
Fra: Jon Gottlieb
Sendt: 21. januar 2021 11:08
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteløbet

Jeg er lystsejler fra Sundby sejlförening og ville derfor ikke være tilfreds med hvis Lynetteløbet bliver afviklet og fyldt op i forbindelse med Lynetteholm projektet, fordi jeg sejler meget ind og ud af Københavns havn den vej. Det må være muligt at bevare sejlrenden og lægge forbindelsen ud til øen i tunneller.

Jon Gottlieb

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Vi skriver som repræsentanter for beboerne i A/B Nørre Søgade 27 & 27A, hvilken indbefatter samtlige beboere på matrikel matr. nr. 61. Nørrevold Kvarter, i alt ca. 50 beboere. Vi bor altså i Nansensgadekvarteret, som også indbefatter Nørre Søgade.

Formålet med dette høringssvar er at bede Københavns Kommune genoverveje den nuværende jordtransportplan i forbindelse med konstruktionen af Lynetteholm og associerede projekter; Metro til Lynetteholm og Østlig Ringvej. Vi er bekymrede for vores livskvalitet, bl.a. som følge af en formodet stigning i luft- og støjforurening samt øget risiko for trafikuheld.

Klagepunkter:

1. Planen om at føre ca. 100 lastbiler gennem Nørre Søgade - Gyldenløvesgadekrydset hver dag indtil 2035 øger områdets luftforurening og dermed også risikoen for flere dødsfald som følge af luftforurening.
2. Trafikplanen vil øge risikoen for trafikuheld.
3. Trafikplanen vil øge den allerede signifikante luft- og støjforurening i Nørre Søgade og Gyldenløvesgade.
4. Lynetteholm er uforeneligt med kommunens løfter om projektets bæredygtighed og København som '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 tunge 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 tro på, at denne 2035-deadline er pålidelig, givet tidligere udfordringer med at overholde annoncerede deadlines i forbindelse med større infrastrukturprojekter. Nansensgadekvarteret er allerede et af de nabolag, hvor luftforureningen er værst. Den samme luftforurening dræber, ifølge kommunens egne estimater, ca. 550 Københavnerne hvert år². Vi ønsker ikke, at vores liv skal sættes i yderligere fare pga. Lynetteholm og associerede projekter.

Vedr. Punkt 2: Krydset Nørre Søgade/Gyldenløvesgade er i forvejen tungt trafikeret, hvorfor beboerne i vores forening finder det utrygt at bringe dem selv og deres børn gennem området. Risikoen for bilulykker, især højresvingsulykker stiger signifikant, hvis trafikplanen gennemføres. Vi ser gerne, at trafikken i området bliver 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 voldsom og tung. Vi vil værdsætte, at kommunen tager hensyn til beboernes ønske om reducere i støjforureningen. I Nørre Søgade medvirker den tunge lastbiltrafik desuden til genkommende skader i byggerierne langs vejen.

Vedr. Punkt 4: Som boligforening i København er vi interesserede i, at København som helhed er en attraktiv og vellidt by. Derfor føler vi os forpligtet til at gøre kommunen opmærksom på, at Lynetteholm-projektet og associerede projekter, er uforenelige med kommunens løfter om at være 'grøn by' og at gennemføre Lynetteholmen-projektet bæredygtigt.

Venligst hilsen

Bestyrelsen A/B Nørre Søgade 27 & 27A

¹ Baggrundsrapport vedr. trafikale forhold s. 22

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

Fra:
Sendt: 21. januar 2021 11:49
Til: VVM-Sager
Emne: Sejlrende Lynetteholmen

ATT

Jeg er bosiddende på Refshaleøen på Margretheholmen.

Vi er ikke interesseret i mange år med ting trafik, larm og forurening af vandet i Øresund.

Vi er ivrige svømmere hele året, og ser med fra sidelinjen med stor bekymring.

Hvordan vil det nye store mangeårige projekt påvirke vandkvaliteten i vores bydel?

Der er badesteder på begge sider af Refshaleøen som det er nu. Vandgennemstrømningen sørger for iltning og gør det forsvarligt at hoppe i som det ser ud nu. Men de nye planer og en sluse eller klapbro, et stort stykke hav der bliver fyldt op lige i den dybe sejlrende i Øresund, det kan da ikke være forsvarligt på nogen som helst måder!?! Det vil med sikkerhed få større konsekvenser end der lige nu er kalkuleret med.. helt ned mod Amager strandpark, for ikke at tale om Københavns kanal! Vi er netop en af de lande i Europa der har urbane badesteder fordi vi har så rent vand! Lad os med respekt værne om der vi har! Og passe på miljøet!

De grønne arealer og alle de kreative tiltag der er lavet herude, må bevares da det er i alles interesse at have de få åndehuller, der er tilbage i byen.

Vi er ikke interesseret i Lynetteholmens anlæggelse!

Mvh
Melina Mailand
Vinterbader
Formand Have fælleskabet Margretheholmen

Fra:
Sendt: 21. januar 2021 11:42
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

ATT

Jeg er bosiddende på Refshaleøen på Margretheholmen.

Vi er ikke interesseret i mange år med ting trafik, larm og forurening af vandet i Øresund.

Vi er netop flyttet til reffen, for at få en anden form for ro selv om vi bor i København. De grønne arealer og alle de kreative tiltag der er lavet herude, må bevares da det er i alles interesse at have de få åndehuller, der er tilbage i byen.

Vi har alle bosat os lige ved Amager forbrænding på trods af ald den industri der er forvejen ligger på Amager siden, at lave yderligere forandringer med støv og støj kan ikke forsvares fra et medmenneskeligt synspunkt og slet ikke for et miljømæssigt.

Vi er ikke interesseret i Lynetteholmens anlæggelse!

Mvh
Melina Mailand
Formand Have fælleskabet Margretheholmen

Sent from my iPhone

Fra: Jakob Bülow Find
Sendt: 21. januar 2021 11:50
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm VVM - høringssvar

Kære Trafik-, Bygge- og Boligstyrelse

Jeg mener, at de trafikale forudsætninger for den trafikale betjening af Lynetteholm byggepladsen i både etablerings- og opfyldningsfase (jorddepot) bygger på et forkert grundlag.

I det værste scenarium forudsættes det, at der skal køre op til 900 tunge køretøjer ad Torvegade indtil en eventuel Østlig omfartsvej bliver etableret (figur 4.15 i trafikbaggrundsrapporten). Selv i mindre invasive scenarier tager dette ikke hensyn til afviklingskapaciteten i krydset v. Christmas Møllers Plads og eventuelle planer om en trafikal fredeliggørelse af Torvegade, som bl.a. Christianshavn Lokaludvalg har været med til at formulere i arbejdet med en foranalyse.

Kan jordlastbilerne ikke afvikles helt eller delvist via Torvegade som beskrevet, så bliver det Ved Stadsgraven, der skal tage den fulde belastning alene, og så ændrer rådgivers billede sig voldsomt, da topbelastningen på Ved Stadsgraven er tålelige 180-200. Skal der lægges 900 oveni (eller dele heraf) er det en helt anden historie.

Da høringsperioden på denne VVM afsluttes meget snart, så kan jeg desværre ikke vente indtil en evt. beslutning om Torvegade i Borgerrepræsentationen er afklaret.

Derudover mener jeg, at de fremtidige kapacitetsudfordringer på Christmas Møllers Plads - og særligt i retningen væk fra Lynetteholm - er stærkt undervurderede. Det vil have alvorlige trafikafviklingsmæssige konsekvenser, at så mange lastbiler skal afvikles igennem dette kryds i fremtiden. Lastbiler er både langsommere til at sætte i gang og længere tid om at rømme et kryds. Jo flere af disse jo større er problemet.

Som lokal beboer er jeg generelt også kritisk overfor, at det lokale vejnet lidt længere væk fra Lynetteholm overhovedet ikke udbygges eller tilpasses den kommende trafik. I Nordhavn byggede man Nordhavnsvej - bl.a. for at kunne betjene den nye bydel og den tunge jordstransporttrafik. Desværre blev projektet forsinket, og gav først gavn i de senere faser.

Jeg vil meget stærkt fraråde at skabe en ny "Vordingborggade" situation med Lynetteholm projektet - blot på Amager denne gang.

