra Nordhavn til Amagermotorvejen eller Øresundsmotorvejen ved lufthavnen.

Kommentar: Her er den egentlige årsag til jorddepotet Lynetteholmen. Penge. Byggeretterne skal selvfølgelig sælges dyrest muligt til developere, som bagefter opfører luksusbyggerier.

4. **Overskudsjord fra byens byggerier:** Lynetteholm kan etableres med overskudsjord bl.a. fra byggeri i byen, metroarbejde og Østlig Ringvej. Jordopfyldningen ifm. Lynetteholm forventes at dække Københavns Kommunes behov for at komme af med jord i mange år fremover.

Kommentar: By & Havn indrømmer at det er derfor man ikke valgte den mest nænsomme og oplagte løsning med diger og porte/sluser. Overskudsjord kan fint og langt mere miljøvenligt køres UD af storbyen til støjvolde langs motorveje, sjove skibakker og mange andre ting.

By & Hans romantiske visualisering af Lynetteholmen:

Fra: mathias hansen
Sendt: 20. januar 2021 20:40
Til: VVM-Sager
Emne: VS: Høringssvar ang. trafiksikkerhed i forhold til Lynetteholmen

Hej igen

Udover nedenstående mail som jeg har sendt til Jer, har jeg også lige noget andet at tilføje.

Jeg har fået at vide, at Lynetteholmen i høj grad vil have en negativ påvirkning på miljøet og de rekreative områder omkring Refshaleøen.

Dette synes jeg er virkelig dårligt for både os, der bor i området nu, men også for alle dem der kommer til at bo her i fremtiden.

Jeg håber, at I vil gøre alt, hvad I kan for, at Lynetteholmen kommer til at få en så lille negativ påvirkning på lokalområdet som overhovedet muligt. Det er ikke fair, hvis os der bor tæt på projektet skal opleve et enormt tab af den glæde, vi får af at benytte de få rekreative områder, vi har herude og i høj grad bruger.

Mvh Mathias

Fra: mathias hansen
Sendt: 14. januar 2021 23:53
Til: vvm@tbst.dk
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

Indsigelse til

Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport af 24-11-2020

Foreningen Ældre Byplanlæggere ved

Geograf Hans Thor Andersen, civilingeniør, kultursociolog Niels Boje Groth, sociolog Hans Kristensen, arkitekt Kristian Larsen, arkitekt Dennis Lund, arkitekt Kirsten Vintersborg, arkitekt Benedicte Weber, landinspektør Niels Østergård – en gruppe af nuværende og tidligere byplanlæggere og forskere med nær tilknytning til planlægning i Hovedstadsområdet.

Denne indsigelse retter sig mod en underbelysning af Lynetteholmprojektets regionale virkninger i den foreliggende miljøvurdering af projektet. Denne manglende inddragelse af projektets regionale virkninger lægger op til en stykvis vurdering af elementerne i principaftalen om Lynetteholmen: En holm, en by, en ringvej og en metro. Undervejs 'fanger bordet', og der levnes ikke mulighed for en planmæssig vurdering af projektet i forhold til alternative udviklingsmuligheder for det samlede Hovedstadsområde.

Det skal derfor anbefales, at man ikke rituelt holder sig til en projektorienteret miljøvurdering af Lynetteholmprojektet, men inddrager en planstrategisk vurdering af virkningerne for udviklingen af Hovedstadsområdet som en regional storby i samarbejde med kommunerne i Hovedstadsområdet.

En sådan vurdering er både nødvendig og ønskelig. Den er *nødvendig*, fordi Lynetteholmen ikke er medtaget i det gældende landsplandirektiv 2017/19 for hovedstadsområdets planlægning og derfor heller ikke har indgået i den høring, som fandt sted forud for vedtagelsen heraf. Og den er *ønskelig*, fordi Lynetteholmen rummer betydelige strukturelle og regionale virkninger for udviklingen i hele hovedstadsområdet.

Lynetteholmprojektet er ikke blot en fortsættelse af den oprindelige Fingerplans problemskabende koncentration af byudviklingen i centrum. Med den søværts udvidelse af centrum forstærkes denne koncentration - udover, hvad der hidtil har været muligt. Allerede i 1959 blev koncentrationen af Hovedstadens byudvikling kritiseret af det Økonomiske Sekretariat og fulgt op af Egnspansekretariatet med principskitsen i 1960, med planlægning for en decentraliseret byudvikling på Københavns vestegn - og af den funktionelle specialisering i Hovedstadsområdet, som siden har fundet sted.

I Hovedstadsområdet er det ikke nødvendigt at bygge by på vandsiden. Der er plads på land. De centrale behov retter sig mod en forbedring af infrastrukturen til gavn for hele hovedstadsområdet.