Med venlig hilsen

Jakob Bülow Find

Fra: Rasmus Holmen Lærkner
Sendt: 21. januar 2021 12:24
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Jeg vil sige nej til den nye anlægslov for Lynetteholm, vi har ikke brug for mere miljøskadeligt biltrafik i København - snarere det modsatte.

Jeg vil gerne se en VVM som omfatter hele projektet og at byudviklingen skal planlægges koordineret i hele hovedstadsområdet frem for at koncentreres i København.

Vh Rasmus Holmen Lærkner

Hent [Outlook til iOS](#)

Fra: Morgan Bancroft
Sendt: 21. januar 2021 12:25
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Frederiksberg 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 både København og Frederiksberg Kommune, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skatte kroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
- 3.
- 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 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.

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,

Morgan Bancroft

Kontakt:

Fra: Tessa Kvist Hansen
Sendt: 21. januar 2021 12:35
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar Lynetteholm

Hej TBST,

Jeg er ikke sikker, men jeg håber dette er det korrekte sted at sende høringssvar? Ellers så venligst skriv tilbage så jeg kan gøre det rigtigt!! Det er en jungle at finde rundt i, men det er sikkert sådan det er tænkt fra jeres side, at gøre det svært for os som er imod projektet.

Jeg ved ikke hvor jeg skal starte. Måske med selve processen.

Jeg synes det er SÅ uhyggeligt, at sådan en KÆMPE stor og virkelyd DYR beslutning, med årelange (og possibly evige) konsekvenser for hele København, tages SÅ hurtigt, og uden reel borgerinddragelse.

Dette er et projekt til psykopat mange milliarder, og beslutninger tages hurtigere end små lokalplansændringer. Det er sgu da skræmmende i sig selv! Det er som om at der er nogen som har udtænkt en hurtig måde at lave mange penge på, for den der metro skal jo betales, ikke?

Op i røven med den metro, den var slet ikke nødvendig hvis vi ikke havde råd - det er rimelig basic økonomi er det ikke? Lad vær at købe noget du ikke har penge til!! Hvorfor har (nogen i) Københavns Borgerrepræsentation så travlt med at vi skal profilere os som noget vi ikke nødvendigvis er? Sådan et prestige projekt der lugter langt væk af fiseformet og unødvendigt luksus byggeri og DOLLARS!

Der er allerede rigtig mange tomme boliger ude i Ørestaden fx. Hvad skal vi med flere luksus boliger i København? Det København mangler er almene boliger, studie-, ungdoms- og ældreboliger. Og i øvrigt billige boliger til folk som ikke er unge/studerende/ældre! Boliger tiul Københavnerne - det er hvad vi mangler! Det er svineri at Københavnerne skubbes ud til udkanten af byen eller "ghettoerne" for det er hvad der kan betales. Det betyder at København i mindre og mindre grad er en by med plads til mangfoldighed. Det klæder os ikke! Ja, I siger at 25% bliver almene, men disse regnes med at blive bygget sidst for der skal jo tjenes penge først, og pengene ligger i luksus lejligheder ned til en falsk sandstrand. I bliver ved med at snakke om befolkningstilvækst, men samtidig vil I gerne udflytte arbejdspladser for at udligne hele landet. Det hænger ikke sammen. Foruden befolkningstilvæksten i København ikke er så presserende, som I prøver at overbevise folk om. Hvis det er tilfældet, hvorfor har vi så så mange tomme lejligheder? Over 15.000 tomme etageboliger i København i forhold til Danmarks statistik forleden. Så klap lige hesten ikke?

De tusindvis af lastbiler gennem København (i 30 år!!!!) vil belaste ikke kun vejene og beboere i oplandet, men hvad med luftforurening, støj fra disse og alt muligt andet. Hvad med tangskoven lige der hvor I tænker at lægge denne ø, og hvad med den øgede risiko for iltsvind efterfølgende, og den måde I vil forpurre de naturlige strømninger i Øresund og ned til Østersøen. Klima sikring kan gøres væsentlig simplere, man kan lave fine diger, med lækre naturomgivelser, det kan sgu godt gøres fedt! - Så kan man også lave nogle fancy-ass glas/beton arkitektoniske indspark langs digerne (altså helst ikke for min skyld, men hvis I absolut VIL være super moderne) Og så kan man også bruge overskuds jord til det, og samtidig overveje kystsikring mod Syd.

Den nye vej/tunnel whatever I vil bygge... Alle ved at gode veje bringer flere biler, og derfor vil det IKKE være i linje med at der skal være færre biler i København, og at København skal gå forrest som grøn by. Dertil at I vil sætte en bro til Margretheholm havn med begrænsning for ind- og udsejling. DET er sgu for meget og uholdbart. Det er fandme arrogant at tænke " nå ja, men fuck jer sejlere, vi skal bare bygge her fordi vi kan - I kan da bare sejle ind og ud om natten" - seriøst? WTF?

Der er så mange ting i det her, som ikke hænger sammen. Jeg er elendig til at formulere alle mine bekymringer, men jeg er fucking nødt til at prøve at hvad jeg kan, for det kan ikke være rigtigt at I sidder nogle høje herrer og damer og tager beslutninger der har SÅ KÆMPE konsekvenser for København i SÅ mange år fremadrettet.

Hvem tager ansvar når vi måske om 20-30 år begynder at se de negative konsekvenser af det her lorteprojekt, når luksuslejligheder ikke kan sælges, når hele oplandet skal byfornyes og alle facader renses for lastbilmøg, og Østersøen begynder at fucke op. HVEM tager ansvaret for dette?

Det ligner at København skal profileres udadtil, og det er sgu ulækkert. Foruden de mange penge I forventer at tjene herpå. AD fucking BAD tag jer nu sammen. De her penge er godt givet ud i resten af landet, som trænger i højere grad til udvikling end København, hvor der i forvejen bygges rigeligt beton-glas-luksus lejligheder. Men nå nej, dem kan man ikke engang finde ud af at bygge ordenligt, for beton kvaliteten er jo lige meget ikk?

Sorry for galde og lorte formuleringer, men det er ren frustration. Der er meget mere, men jeg har hverken tid eller overskud til mere. Men vi gør hvad vi kan. Alle bække små måske - man har lov at håbe.

Hvor mange underskrifter skal man bruge i en underskrift indsamling for at stoppe sådan noget fjol? Det er et reelt spørgsmål. Vi som borgere, kan ikke lade inkompetente magt- og pengeliderlige overhoveder tage beslutninger der har så store og ødelæggende konsekvenser for vores by. Især når det er unødvendigt. Kystsikring er en latterlig begrundelse når det hele hænger i penge. Kystsikring kan gøre meget simplere, og med langt færre negative konsekvenser.

Mvh
Tessa

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 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,

Christiana Dietzen

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Michael Kjær ·
Sendt: 21. januar 2021 13:21
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholmen - nej tak!

Til udvalget!

Mit navn er Michael Kjær.

Jeg er lystsejler i Sundby Sejlforening, naturelsker og borger i København.

Jeg ønsker som mange andre at give min stemme til kende og tage afstand fra projekt Lynetteholmen, som både fratager Lystsejlere deres fritidsinteresse, naturen sit naturlige flow, København sin dejlige havudsigt fra byen og skaber utilgivelig tung trafik gennem København.

Nej tak!

Venlig hilsen

Michael Kjær Andersen

Fra:
Sendt:
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Anlæggelse af Lynetteholm

Indsigelse mod Lynetteholm.

Jeg finder ikke VVM redegørelsen omkring transport af jord til opfyldning af Lynetteholm fyldestgørende, og jeg kræver en ordentlig vurdering af de gener, som beboere langs jordtransportruterne kommer til at opleve. Jeg ser ikke disse gener inkluderet på nogen måde, på trods af, at det er den faktor, som har den mest direkte påvirkning på menneskers livskvalitet.

Det er ikke nok at hævde, at det samlede antal lastbiltransporter i København vil være uændret fra i dag, og at lastbiltransport derfor er uproblematisk. Det er en sølle forklaring for de beboere i indre by og på Amager, som dagligt i en lang årrække vil opleve voldsomt stigende trafik, støj og snavs fra de mange ekstra transportere. Husk på, at lastbiltransport af jord til jordopfyldning i Nordhavn er foregået langs ubebyggede områder, mens lastbiltransport til Lynetteholmen i stort omfang vil ske gennem allerede bebyggede områder. Der vil være væsentlig flere mennesker, som i væsentlig længere tid vil blive berørt af disse transportere, og det er uacceptabelt, at dette ikke inddrages i VVM redegørelsen.

Jeg stiller mig derudover meget tvivlende overfor VVM redegørelsens udsagn om, at ganske vist kommer der mere lastbiltrafik på det nordlige Amager, men det forventes ikke at give særlige trafikale problemer. VVM redegørelsen fremfører eksempelvis Torvegade og Christmas Møllers Plads, som et sted, hvor der vil blive lidt ekstra pres på i myldretiden, men at citat: "Effekten er vurderet at være lille". Lidt mere seriøs analyse i VVM redegørelsen af de trafikale forhold ville øge troværdigheden af analysen. Enhver, som bor på Amager, kan se hvor verdensfjernt og tåbeligt det anførte citat er.

Derudover er det uacceptabelt kun at lade VVM redegørelsen dække anlæggelse af Lynetteholm, når der er så mange flere tilknyttede projekter i støbeskeen, og som allerede omtales i VVM redegørelsen som så godt som besluttet, f.eks. anlæggelse af Østlig Ringvej. Jeg kræver en VVM redegørelse, som tillige omfatter etablering af en havnetunnel og Østlig Ringvej, flytning af Renseanlægget Lynetten og anlæggelse af metro til Lynetteholm. Der må laves en samlet VVM redegørelse for at opnå et retvisende billede.

Med venlig hilsen
Jens Hansen

Ps: Jeg ønsker ikke min adresse offentliggjort.

Fra:
Sendt: 21. januar 2021 15:12
Til: VVM-Sager
Emne: Partshøringssvar - Lynetteholm

Jeg synes ikke, der tages hensyn til de små sejlforeninger som fx. Sundby Sejlklub. Når man skal på havnerundtfart, skal man så svine miljøet til ved at nå helt til Hellerup, inden man kan komme ind i Københavns Havn? Det er en ommer med den placering, men mindre man laver en sejlrende. Hvad med tunneller derud i stedet? Det giver mere mening.

Mikkel Guldager

Ejerforeningen Christmas Møllers Have

Markmandgade 17-27, 2300 København S | bestyrelsen@christmasmollershave.dk

19. januar 2021

Trafik- bygge og Boligstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København

Høringssvar sendt til: vym@tbst.dk

Høringssvar vedr. miljøvurderingen af Lynetteholm, jordtransport

Ejerforeningen Christmas Møllers Have har en ejendom beliggende ud til Vermlandsgade ved krydset Vermlandsgade/Kløvermarksvej. I alt 38 lejligheder har facade direkte til Vermlandsgade. Trafikforholdene i dag er præget af tung trafik både til affaldsforbrændingsanlægget ved Forlandet og til Prøvestenen.

Miljøvurderingsrapporten behandler bl.a. transport af jordtransport med adgang til Lynetteholm via Vermlandsgade med udgangspunkt i, hvad der vil svare til ca. 350 lastbiler dagligt til og fra modtageanlægget på Refshaleøen. Det er en forudsætning, at Prøvestensbroen er etableret. Rapporten konkluderer, at der vil ske en stigning i lastbiltrafikken på Østamager og et tilsvarende fald i Nordhavn/Østerbro, og det vurderes, at med den i forvejen meget tætte trafik på Østamager vil en forøgelse af trafikken ikke påvirke trafiksikkerheden negativt og ikke give anledning til en øget påvirkning af vibration ved naboer til de enkelte veje. Det er bl.a. i rapporten beregnet, at påvirkningen fra projektet kan bidrage med omkring 2 dB på flere vejstrækninger, hvilket er en nærved ikke-konstaterbar ændring.

På Christmas Møllers Plads vil trafikafviklingen være afhængig af, at der ikke skabes kø til de forrige kryds der blokerer for trafikken. Miljøvurderingsrapporten vurderer, at dette vil kunne bidrage yderligere til en allerede presset trafikafvikling på Christmas Møllers Plads. Tilsvarende vil der kunne opstå kødannelse i krydset Vermlandsgade/Kløvermarksvej, primært på grund af kapaciteten i svingbanerne.

Bestyrelsen for Christmas Møllers Haves Ejerforening finder, at disse konklusioner stærkt undervurderer de faktiske gener for de lokale beboere, bl.a. kødannelser i myldretiden mellem Christmas Møllers Plads og Uplandsgade. Vi er særdeles bekymrede for den øgede trafik og heraf den øgede trafikstøj på Vermlandsgade, specielt i krydset Vermlandsgade/Kløvermarksvej.

Miljøvurderingsrapporten viser en begrænset øgning af vibration fra den tunge trafik på 2 dB, men udregningen ser ikke ud til at have taget højde for markant øget køkørsel og opbremsning/acceleration i krydset fra tunge lastvogne.

Bestyrelsen ønsker under etablerings- og driftsfasen af Lynetteholm, at der løbende bliver målt og vurderet støjgener og forurening som følge af den øgede tunge jordtransport på Vermlandsgade, specielt for beboerne i umiddelbar nærhed af krydset Vermlandsgade/Kløvermarksvej, og at Københavns Kommune forpligter sig til aktivt at følge op på de løbende resultater af målingerne.

Hertil er det et stærkt ønske, at støj-neddæmpende foranstaltninger fra begyndelsen bliver indarbejdet i projektet. Her kunne det være sikring af 'grøn bølge' for den strækning, jordtransporten skal følge, etablering af støj-dæmpende asfalt, beplantning af midterrabat, rådgivning til beboere, der ønsker støjsikring af facade, mm.

På længere sigt, er det bestyrelsens opfattelse, at politikere/Københavns Kommune bør sætte størst mulige krav til entreprenører og underleverandører om, at anvende elmotorer i stedet for diesel/benzin motorer både ift. lastbiler, men også andet udstyr på byggepladsen med det formål at nedbringe støjniveauet og udledningen af CO₂.

Fra:
Sendt: 21. januar 2021 17:01
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm
Vedhæftede filer: Høringssvar.DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9016268

Jeg henviser til vedhæftede høringssvar.

Med venlig hilsen

Maria Boisen Schmidt

Høringssvar

Mit navn er Maria Boisen Schmidt og jeg bor sammen med min kæreste og vores søn på Margretheholmen. Vi står således til at være nogle af de mest berørte borgere, såfremt Lynetteholmen-projektet gennemføres.

Jeg vil først og fremmest gerne udtrykke min klare modvilje mod projektet. Jeg mener, at det er enormt synd, sådan at ødelægge Københavns åbne vandadgang, ved at spærre havnen inde bag Lynetteholmen. Hertil kommer, at jeg mener, at man i stedet bør støtte op om de forstæder, der omringer København, især på den københavnske vestegn, som med de rette investeringer kunne skabe rum for langt flere borgere end Lynetteholmen.

Lynetteholm-projektet er ikke at betragte som en nødvendighed, der gavner den eksisterende by, sådan som f.eks. metrobyggeriet, der medvirker til at samle byen og letter hverdagen for en stor del af byens borgere, men kan alene betragtes som en "bonus", altså en potentiel upside for Københavns Kommune.

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 resten af vores liv.

Mit væsentligste budskab med dette høringssvar er derfor, at et så ekstraordinært projekt, som ikke er en nødvendighed, men alene en potentiel upside for Københavns Kommune, fordrer 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. I forlængelse heraf har projektet så lang en tidshorisont, at forsinkelser, der som disse ekstraordinære hensyn vil fordre, til enhver tid vil være acceptable og mulige.

Dette medfører også, at jeg finder det dybt problematisk, at den politiske behandling af Lynetteholmen gennemføres i en COVID-19-tid, hvor det ikke i tilstrækkeligt omfang er muligt eller endog lovligt, for borgerne at samles og drøfte projektet og vores indsats i høringsperioden, når udskydelse med et år eller to ikke – i sammenhæng med projektets lange tidshorisont – udgør en reel hindring.

Metode

En anden generel anke retter sig mod VVM-rapportens metode.