Der er i området udviklet en arbejdsdeling mellem byerne – så én by tager sig af det ene, og en anden af det andet. Hvis man bor i den ene by og ens foretrukne arbejdsplads ligger i en anden, skal man derfor kunne komme fra det ene sted til det andet så smertefrit og bæredygtigt som muligt.

Denne situation er skabt af to bevægelser. For det første har erhvervsarealerne i hovedstadsområdet fået tyngde og er blevet mere specialiserede end tidligere: Publikumsorienterede kontorfunktioner i centrum støttes af administrativt tunge kontorfunktioner (*back-office*) i Ballerup, universiteter har udviklet sig i centrum, Lyngby og Roskilde, store områder med fremstillings- og støtteerhverv er vokset op i Glostrup og Herlev, den internationale lufthavn vokser fortsat i Kastrup, havnefunktioner drives i fællesskab med Malmö, logistik, energi og øvrige virksomheder med særlige beliggenhedskrav er etableret ved Avedøre, og omkring Bellacentret er udviklet et område for internationale messer og underholdning.

Hvert af disse specialiserede erhvervsområder trækker på arbejdskraft fra hele hovedstadsområdet, som traditionelt betegner området fra København til og med de fem købstæder: fra Helsingør i nord via Hillerød, Frederikssund og Roskilde til Køge i syd, men som stadig udvides med den tiltagende pendling.

Inden for dette område skal man kunne nå frem til sit arbejde – uanset, hvor man bor. Tidligere valgte man at bo i nærheden af sin arbejdsplads. I dag vælger familierne at bo, hvor der er en attraktiv bolig, et trykt miljø for børnene og en rimelig daglig serviceforsyning. Arbejdspladsen behøver ikke at være i nærheden, den skal blot være tilgængelig. Derfor kører man på kryds og tværs – og ikke kun ind og ud af Frederiksund-fingeren, Roskilde-fingeren og de fire andre byfingre.

Som eksempler har vi set på rejsemønstret i seks kommuner: Hørsholm, Lyngby-Taarbæk, Furesø, Ballerup, Albertslund og Greve Kommuner. Hver tredje til hver fjerde arbejder i hjemkommunen. Cirka en tredjedel af dem, der ikke arbejder i hjemkommunen, tager ind til centrum, København-Frederiksberg, for at arbejde, medens den sidste tredjedel pendler på tværs af byfingrene. Dette mønster blev kortlagt allerede i 2007 af det daværende miljøministerium i en redegørelse for udviklingstræk i hovedstadsområdet.

I denne regionale hovedstad er tilgængelighed mellem boliger og arbejdspladser altafgørende. Hovedstadsområdet har derfor brug for infrastruktur og ikke en ny by på Lynetteholmen. Lynetteholmen lægger ikke blot afstand til Hovedstadsregionen. Set i et landsplanperspektiv lægges der yderligere afstand til kommunerne i resten af landet. At projektet i alle måder, ikke blot til lands men også til vands, er et regionalt og ikke kun kommunalt anliggende, viser også den Skånske Lensstyrelses kritik af projektet og understregning af, at Øresund er et fælles territorium for Skåne og Hovedstadsområdet.

I tilknytning til disse indsigelser mod manglen på regionale planstrategiske vurderinger, vil vi gøre indsigelse mod projektets indvirkning på kulturmiljøet.

Københavns beliggenhed ved vandet, med udsigten over Øresund, er en stor kvalitet for byen. Selvom udbygningen på Nordhavn – især krydstogtsmolen og i sin tid udbygningen af Refshaleøen – har givet udsigten skyklapper på, så er der dog stadig et betragteligt udblik fra byen over Sundet. Og et indblik, når man sejler forbi København. Det er en æstetisk kvalitet, som bør tælle med, når der besluttet om kystsikringen af København.

Det er indlysende, at København må sikres mod havstigningen, men det kan gøres utroligt meget billigere, og langt mere visuelt diskret, ved at anlægge en dæmning, som sikrer den visuelle kontakt til Øresund.

Lynetteholmen vil lukke København inde og for altid spolere den (by)historiske arv og oplevelsen af, at bo i en by ved vandet. Eftertiden vil med rette stille spørgsmålet, hvorfor udbyggede i byen mod øst, når der var masser af plads mod vest?

Vi vil anbefale,

- At der i miljøvurderingen inddrages en kortlægning af de ledige arealer, der kan stilles til rådighed i Hovedstadsområdet, som alternativ til anvendelse af arealerne på Lynetteholmen til byudvikling.
- At der udføres en analyse af de økonomiske, tekniske og sociale usikkerheder over den 70-årige projektperiode for Lynetteholmprojektet – og at en sådan vurdering foretages i lyset af de mere begrænsede risici, der vil være ved en alternativ udviklingsstrategi i samvirke med de øvrige Hovedstadskommuner.
- At der med kommunerne i Hovedstadsområdet gennemføres en planstrategisk drøftelse af de principper og mål, der skal gælde for fremkommelighed, arealudnyttelse og funktionel specialisering mellem byerne i regionen.

- At investeringer i forbedring af fremkommeligheden i Hovedstadsområdet belyses som alternativ til investeringer i trafikbetjeningen af Lynetteholmen. Det drejer sig særligt om forbedring af tværgående højklassede busforbindelser med veludstyrede terminaler ved de radiale S-baner.

Efter høringen af den fremlagte miljøvurdering vil Folketinget blive forelagt forslag til en anlægslov, der be-
myndiger By & Havn at anlægge Lynetteholmen. Foreningen Ældre Byplanlæggere finder denne fremgangs-
måde stærkt kritisabel, idet Folketinget kan blive bragt i en kup-lignende situation, når anlægslove for føl-
geprojekterne: byen, vejen og metroen senere fremlægges uden en samlet strategi for udviklingen i Hoved-
stadsområdet. En sådan samlet strategi, som staten jo er ansvarlig for, foreslår vi tilvejebragt ved at inddra-
ge alle projekterne i en snarlig revision af statens plandirektiv, Fingerplan 2019, for udviklingen af Hoved-
stadsområdet.

Fremsendt den 20-01-2021 til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen på adressen: VVM@tbst.dk

Høringssvar ifm. VVM undersøgelse af Lynetteholmen

Emil Brink

I forbindelse med VVM-undersøgelsen af Lynetteholmen, har jeg følgende anmærkninger. Til baggrund er jeg beboer på Margretheholmen, hvorfor jeg i særdeleshed har fokuseret på de lokale interesser for dette område.

Generelle betragtninger om Lynetteholmprojektet

Lynetteholmen er et ekstraordinært anlægningsprojekt, specielt når det ses i sammenhæng med anlæggelse af Østre Ringvej, metroforbindelse, flytning af renserianlæg og bebyggelse af Refshaleøen. Anlægstiden er flere faktorer længere end f.eks. metrobyggeriet. Projektets anlægsfase vil formentlig overleve de fleste af os naboer. Fra projektet starter vil vi være naboer til en byggeplads i resten af vores liv.

Mit væsentligste budskab er: Et så ekstraordinært projekt fordrer også ekstraordinære hensyn til naboerne. Støj, miljø, trængselsgener bør ikke anses som værende midlertidige, men som permanente. Derfor bør målestokken for hvad der er tåleligt for naboerne sættes markant højere, end hvis der havde været tale om et fem- eller tiårs projekt.

Rapportens metode og kvalitet

Salamimetoden

Jeg finder det dybt problematisk at VVM-undersøgelsen udelukkende omhandler anlæggelse af Lynetteholmen. Lynetteholmen som projekt giver ingen mening uden en bedre trafikbetjening. Rapporten selv referer flere gange til Østre Ringvej, havnetunnel og ny metro, hvilket jeg, og alle andre tænkende væsener, må formode at være forudsætninger for at etablere Lynetteholmen.

Det er dybt problematisk, at de samlede gener disse projekter vil forvolde ikke kan vurderes af hverken beboere eller lovgivere. Der er stor sandsynlighed for at Lynetteholmen i sig selv vil fremstå som mere acceptabelt i isolation end den samlede pakke. Men da alle ved, at det ender med den samlede pakke, vil dette kunne opfattes som manipulation.

Min første generelle opfordring er derfor at genbesøge selve processen og lave en samlet VVM-undersøgelse, der som minimum dækker anlæg af Lynetteholm, Østre Ringvej, metrobetjening i en pakke – og gerne suppleret med bebyggelsen af Refshaleøen (som også er en puslespilsbrik der kun kan lade sig gøre, hvis de øvrige projekter realiseres).

Jeg anerkender at projekterne er nævnt flere steder i rapporten, men behandlingen af disse mereffekter på støj, vandkvalitet, klima mv. er mildest talt manglende og overfladisk.

Mine kommentarer nedenfor beror udelukkende på selve rapporten, da jeg ikke har andet at lægge til grund. Men det betyder ikke at jeg legitimerer processen. Det skal stå klart og tydeligt: Min vigtigste anke er at selve processen bør gå om.

Zoom ud-tricket

Flere steder i undersøgelsen benyttes en kritisabelt kneb, hvor effekten af et lokalt meget voldsomt initiativ negligeres ved at kommentere, at det lokale initiativ ikke har store globale effekter. Jeg citerer et par eksempler nedenfor:

"Generelt vil trafikken i København være upåvirket af flytningen af jordtransporter. De eksisterende jordtransporter, der kører til Nordhavn i dag, vil blot flyttes til Lynetteholm, så på det overordnede vejnet et stykke væk fra Lynetteholm vil trafikbilledet være det samme i dag"

"Sedimentspildet vil ifølge rapporten være meget lokalt begrænset, så på trods af de giftige metaller vurderer By og Havn, at påvirkningen på vandmiljøet vil være lille. Og selvom badevandet vil være tilsmudset i perioder, vil det være begrænset til vinterhalvåret."