Jeg finder det dybt problematisk at VVM-undersøgelsen udelukkende omhandler anlæggelse af Lynetteholmen. Rapporten referer flere gange til Østre Ringvej, havnetunnel og ny metro på en måde, der må forstås sådan, at projektet ikke giver mening uden yderligere trafikbetjening. Jeg henviser desuden til Regeringens fremlægning af projektet her: <https://www.regeringen.dk/nyheder/2018/regeringen-og-koebenhavns-kommune-vil-bygge-en-helt-ny-bydel/?fbclid=IwAR2RcVhG-zMycYk--v7U8SDFCdpqyI0fDJQAGTz1QBnWQd9K3ft65YyDjcc>

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, herunder VVM-rapporten om Lynetteholmen alene, vil fremstå som mere acceptabelt end hvis det samlede projekt skulle præsenteres og vurderes.

Jeg mener således, at den fremlagte VVM-redegørelse er utilstrækkelig, og at der bør laves en samlet VVM-undersøgelse, der som minimum dækker anlæg af Lynetteholm, Østre Ringvej og metrobetjening. Ydermere bør der støj- og trafikgenemæssigt suppleres med en vurdering af 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 projekters mereeffekt på støj, vandkvalitet, klima mv. er i bedste fald overfladisk, men reelt set yderst mangelfuld.

I forlængelse heraf kan jeg konstatere, at rapporten flere steder baserer sig på et yderst 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 Margrethelholmen og Christianshavn/Amager, men som negligeres ved at "zoomer langt nok ud". Selvom lokale forhold periodevist er beskrevet, benyttes tricket konsekvent, når der skal konkluderes. Jeg mener derfor, at anvendelse af denne metode er yderst kritisabel og respektløs overfor de borgere, der i høj grad vil blive påvirket.

Samlet set mener jeg derfor, at VVM-rapporten er bygget på et utilstrækkeligt grundlag og baserer sig på forkerte metoder.

I tillæg hertil vil jeg komme ind på de konkrete forhold, jeg ikke mener, der er taget tilstrækkeligt hensyn til i rapporten.

Støj

Bydelen Margrethelholm 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) tidsmæssigt ventes overskredet i forbindelse med nedramning af spunsplader til afgrænsning af Lynetteholm ifølge tal i VVM-undersøgelsen.

Jeg efterspørger således svar på, hvordan lovgivningen søges overholdt (VVM s. 21), idet det oplyses, at nedramning af spunsplader giver støjniveauer i området på min. 45-50 dB(A), mens grænseværdien er 40.

Det er svært for mig, som en af de udsatte borgere, at forstå, hvorfor det i et projekt med en tidshorisont på 70 år +, og som ikke udgør en nødvendighed for den københavnske byudvikling, ikke er muligt at undgå natarbejde med dertilhørende betydelige støjgener til følge, og jeg mener ikke, at der er redegjort tilstrækkeligt herfor i rapporten.

Jeg mener derfor også, at projektets karakter er en sådan, at det bør undersøges, hvorvidt andre arbejdsmetoder kan fordrø en reduktion af støjgenerne, herunder f.eks. at vibrere spunspladerne på plads.

Som ligeledes nævnt nedenfor under punktet byggeplads, må det også af støjmåssige hensyn 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.

Trafik

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 på Margretheholmen i mange år er blevet værre og værre (navnlig de sidste 5 år). Dette er et problem, som mange af os beboere 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 tusindvis 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 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.

Byggeplads

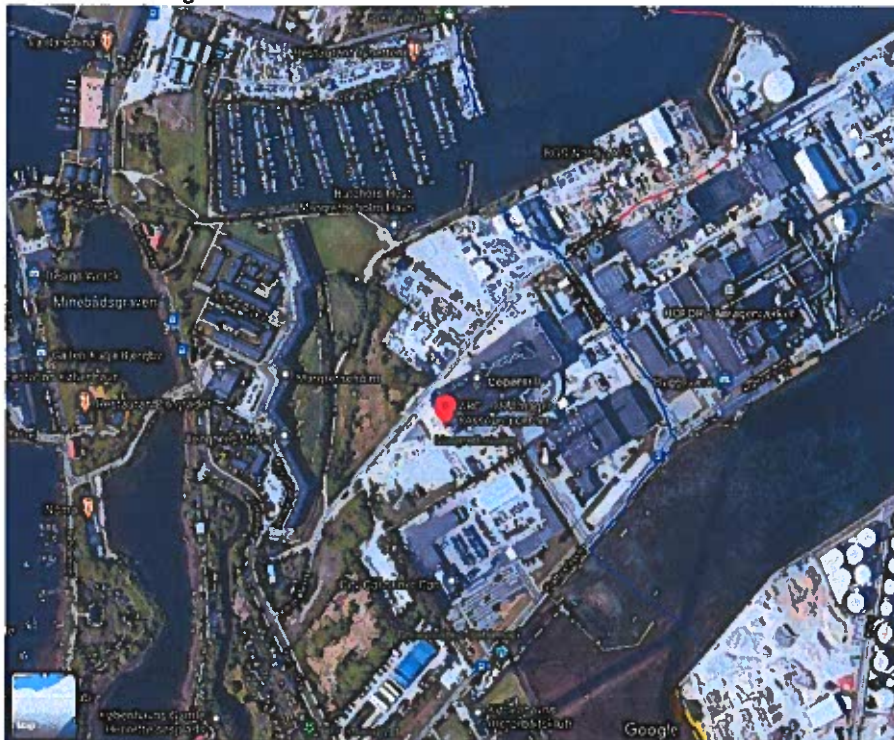
Broen og byggepladsen, som er vist f.eks. på s. 15, vil medføre en væsentlig reduktion af rekreative værdi i den grønne kile mellem Margretheholmen og Amager Bakke. Netop i dette område er det gennem dygtig byudvikling lykket at skabe et fantastisk grønt og rekreativt område i et tidligere meget industrielt 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 og er – kan jeg konstatere som nabo – velbesøgt af turister og andre interessenter.

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

Anlæggelse af en bro og byggeplads lige op til dette areal vil medføre væsentlige støj-, 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, så den forstyrrer både Lynetten og Margretheholmen mindst muligt (den røde streg på kortet nedenfor). Idet der reelt vil være brug for denne vej i hele de nuværende beboeres levetid, kan denne ikke betragtes som midlertidig.
- 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



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 om miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholmen

Efter at have læst VVM'en føler vi os utrygge og bekymrede over flere ting i forbindelse med den foreslåede etablering af Lynetteholmen.

For det første er vi bekymrede for trafiksikkerheden i området omkring Margretheholmen. Det er som om man i sin iver for at skabe et stort og flot projekt har glemt, at der er et helt boligområde her på Margretheholmen med omkring 4.000 borgere. Et område med mange børnefamilier, som dagligt cykler på vej til skole og daginstitutioner på Christianshavn. Den planlagte voldsomme forøgelse af trafikken i vores nærområde under anlægsfasen 2021-2025 vil i udtalt grad og dagligt genere livet for beboerne på Margretheholmen. Der er allerede en heftig lastbilstrafik på Forlandet og Refshalevej lige uden for Margretheholmen, som vi er nødt til at krydse/benytte dagligt med vores børn på cykler. Vi oplever ofte trafikale udfordringer og farlige situationer. Lastbiler der buldrer forbi i fuld fart, mens vi står med vores børn og venter på at krydse Forlandet. Lastbilchauffører har mere end en gang råbt ad vores 8-årige datter, når hun står med sin cykel og venter på sin mor og 5-årige lillebror, inden hun må krydse vejen sammen med os. Det er et ualmindeligt farligt kryds allerede nu – og et potentielt ulykkessted, når yderligere 72 lastbiler i timen buldrer fordi.

Når det er besluttet at etablere et boligområde her på Margretheholmen, må I også tage ansvar for, at de mennesker der har slået sig ned her, kan leve trygt og sikkert. Vi ønsker ikke at drukne i støj og daglige farefulde situationer, som vil være konsekvensen med en kraftig udvidelse af den tunge trafik. Det billede om et "grønt" København, som politikerne ofte promoverer, ser med VVM'en ikke ud til at gælde for borgerne på Margretheholmen. Tværtimod virker VVM'en til at undervurdere de trafikale problemer, som en forøget trafik vil forårsage omkring Margretheholmen. Det er heller ikke taget med i betragtning, at der i de seneste år i forvejen er sket en kraftig stigning i både den almindelige og den tunge trafik i området. Bl.a. med Bus 2A (dobbeltslang lang bybus), lastbiler der kører til/fra rensningsanlægget på Refshaleøen, skraldebiler der kører til/fra Amagerværket via Holmen, Refshalevej og Forlandet, turistbusser og -biler der kører til/fra turistområdet på Refshaleøen samt bilisme blandt beboere og virksomheder i området Holmen/Margretheholmen/Refshaleøen.

For det andet – og i sammenhæng hermed – undrer vi os over, at planen om etablering af en ny infrastruktur (havnetunnel/Østlig Ringvej og Metro), som fra politisk hold er italesat som en helt central præmis for Lynetteholmen, i høringsperioden er blevet adskilt fra planerne om Lynetteholmen således, at der nu skal tages stilling til projekterne lidt efter lidt – og ikke til hele projektet på én gang. Man kan ikke lade være med at tænke på, om "serveringen" i mange små skridt i stedet for ét stort, sker for at gøre projektet mere "spiseligt". Det understreges af det store hastværk med at få truffet beslutninger vedr. Lynetteholmen. Så meget hastværk, at vi oplever, at den demokratiske proces og involveringen af borgerne er blevet komplet tilsidesat. Vi er meget i tvivl, om der overhovedet er brug for Lynetteholm, og vi oplever det som et yderst klimaskadeligt projekt.

For det tredje vil vi gøre indsigelse mod at lukke havneløbet ind mod Margretheholmen og Margretheholmens Havn af med en dæmning/klapbro. En sådan løsning vil de facto lukke et af Københavns centrale havnemiljøer. Vi håber, at en løsning med jordtransport via vandvejen kan genvurderes og/eller en løsning med en akvædukt.

Samlet set vil vi bede jer indtrængende om at holde jer for øje, at prisen for de store fremtidsplaner for Lynetteholmen også kan blive for høj. Og at prisen med de nuværende planer skal betales til fulde af borgerne i området omkring Margretheholmen. Vi ønsker, at I tager hensyn til, at der bor og lever borgere her i området, som ikke har fortjent at få ødelagt vores nærområde i mange år frem af etablering af

Lynetteholmen, som der ovenikøbet langt fra er enighed om nødvendigheden af. Der må tænkes igen, og der må tages hensyn til denne del af København, så området forbliver "grønt" og rart at bo og leve i.

Med venlig hilsen

Jakob og Charlotte Demant,

Fra:
Sendt: 21. januar 2021 17:22
Til: VVM-Sager
Emne: Indsigelse / høringssvar vedrører Lynetteholm

Vi 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.

Mvh
Yusuf og Fatma Özdemir

Fra:
Sendt: 21. januar 2021 17:59
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholmen

Høringssvar vedr. Lynetteholmen

To forhold:

1) Jeg mener, at man bør udvikle de københavndernære forstæder (f.eks. Rødovre, Hvidovre, Ishøj, Friheden), og gøre disse til levende og attraktive byområder med god infrastruktur (metro) billige boliger til studerende, kollektiver mv. og kvalitetskulturtilbud. Det synes jeg er spændende alternativer til Lynetteholmen

2) Jeg vil gerne se VVMen som omfatter hele projektet

Tak.

Jan Samuelson

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 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 påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces.

Venligst hilsen,

Stina Strange Thue

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver som borger bosat i Københavns Kommune, 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.

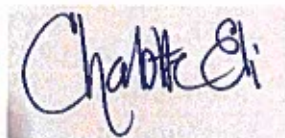
Vedr. Punkt 2: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde 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 3: 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 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 spudsnedsettelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 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.

De bedste hilsner

A handwritten signature in blue ink that reads "Charlotte Eli". The signature is written in a cursive, flowing style.

Charlotte Eli

A handwritten signature in blue ink that reads "Charlotte Eli". The signature is written in a cursive, flowing style.

20/1/2021

319

Haveforeningen Strandhøj vil hermed gerne benytte sig af muligheden for at afgive et høringssvar til Transportministeriet vedrørende etablering og drift af Lynetteholm.

Haveforeningen er beliggende på Matrikel 23 Amagerbro ved Kløvermarksvej/Raffinaderivej; her er 89 haver. Der er tale om "daghaver med overnatning", hvor lejerne må overnatte i sæsonen fra 1. april til 31. oktober. En del medlemmer overnatter i foreningen hele sæsonen eller benytter ofte muligheden for overnatning på hverdage og specielt i weekenden fra fredag til mandag morgen.

Derfor har vi en særlig interesse i udformningen af de vilkår, som "By og Havn" og Københavns Kommune bliver pålagt gennem "anlægsloven", hvilket bl.a. gælder støj, forurening og trafik, hvorfor dette høringssvar primært forholder sig til disse 3 forhold, ud fra et sundhedsmæssigt aspekt.

Døgnarbejde: det bekymrer os, at der kan gives tilladelse til døgnarbejde for etablering og drift af Lynetteholm. Det er 3 års arbejde med etablering af de ydre rammer for øen, og efterfølgende 30 års arbejde med kørsel af overskudsjord, byggematerialer og byggeaffald.

- Vi ønsker derfor, at der kun gives tilladelse til støjende arbejde og transport til Lynetteholm i dagtimerne fra kl. 7 morgen til kl. 17 aften.
- Alternativt at Københavns Kommunes Byggeforskrift følges – uden mulighed for dispensation fra støjkravene.

Permanent støjovervågning under hele anlægs- og driftsfasen: Da udbredelsen af støj fra støjklender er meget afhængig af vind og vejrforhold samt arbejdets art (eks. spunsarbejde), ønsker vi ud fra et sundhedsaspekt:

- At der etableres permanent støjovervågning i form af støjmålere på udvalgte steder, der samlet kan give et billede af de aktuelle niveauer for støj udbredelse 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 der bliver mulighed for, at borgerne kan få kontakt til tilsynet ved mistanke om overskridelse af tilladelser.

Transportkorridor og tvangsrute for lastbiler med ærinde på Lynetteholmens arbejdsplads: da vores haveforening ligger i umiddelbar nærhed af Christmas Møllers Plads og Vermlandsgade, vil den øgede trafikmængde med anslået 300 vogntog være en generende og hørbar stigning i trafikstøjen. På den baggrund ønsker vi at fremhæve følgende forslag:

- At transportkorridoren og tvangsruten 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 samt lørdage og søndage.
- Københavns Kommune har påtaleret og Københavns Politi skal føre tilsyn med, at transportører og firmaer overholder reglerne.

Støv- og luftforurening fra jordtransport med lastbiler

- At denne form for forurening måles og kontrolleres af Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning inden for sundhedsforsvarlige rammer.

Med venlig hilsen

Haveforeningen Strandhøj

Flemming Emdal (Formand)

Fra:
Sendt: 21. januar 2021 20:22
Til: VVM-Sager
Emne: høringssvar vedr Lynetteholmen Journalnr. TS6040102-00024

Alle forslag om at bygge på vand er kostbart galskab/ storhedsvanvid, når det er lettere, billigere, mere logisk og naturligt at bygge på land.

Der er god plads til at bygge med rimelige lave omkostninger i fuld overensstemmelse med den lovfæstede landsplan om Fingerplanen og de 5 fingre.

Der er ingen fornuft i at bygge ekstremt kostbart på havet, når verdenshavene uvægerlig stiger gennem fremtidige generationer."

Miljøvurdering, Journalnr. TS6040102-00024

Etablering af Lynetteholm

mvh Lars Vestergaard

Fra:
Sendt: 21. januar 2021 20:24
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Indsigelse mod kørsel af jord til Lynetteholm.

Jeg gør hermed indsigelse imod, at der køres jord til Lynetteholm. Os der bor på Christianshavn, vil blive både fysisk og psykisk påvirket af 350 lastbiler der kører til og fra området i døgnet i flere år. Alene byggeriet af Lynetteholm vil øge CO2-udledningen med 350.000 ton. Det fremgår af den såkaldte VVM-rapport for byggeriet af Lynetteholm.

Samtidigt vil det forringe værdien af boligerne sålænge etableringen af Lynetteholm står på, da ingen ønsker at tilflytte et område der er så hårdt belastet af etableringen af Lynetteholm.

Venlig hilsen
Vibe Hedegaard

Fra:
Sendt: 21. januar 2021 20:30
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Jeg mener, projektet bør stoppe.