"I forhold til nattetimerne er det vurderet, at støjen fra anlægsarbejdet periodevis kan forstyrre nattesøvnen, men da det ikke er de samme beboere, der vil blive forstyrret af støj i længere perioder, er det vurderet, at nattestøjen ikke vil give anledning til negative sundhedseffekter."

Alle tre er eksempler som formentlig vil have meget mærkbare følger for beboere på Margretheholmen og Christianshavn/Amager, men som negligeres ved at "zoom langt nok ud". Selvom lokale forhold periodevist er beskrevet, benyttes tricket konsistent når der skal konkluderes.

Dette er grænsende til det uredelige. Især traffikkommentaren er uffatelig. Det er en kæmpe forskel på at køre transportere til Nordhavn, som ligger i yderkanten af byen og er godt vejbetjent, i forhold til at transportere til det inderste punkt i byen gennem to af de mest trafikkerede punkter (Knippelsbro og Christmas Møllers Plads). Trafik er jo ikke en lineær størrelse. Selv små stigninger i trafikale knudepunkter (og her taler vi som bekendt om store stigninger med mange, lange køretøjer) vil have en eksponentiel effekt på køtider, som så vil forplante sig til resten af København.

Broen over Lynetten havn samt anlæg af byggeplads

Broen og byggepladsen som er vist f.eks. på s. 15 vil medføre en væsentlig reduktion af rekreative værdi i den grønne kile mellem Margretheholmen og Amager Bakke. Netop i dette område er det gennem dygtig byudvikling lykkedes at skabe et fantastisk grønt og rekreativt område i et tidligere meget industrielt kvarter. Området omkring Amager Bakke, omgivet af træer, krat og græs giver en fantastisk grønt indtryk af København og vores rejse mod at blive en bæredygtig by med plads til børnefamilier.

Jeg håber disse indspark vil blive taget seriøst op til overvejelse, og at det kan lede til at vi får en ny undersøgelse, som dækker hele projektet, som beskriver de lokale konsekvenser bedre, og finder løsningsforslag på de gener, som projektet vil forvolde for sine naboer over en meget lang tidshorisont.

De Bedste hilsner

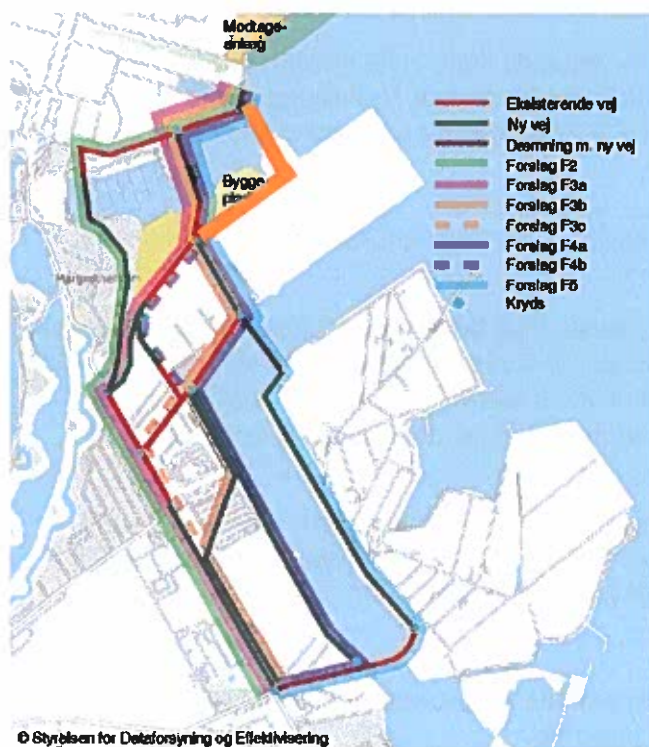
Emil Brink

På Margretheholmens grønne arealer øst for Udsigten er der opstået et fantastisk miljø med fodboldbane, bådbrø, sauna, en lille skov hvor der bliver bygget huler, bålpladser m.m., som fungerer rigtig godt sammen med Amager Bakke's blanding af industri og natur.

Anlæggelse af en bro og byggeplads lige op til dette areal vil give væsentlige støj, visuelle og luftforureningsgener og forringe oplevelsen for brugerne af arealet, som kommer fra hele København.