Et af argumenterne for udbygningen på Lynetteholmen er, at der inden 2050 vil komme 160.000 flere københavnere. Det fremføres som et uomtvisteligt faktum, og derfor skal der bygges 35.000 nye boliger på Lynetteholmen.

Det virker utroligt enøjet, at planlægningen af befolkningstilvæksten anskues isoleret for Københavns Kommune i stedet for i samarbejde med hele hovedstadsregionen. Hvad er der blevet af tankerne om Greater Copenhagen?

Mange i dag vil ganske rigtigt gerne bo centralt i København. Men hvis man udbygger med offentlig transport og spændende kvarterer i omegnskommunerne, vil man kunne få en langt mere afbalanceret udvikling, til gavn for både København, omegnskommunerne og alle de nye borgere.

Der er de seneste år sket en stor udbygning med nye boliger. København har allerede nu forholdsvis få grønne fritidsområder og en tæt trafik, Yderligere 35.000 boliger på Lynetteholmen vil forstærke disse problemer.

Bedste hilsener
Birgitte Uldall-Hansen

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. Ifølge seneste undersøgelser, vil indbyggertallet i København slet ikke stige så hurtigt, at der er behov for den udvidelse af byens areal, som Lynetteholmen er tænkt som**
- 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.**

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.

Venlig hilsen,

Sanne Bjerg

Høringssvar vedr. miljøvurdering for etablering af Lynetteholmen

– Jordtransporter.

I faktaark om jordtransport skriver I: "By & Havn foreslår, at der bliver etableret en helt ny vej, som fører lastbiler med jord *længst muligt væk fra eksisterende boliger*."

Men da den nye vej i foreslår *starter* ved Prøvestensbroen, så betyder det en drastisk stigning af transportbelastningen med tung trafik på den vestlige del af Vermlandsgade, Uplandsgade og den østlig del af Praghs Boulevard (rød føring på nedenstående kort). På de veje er der i dag boliger, børneinstitution, skole under etablering, og der er lokalplaner på vej, som betyder at der i de kommende par år kommer væsentlig flere boliger. En forøgelse af den tunge transport, fx på den østlig del af Praghs Boulevard på omkring 80%, vil være en voldsom forringelse af livskvalitet for beboerne her i 20 år!

Da der er andre muligheder for valg af transportvej, som kommer forbi markant færre boliger (ingen?), ingen børneinstitutioner/skoler (og som er kortere), så undres jeg over at I tillader jer at skrive at lastbiler føres længst muligt væk fra eksisterende boliger.

Jeg foreslår at jordtransporterne i stedet føres nord om Kløvermarken ad Vermlandsgade, Kløvermarksvej, Forlandet, Kraftværksvej (blå føring på nedenstående kort). På den måde skånes både eksisterende boliger på (dele af) Vermlandsgade og Margretheholm, samt kommende boliger på Uplandsgade og den østlig del af Praghs Boulevard. Samtidig vil man med den transportvej skåne den børnehave, der ligger på Uplandsgade og den skole, som er på vej mellem Holmbladsgade og Praghs Boulevard. Skolen får ikke meget udeareal, og forventes derfor at benytte Kløvermarken, med mange børn, der dagligt vil krydse Uplandsgade i dagtimerne.

Ved i stedet at føre trafikken nord om Kløvermarken, så er jeg klar over at haveforeningerne langs Kløvermarksvej vil opleve øget trafikstøj. Men boliger, børneinstitution og skole bør være vigtigere at skærme mod trafikstøj, da haveforeninger primært benyttes i weekender i sommerhalvåret, hvor der vel ikke er ret mange jordtransporter. Nord for Kløvermarken ligger også idrætsforeninger, men det samme gør sig gældende syd for Kløvermarken, så for foreningslivet er det lige slemt om lastbilerne kører den ene eller den anden vej.

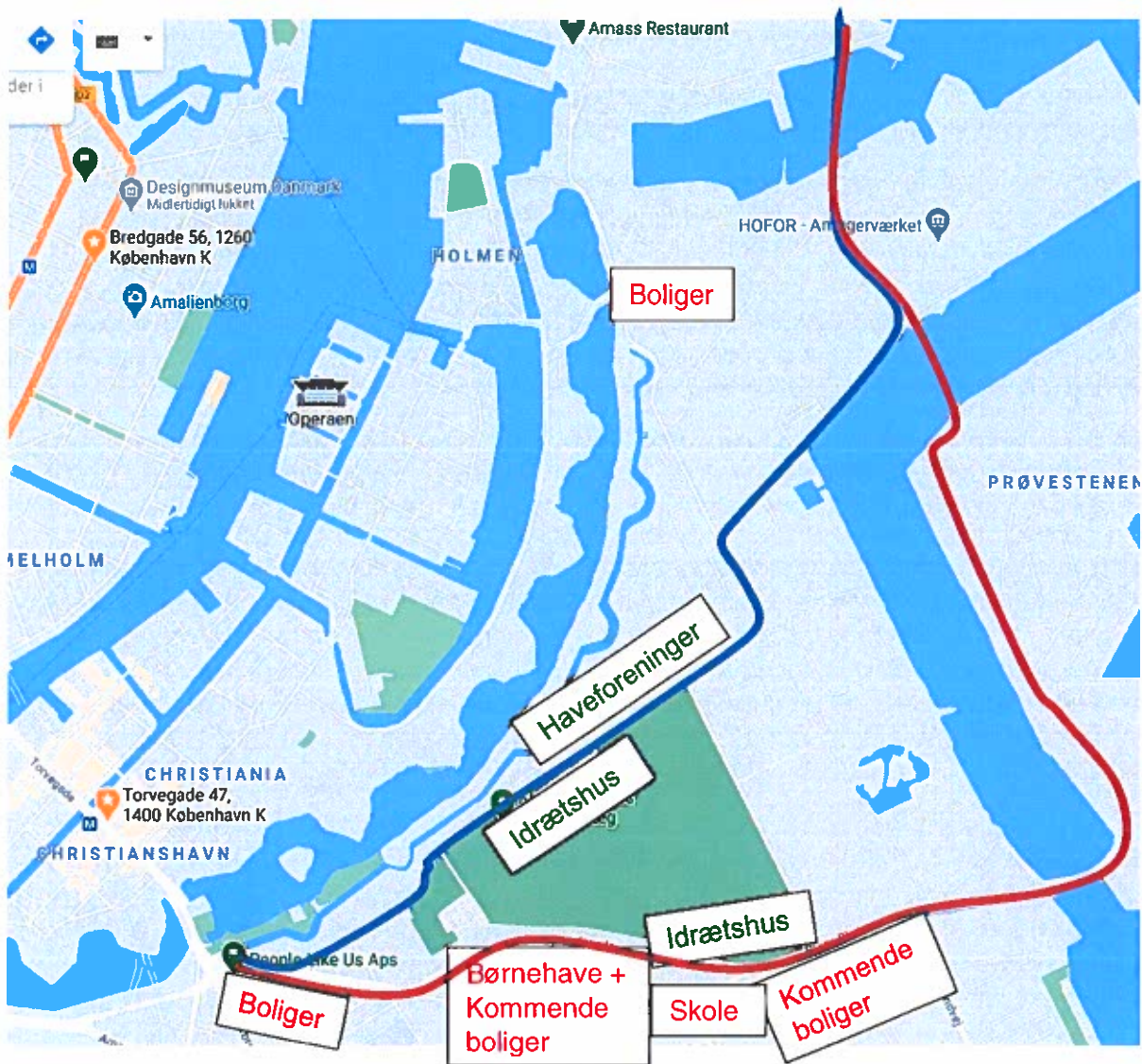
Jeg er klar over at Kløvermarksvej i dag er klassificeret som fordelingsgade, mens Vermlandsgade er klassificeret som regional vej, men disse klassifikationer kan (og bør) ændres. Fordelingsgader løber typisk gennem følsomme bymiljøer, hvilket jo gør sig gældende for Vermlandsgade, men IKKE Kløvermarksvej. Så det vil være oplagt at bytte om på klassificeringen for de to gader, da den ikke længere er tidssvarende, da der er boliger og børneinstitution, samt skole, flere boliger og butikker på vej på Vermlandsgade/Uplandsgade/Praghs Boulevard. På Kløvermarksvej (som i dag er klassificeret som fordelingsgade), har der derimod kørt lastbiler med skrald til ARC i over 100 år, så vejen må være dimensioneret til lastbiler...