Det vil være muligt at bibeholde værdien af dette område ved at:

- Omdanne bro til en tunnel (som f.eks. foreslået af Lynetten havnen) således at havnen kan forblive en reel havn, hvilket vil være umuligt med nuværende forslag. Dernæst bør den flyttes længere mod øst, som foreslået med orange strej nedenfor. Dette er særligt relevant at løse på en ordentlig, langsigtet måde, da det i rapporten påtænkes at
- Flytte byggepladsen til Refshaleøen, hvor den ikke vil genere Amager Bakke eller beboere. Eller alternativt reducere den videst muligt i omfang og ligge den så østligt som muligt



Det ville i øvrigt også være fordelagtigt at samtænke den fremtidige vejløsning på østsiden med en evt. kommende metroforbindelse.

Støjgener

I rapporten anføres det at effekten af støjgener vurderes til at være lille – alle retningslinjer overholdes inden for dagstimerne, men det vurderes at grænserne udenfor normal arbejdstid vil overskrides. Endvidere vurderes det at det ikke vil have sundhedseffekter, da de samme beboere ikke vil blive forstyrret over længere perioder. Jeg mener ikke, at det er tilstrækkeligt belyst præcist hvorledes projektet vil påvirke os naboer "i første række" ifm. natarbejde. Ved byggeri af metroen var terioen også i orden, men generne for naboerne var langt større end forventet med genhusning mv. Rapporten mangler at belyse følgende:

- I hvor mange dage – og i hvilke måneder og år – vil naboerne på Margretheholmen, Nordhavn og Østerbro være eksponeret for støj i en grad at mange mennesker (f.eks. de 20% mest støjfølsomme) vil finde det vanskeligt at sove med åbent vindue?
- Hvilke sundhedsmæssige effekter har det på mennesker at få afbrudt nattesøvnen i de ovenfor afdækkede intervaller af støj vi bør forvente?

Det er beklageligt at rapporten foreslår at hæve grænserne for den tilladte støj fremfor at finde løsninger for de beboere, der skal leve med støjgenerne i årtier.

Endeligt er det jo dybt problematisk at vi allerede med første projekt herude kommer tæt på – og i visse tilfælde over – de tilladte grænser for støj. Ved tillægget af de øvrige projekter, må vi så formode vi står med et væsentligt større støjproblem.

Lokale trafikale forhold

Trafikforholdene omkring Margretheholm er i forvejen ikke optimale. Konkret har vi følgende problemer:

- Manglende cykelstier på Refshalevej (ved Noma), Krudtløbsvej, og Danneskiold-Samsøes Allé. Dette gør det farligt for vores børn at komme i skole og institution
- Mangel på trafikregulering gør krydset ved Forlandet og Refshalevej farligt
- Raffinaderivej er decideret farlig med manglende cykelsti og for lidt plads på vejen

Det forventes at alle tre problemstillinger vil blive væsentligt værre som konsekvens af den øgede trafik ifm. etablering af Lynetteholmen. Der opfordres til at disse specifikke forhold belyses, og at der findes løsningsforslag så vores børn trygt kan tage i skole.

Vandkvalitet

Rapporten beskriver ikke detaljeret hvordan den lokale vandkvalitet påvirkes lokalt. Konkret mangler rapporten at belyse følgende:

- Påvirkningen på vandkvaliteten i Lynetten havn. Hvordan vil denne påvirkes af anlægget? Vil den fyldes med kemikalier? Vil det mere begrænsede gennemløb lede til lugtgener på varme dage, mv.
- Påvirkning på vandkvaliteten på vores lokale badesteder. Forventes det at "La Banchina" og "Halvandet" badezonerne kan holde åbent under hele anlægsprocessen?

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.
7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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 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.

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj grad skader den demokratiske legitimitet hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke engang formår at holde et digitalt borgermøde, er det umuligt fra kommunens side at påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces.

Venligst hilsen,

Tobias Tørresø

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Gitte Mousten
Sendt: 20. januar 2021 22:39
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar ang. etablering af Lynetteholmen

Som beboer i København og bruger af byen er jeg imod etablering af Lynetteholmen. Hvis man ønsker at udvide byen, skal det ske på landjorden og ikke ved inddragelse af vandmiljøet omkring byen, da det har stor rekreativ værdi for mig og andre. Tanken om det store anlægsarbejde, som etablering af en kunstig ø vil medføre, ser jeg også som en stor forringelse af bymiljøet de næste mange år.

Mvh
Gitte Mousten

Sendt fra min iPhone

Fra: Lene Krogh
Sendt: 21. januar 2021 08:05
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholm og associerede projekter

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.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere
2. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
3. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
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 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: 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 3: 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 4: 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 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.

Lene Krogh

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.
7. 7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads 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 trafikmængden 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>

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 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 spunsned 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.

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj grade skader den demokratiske legitimitet hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke engang formår at holde et digitalt borgermøde, er det umuligt fra kommunens side at påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces.