Der er på informationsmøder blevet nævnt mulighed for at skraldebilerne fremover OGSÅ skulle køre syd om kløvermarken. Det vil jo bare gøre det hele endnu værre, af alle de samme grunde, som nævnt ovenfor.

Den transportvej jeg foreslår vil ikke komme tættere på boligerne på Margretheholmen, og vil samtidig skåne børnehave, skole og adskillig flere boliger.

Med håb om at I vil ændre anbefalet adgangsvej til transport af jord (og skrald).

Med venlig hilsen Preben Paaske



Fra:
Sendt: 21. januar 2021 21:57
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar ang. anlægning af Lynnetteholmen

20.01.2021

Høringssvar ang. anlægning af Lynnetteholmen

Som borger i København med tre børn, der bruger byen hver dag, er jeg dybt bekymret over udsigten til den voldsomme jordtransport.

I sig selv er lastbiltrafikken et stort problem. Jeg synes snarere, at byen har brug for færre lastbiler end flere. Mine børn færdes i byen hver dag. Lastbiler er den største fare for dem.

Endvidere er der så larmen og den luftforurening, som lastbilkørslen vil medføre. Jeg havde indtryk af, at København arbejdede for et bedre luftmiljø, ikke et dårligere.

Når man laver et projekt, som skal være til gavn for byen, er jeg uforstående over for, at man i processen vælger at skade byen i en længere årrække.

Mvh
Kathrine Rossau Villesen

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Fremsendt via mail til vvm@tbst.dk

CVR-nr. 31 88 49 93

Høringssvar fra Novafos til Miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Novafos har gennemgået materialet til høring af Miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside, og vores kommentarer fremgår af det følgende.

22-01-2021

Side 1 | 2

Forlængelse af spildevandsledninger

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at to meget vitale spildevandsledninger (U1 og U4) skal forlænges, da de i dag har udløbspunkter, som vil være i konflikt med Lynetteholmen. Dels er der store omkostninger forbundet med en forlængelse af ledningerne og dels har en forlængelse af ledningerne en noget længere tidshorisont, end hvad der ser ud til at være angivet i Miljøkonsekvensrapporten.

S21-0104

D21-026995

U4-spildevandsledningen sikrer, at overløb af regnvandsopblandet spildevand kan ledes væk fra de indre havne og dermed ikke forringer badevandskvaliteten i havnebadene. Udløbsledningen ejes i fællesskab af HOFOR og Novafos, og den håndterer spildevand fra bl.a. Gentofte, Gladsaxe, Frederiksberg og Københavns Kommuner. Samtidig sikrer ledningen mod udledninger af spildevand og regnvand, som belyst i Øresundssagen fra juni måned 2020.

Novafos har også en ejerandel i U1-udløbsledningen fra Renseanlæg Lynetten gennem vores delvise ejerskab af BIOFOS A/S.

Tidsplan

Det fremgår ikke helt tydeligt af Miljøkonsekvensrapporten hvornår forlængelserne af udløbsledningerne skal være udført. Tabel 3-12 indikerer, at det skal være inden udgangen af 2023, mens anlægstidsplanen (figur 3-36) kunne indikere, at det er allerede inden udgangen af 2022. Disse tidshorisonter er det ikke muligt at overholde.

En forlængelse af U4 vurderes at være yderst kompliceret, og det skal derfor vurderes, om det er realiserbart og kompatibelt med den øvrige langsigtede planlægning i de involverede kommuner. Alternativt skal udløbsledning og -punkt flyttes til et andet sted, hvilket i tidsmæssig forstand vil være kræve en endnu længere proces.

Det vurderes, at en forlængelse af udløbsledningerne for U1 og U4 vil være VVM-pligtig. Med en igangsættelse af projektet her i foråret 2021, vil udbud, udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport, indhentning af myndighedstilladelser, projektering og udførsel forventeligt kunne være afsluttet i 2028. I dette tidsoverslag er der indarbejdet tid til myndighedsbehandling, men det er usikkert hvor lang tid myndighedsbehandlingen vil kræve.

En løsning, som imødekommer tidshorizonten for forlængelse af ledningerne samt ønske om opstart på spunsning og opfyldning af Lynetteholmen, kan være, at spunsning og opfyldning i de områder, hvor der skal arbejdes med forlængelse af udløbsledningerne udsættes. Det vil svare til at der indføres en ekstra fase.

Økonomi

En forlængelse af U4-spildevandsledningen vurderes på nuværende tidspunkt at koste mellem 50 – 100 mio. kr., og BIOFOS forventer langt større udgifter til forlængelse af U1 samt nødoverløb

Novafos forventer, at omkostninger til omlægning af udløbsledningerne - affødt af Lynetteholm-projektet – afholdes af bygherren. Det er Novafos' forventning, at dette forhold indgår og reguleres i den kommende anlægslov.

Kontaktperson fra Novafos er Kommunekoordinator Arne Kristensen, e-mail: ark@novafos.dk, tlf. 4420 8135.

Venlig hilsen

Carsten Nystrup
Adm. Direktør

Høringssvar omkring anlæg af Lynetteholmen

Højvandsdiger.

Der er kun bedt om høringssvar omkring de indledende ting, vedrørende det store samlede projekt. Jeg vil dog gerne skele til, hvad der kan forventes at blive anlagt senere til andre formål f.eks. diger, sluser, kanaler og adgangsveje til omfartsvejen øst om København.

Et af de væsentlige elementer i Projektet er jo, at beskytte Københavns Havn indre.by mod oversvømmelser i forbindelse med høj vandstigninger og storme. På vedlagte udklip vises nogle tidligere planer, om hvorledes man tænker sig digerne bliver placeret i det østlige København og der henvises jo også i udspillet til, at nogle af dæmningerne til jordtransport kan indgå som digeværn.



Jordtransport i mange år.

Et stort problem i forbindelse med anlæg af Lynetteholmen er transporterne af jord i opbygningsfasen, og her er der i øjeblikket forudsat, at man vil lave en adgangsvej til kørsel af jord på en dæmning tværs over Lynettehavnen med en form for indbygget åbningsmekanisme. Men da man forventer at at broen skal holdes lukket i hele arbejdsperiodens arbejdstid, er der en meget stor ulempe forbundet med dette projekt. Derfor foreslås det, at man anlægger den pågældende dæmning som en permanent løsning, hvor der også er plads til andre køretøjer og cykler og gående, altså som en offentlig, bred kørevej. Den ophøjes således til at blive den kommende hovedadgangsvej til Refshaleøen. Dæmningen kan også gøres væsentlig bredere, hvis man får brug for at føre offentlig transport eller rørføringer på tværs af Lynettehavnsrenden.

Samtidig foreslås det, at man umiddelbart efter anlæg af den ny hovedadgangsvej nedlægger den nuværende Refshalevej. Den gamle Refshalevej er meget smal og kringledet og ligger i et historisk terræn med byens gamle forsvarsværker, hvor fredninger hindrer større ændringer, der kan fremstå som et tidssvarende vej- og transportsystem, til betjening af den kommende store udvikling i området.