Med venlig hilsen,

Christoffer Fjordside Julian

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.
7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.
8. Planen for at føre omkring 200 lastbiler gennem Nørre-Søgade-Gyldenløvsgade-krydset hver dag indtil 2035 repræsenterer en øget risiko for dødsfald relateret til luftforurening.
9. Trafikplanen vil øge risikoen for trafikuheld.
10. Trafikplanen vil øge den allerede signifikante støjforurening fra Nørre-søgade og Gyldenløvsgade.

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden 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 forsøger 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.

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordinering af høringssvar, hvilket i høj grad skader den demokratiske legitimitet hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke engang formår at holde et digitalt borgermøde, er det umuligt fra kommunens side at påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces.

Vedr. Punkt 8: 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 2035⁵. Det er i øvrigt svært at have tiltro til, at denne 2035-deadline er pålidelig, givet kommunens tidligere udfordringer med at

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

⁵ Baggrundsrapport vedr. Trafikale Forhold s. 22

overholde annoncerede deadlines i forbindelse med større infrastrukturprojekter. Området Nansensgadekvarteret er allerede blandt de nabolag hvor luftforureningen er værst. Den samme luftforurening dræber, per kommunens egne estimater, ca. 550 Københavnerne hvert år⁶. Vi ser nødig at vores beboeres liv skal sættes i yderligere fare pga. Lynetteholm og dets associerede projekter.

Vedr. Punkt 9: 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.

Vedr. Punkt 10: Støjforureningen i vores nabolag er, i kraft af trafikmængden på Nørre-søgade og Gyldenløvsgade, allerede meget signifikant. Vi ville værdsætte at kommunen tog i betragtning, at vores medlemmer hellere ville have at støjforureningen blev reduceret frem for forøget.

Venligst hilsen,

Mathias Kromann Rode

Kontakt:

⁶ <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

Høringssvar vedrørende plan for etablering af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver som borger bosat på Margretheholmen i Københavns Kommune, med hensigt på at opnå en annullering af det planlagte byggeprojekt 'Lynetteholm', samt dertilhørende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager tager udgangspunkt i, at projektet vedrører mit eget boligkvarter, men også har betydning for andre borgere i kommunen.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København og især forbi Margretheholmen vil give trafik problemer og være til fare for skolebørn og cyklister.
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 Christmas Møllers Plads vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Derudover er krydset ved Forlandet til Refshalevej en meget trafikeret vej, hvor flere lastbiler vil være til fare for beboere i området, der dagligt skal krydse vejen for at komme på arbejde og i skole.

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, samt 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. Løfter om klimavenlige boligformer kan ikke absorbere den CO₂, der allerede er udledt af etableringen af en Ø. 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'¹. 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 Db².

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

¹ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

² Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Jeg ser derfor gerne at dette fuldstændig latterlige projekt stoppes og at der bliver taget højde for, at Refshaleøen er et område, hvor mange beboere er glade for det naturskønne område, vores badebro og ikke vil have at dette skal ødelægges af øget trafik, forurening og generel byggestøj de næste 30 år.

Jeg er meget utilfreds med at kommunen i ramme alvor vil etablere en Ø oven på Refshaleøen. Der har været manglende borgerinddragelse i projektet og manglende forståelse for at beboerne i området ikke ønsker øget støj og store byggeprojekter, der har så store konsekvenser for både beboerne i området, men også for alle borgere i København.

Venligst hilsen,

Elisabeth Bonnichsen Søndergaard

Kontakt:

299

Fra: lisbeth Andersen
Sendt: 21. januar 2021 10:58
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetteholm
Vedhæftede filer: LH-LGA-priv.DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9015750

Se venligst vedhæftede høringssvar angående etablering af Lynetteholm. Mvh Lisbeth Garly Andersen

Høringssvar til 'Lynetteholm miljøkonsekvensrapport' (VVM)

Generel bemærkning.

Som borger i byen er jeg skuffet over, at projektets VVM - et meget omfangsrigt dokument - fremlægges forsinket og kort før jul og helligdage i 2020 med meget kort tid til, at læse og kommentere det enorme materiale. Især for almindelige borgere, som vil blive påvirket af projektet. Desuden bør et så omfattende projekt, et af de største byggeprojekter i Københavns historie, hvis ikke det største, ikke besluttes uden en meget højere og mere 'tålmodig' grad af høringer, borgermøder og borgerinddragelse, end det har været tilfældet hidtil.

Desuden er det som om, projektet ses helt løsrevet fra resten af den eksisterende bys udvikling i de op mod 50 år, det skal stå på. Mens der i København allerede arbejdes med eksempelvis en grønnere og mere klimavenlig by med flere cyklister, så synes Lynetteholm-projektet, som belyst gennem VVM-undersøgelsen, ikke i særlig høj grad at integrere og samtænke processen med den nuværende bys behov og udvikling på kortere sigt ifht. disse områder. Det kunne ske ved, at projektet blandt andet indtog principper for Best Available Technologies med henblik på at opnå så borger- og klimavenlig en anlægsfase som muligt frem for snarere at læne sig op ad 'billigste tilgængelige teknologier'. Et eksempel kunne være at kræve klimaneutral eller CO₂-fri transport til projektet ved brug fx el-køretøjer. På den måde ville byens og nærområdets borgere i højere grad føle sig hørt og inddraget og kunne glædes over projektet. Desuden er det problematisk, at mange af de forventede gener nedtones og relativiseres ifht. eksempelvis nuværende støj- og trafikniveauer.

- Det foreslås derfor, at VVM-høringen forlænges og/eller suppleres med opfølgende analyser på de her beskrevne problemstillinger samt lignende, der måtte komme fra andre borgere.

Specifikt ifht. VVM'en for Lynetteholm.

Som borger på Margretheholm, og dermed direkte nabo til anlægsprojektet Lynetteholm, er jeg bekymret over de trafik- og støjgener, som dette projekt afstedkommer. Se venligst nedenfor med konkrete henvisninger til VVM rapporten.

Støjgener og trafikgener.

Margretheholm-området med i omegnen af 2.500-3.000 beboere bliver en trafikflaskehals og nærmeste nabo til byggepladsen/arbejdsarealet, der etableres i forbindelse med projektet.

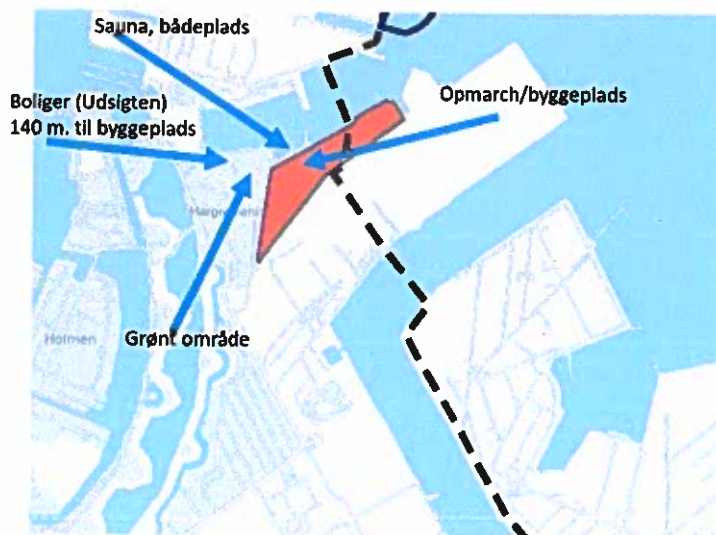
Det vil medføre både støjgener og trafikgener, som til dels erkendes, men ikke synes at være taget særligt grundigt højde for i den foreliggende VVM-undersøgelse.

Støjpåvirkning: (se evt. kort 1a og 1b)

Bydelen Margretheholm bliver nærmeste nabo til byggepladsen/arbejdsarealet, der etableres i forbindelse med projektet. Og ligger samtidig inden for den zone, hvor gældende støjgrænser - 40 dB(A) tidvis ventes overskredet i forbindelse med nedramning af spunsplader til afgrænsning af Lynetteholm ifølge tal i VVM-undersøgelsen.

- Der efterspørges konkrete forslag til, hvordan lovgivningen søges overholdt (VVM s. 21), idet det oplyses, at nedramning af spuns-plader giver støjniveauer i området på min. 45-50 dB(A), mens grænseværdien er 40.
- Det foreslås, at byggepladsen nær byggeriet Udsigten rykkes længere bort fra dette område. Støj fra byggepladsen/arbejdsarealet, der skal anlægges mindre end 150 m. fra byggeriet Udsigten og lige op til et lille grønt åndehul her, vil påvirke livskvaliteten for beboerne. Konsekvenserne heraf for livskvaliteten for beboere i området er kun overfladisk beskrevet i VVM'en. Som beboere kommer vi til at leve med generne i mange år, samtidig med at en del af os aldrig vil komme til at opleve et færdiggjort Lynetteholm. Et projekt med så langt tidsperspektiv bør afføde helt særlige hensyn til os borgere i København, som bliver umiddelbare naboer. Et arbejdsareal bør derfor ikke placeres så tæt ved det grønne område og Udsigten, og skal afskærmes grundigt ifht støj og støv.

Kort 1a:



Kort 1b:



Trafikale konsekvenser: (se evt. kort 2)

"Miljøkonsekvensrapporten vurderer, at der i forvejen er meget trafik på Østamager, og at en forøgelse af trafikken ikke vil påvirke trafiksikkerheden negativt" (By og Havn, Lynetteholm, Faktaark).

I VVM-rapporten står desuden (s. 28):

"Under anlægsfasen fra 2021 – 2025 er der kun en begrænset trafik til Lynetteholm, der ikke vil adskille sig væsentlig for den eksisterende trafik på vejene"

Disse konklusioner er jeg helt uenig i, da blandt andet de eksisterende adgangsveje til anlægsområdet lokalt er små og svære at udbygge (adgangsvej 1 og 2 på kort 2). Også generelt vil der være udfordringer, da øget trafik ad Torvegade vil øge utrygheden og mindske sikkerheden for især cyklister i et område, der i forvejen er meget trafikeret med blandt andet tung lastbiltrafik, som nu øges yderligere.

Kort 2:



- Det foreslås lokalt, at der opføres forbedrede og effektive afværgeforanstaltninger ved bydelen Margretheholm ved krydset Refshalevej/Forlandet samt Forlandet/Margretheholmsvej. Fx. i form af lysregulering, vej-bump og krav om ekstra lav hastighed eller andre tiltag. En del trafik vil formentlig komme til at gå ad disse ruter, selvom der etableres en vej bag om området via 'Lynette-havnen'. I hvert fald i perioder.

Om det ny byområde står (VVM s. 115): *"Udviklingen af den nye bydel skal derfor også ske med fokus på cyklisme og med kollektiv trafik"*.

Den samme tilgang bør der være til cyklismen i byen under anlæggelsen af Lynetteholm. Projektet vil stå på i flere årtier og er dermed mere end et almindeligt stort byggeprojekt i København. Der vil med projektet blive akkumuleret mere trafik i et koncentreret område over en meget lang periode, hvilket alt andet lige påvirker trafiksikkerhed, oplevet tryghed samt 'barrierevirkning' i negativ retning for cyklister og andre bløde trafikanter i byen, især i nærområdet på Christianshavn (hvilket til dels understøttes VVM'en, fx s. 496, 497).

- Det efterlyses derfor, at der udarbejdes en mere samlet helhedsvurdering af trafikmønstret og den relaterede sikkerhed og tryghed for cyklister og andre bløde trafikanter i byen, især nærområdet, under anlægs- og driftsfasen, end det er tilfældet med den foreliggende VVM. Det efterlyses i den forbindelse, at der redegøres mere specifikt for, hvilke trygheds- og sikkerhedsskabende foranstaltninger, der vil blive foretaget og i hvilken grad lokalområdets

beboere tænkes inddraget i processen, da de jo er daglige brugere af cykelveje i området og derfor har viden, der kan nyttiggøres i den forbindelse (se fx. VVM s. 15, 115, 473).

- Det foreslås derfor, at der ses samlet på både jordkørsler og al anden relateret kørsel, og det deraf afledte behov for at øge trafiksikkerheden i området, hvor børn, unge og voksne dagligt færdes på cykel ad veje til skole, ungdomsuddannelse, arbejde etc., hvor der vil være byggetrafik af skiftende intensitet, så snart anlægsprojektet indledes.
- Det foreslås derfor, at der foretages en samlet vurdering af behovet for afværgeforanstaltninger i forhold til de bløde trafikanter (hvor der skelnes mellem cyklister og fodgængere) i relation til den øgede trafik, som især i anlægsfasen vil være stor, da der her i høj grad skal ske både jordtransport, kørsel af personale, materiel, byggematerialer, byggemaskiner og tillige formentlig vil være opmarch af lastvogne i nærområdet, som typisk ses ved større byggerier (aktuelt i mindre skala ses fx v. Kuglegården v. Netto, Papirøen og ved Operaen på Christianshavn).
- Det foreslås, at der ikke tillades, eller at der indføres tidsbegrænsninger for, kørsel til Lynetteholm-byggeriet ad Prinsessegade/Danneskiold-Samsøes Allé til Refshalevej/Forlandet. Ruten er ikke velegnet til tung trafik og benyttes morgen og eftermiddag af mange børn, forældre og unge, som fx skal i institution, i skole eller til deres ungdomsuddannelse eller på arbejde. Bl.a. er pladsen snæver, og der er steder uden cykelstier og steder, hvor cykelstierne er smalle. Evt. kan det kombineres med en maksimal tilladt størrelse på lastvogne på ruten, så de fx ikke svinger op på fortov/cykelbane i sving og kryds, som det allerede nu tidvis ses med de meget lange busser, der betjener området.

Det bemærkes, at der i rapporten står, at der "ikke findes uheldsmodeller, som specifikt tager hensyn til forøgede lastbilandele og ej heller modeller for utryghed...", hvorfor analysen her må antages at være en 'kvalitativ vurdering'.

- Det foreslås derfor, at forhold omkring tryghed og sikkerhed analyseres og kvalificeres yderligere ved at se mere specifikt på udfordringer med tung 'byggetrafik' i byen ifht. til sikkerhed og tryghed for cyklister og bløde trafikanter, fx ved bl.a. en høring eller andre former for møder med inddragelse af de lokale brugere af cykelvejene i området (VVM s. 496).