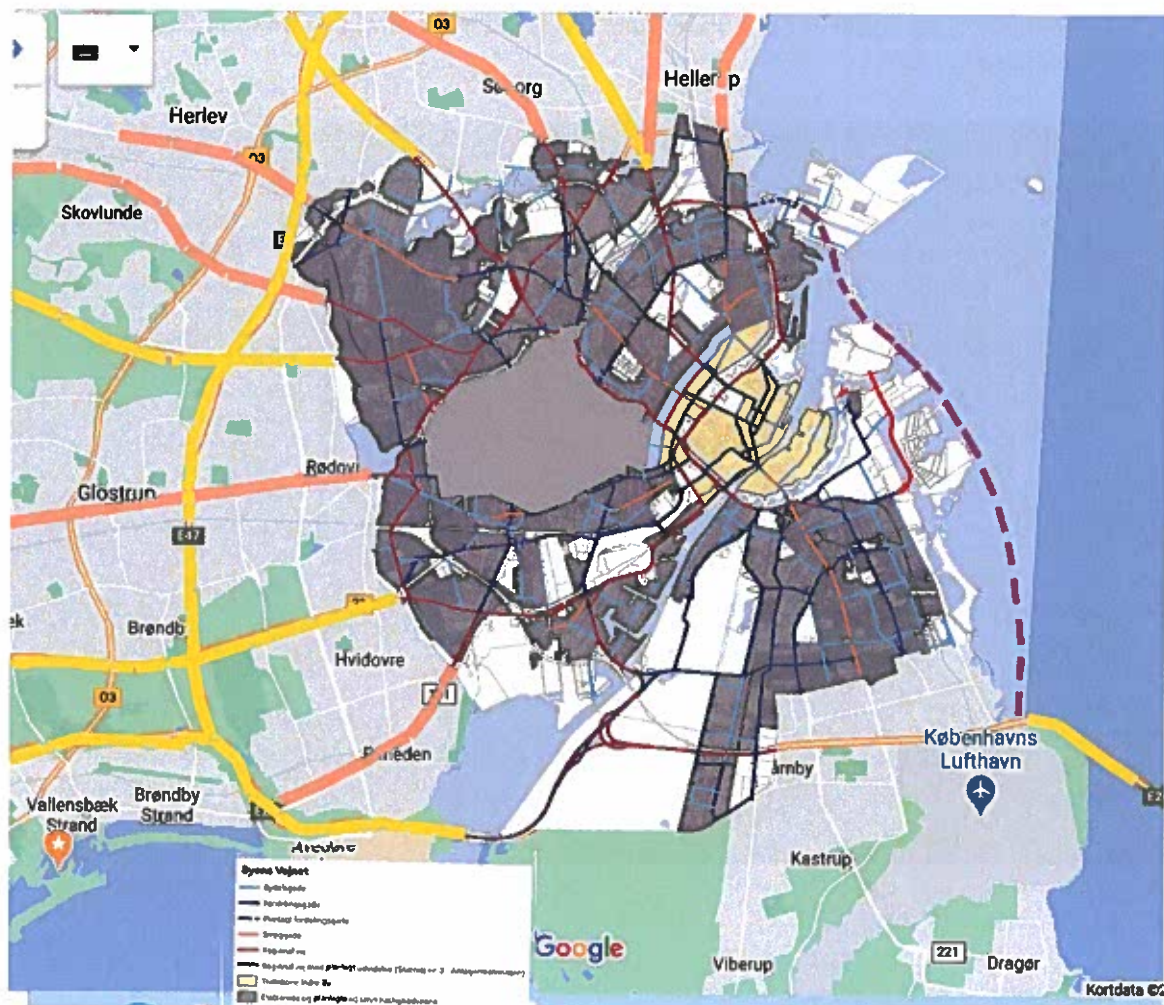
Nye muligheder når Refshalevej lukkes.

En beslutning om ny hovedadgang til Refshaleøen åbner mulighed for, at man kan bygge en kanal i mellem Lynettehavnen og Københavns Inderhavn, hvor der kun er nogle få hundrede meter, gennem det mere eller mindre uanvendt areal.



anlægges lige fra starten af og at kørevejen placeres ovenpå det . Derved opnår man at være helt uafhængig af den øvrige trafik på Prøvestenen. På senere tidspunkt, når byggeriet Kløverparken er færdiggjort, kan man overveje at flytte vejen ned på selve Prøvestenen, således at højvandsdiget kommer til at fungere som et støjværn for af Kløverparkbebyggelsen med flere. Bibeholdes kørevejen oppe på dige som en reserve, har man den mulighed, at denne vej kan bruges som nødvej, hvis og når vandstanden skulle stige så meget i Øresund, at man oversvømmer dele af Prøvestenen. På den måde sikre man sig , at der altid er køre mulighed for kørsel til Refshaleøen og Lynetteholmen selv efter en højvands katastrofe.

Et samlet overblik over vejsystemerne i fremtiden vil komme til at se således ud.



Med venlig hilsen
Svend Aage schiermacher

Hvis Lynettehavnen får adgangen ud til inderhavnen er en stor del af deres betænkeligheder bragt ud af verden, men man mangler jo stadigvæk muligheden for at kunne sejle ud fra en havn i det pågældende område direkte til Øresund. Derfor foreslås det samtidigt, at der anlægges en mindre sejlbådshavn øst for selve dæmningen så tæt på Det nuværende sejlkлуб, at det stadig kan fungere som en samlet, stor Sejlkлуб. Den nye del er så specielt til rådighed for gæstesejlere og sejlere, der har ønske om at sejle direkte ud i Øresund. Den gamle havnedel kan anvendes til folk, der kan leve med, eller ønsker at have adgang til inderhavnen.

Den nye fremtidige adgangsvej til Refshaleøen bør ske til en linjeføring tværs over Lynetteholm-løbet og slutte af i en rundkørsel, der skaber adgang til det kommende fordelingsvejnet på øen.



Det overordnede vejsystem.

I fremtiden vil adgangsvejen til Refshaleøen/Lynetteholm fra Københavns blive ad Prags Boulevard og videre over til Benzinøen / Prøvestenen, hvorfra der føres en vej på det nyanlagte dige langs Prøvestenen, hen over indsejlingen til Københavns motorbådsklub KMK, videre over kraftværkshalvøen og ud på en dæmning over Lynettehavns indløbet, som jeg forestiller mig ikke behøver at være forsynet med nogen form for sluse eller bro på længere sigt, fordi der er skabt sejladgang gennem en kanal til inderhavnen.

Som adgangsvejen nordpå fra Prags Boulevard har By og Havn forudsat, at man kan benytte eksisterende vej på Prøvestenen. Men da man alligevel har planlagt at skulle lave et dige langs kanalen på vestsiden af Prøvestenen, foreslås det at det planlagte dige

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

E-mail – vvm@tbst.dk

19-01-2021

Vores reference:

Sag nr. 2019-54204

Sikre farvande

/Flemming Sparre Sørensen

Med henvisning til høring af 30. november 2020 fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (jnr. TS6020102-00024) skal Søfartsstyrelsen hermed bemærke følgende.

Indledningsvis skal det oplyses, at Søfartsstyrelsen alene har set på det modtagne materiale ud fra et sejladsmæssigt synspunkt og ikke påvirkninger på land eller for miljø i øvrigt. Søfartsstyrelsens bemærkninger omhandler derfor udelukkende de dele af miljøkonsekvensrapporten og tilhørende baggrundsrapport, der vedrører sejlads.

Søfartsstyrelsen konstaterer, at projektet indebærer ændringer i sejladsforhold i området ved den planlagte Lynetteholmen. Søfartsstyrelsen afventer imidlertid udarbejdelsen af egentlige sejladsrisikoanalyser for besejlingen af området ift. de ændringer, som etablering af Lynetteholmen afstedkommer.

Disse analyser skal dække både etablerings- og driftsfaserne og omfatte sejlads i ex. Kronløbet, Lynetteløbet, Kongedybet og Hollænderdybet.

Søfartsstyrelsen vil på baggrund af disse risikoanalyser vurdere behovet for eventuelle supplerende sejladssikkerhedsmæssige tiltag m.v.

Søfartsstyrelsen har følgende bemærkninger i øvrigt.

AIS-data

Ved Søfartsstyrelsens gennemgang af materialet er der foretaget en kontrol af de AIS-data, som er anvendt i både baggrundsrapporten og i miljøkonsekvensrapportens afsnit 26.

Søfartsstyrelsen kan konstatere, at der er stor forskel mellem de AIS-data, der er anvendt i rapporterne, og de AIS-data, som Søfartsstyrelsen har trukket for samme passagelinjer for 2018. Der henvises til vedlagte kort med passagelinjer og tilhørende regneark, der viser Søfartsstyrelsens dataudtræk.

I forbindelse med udarbejdelse af sejladsrisikoanalyser skal der anvendes nyeste data for sejlads i området.

SØFARTSSTYRELSEN

Caspar Brands Plads 9

4220 Korsør

Tlf. 72 19 60 00

CVR-nr. 29 83 16 10

EAN-nr. 5798000023000

sfs@dma.dk

www.soefartsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET

I de to rapporter anføres det, at en del sejlads i området består af mindre fritidsfartøjer, som ikke anvender AIS. Data er derfor korrigeret i rapporterne ud fra manuelle optællinger og data fra anden side. Søfartsstyrelsen har ikke mulighed for at vurdere validiteten af disse korrektioner.

Dæmninger

Etablering af dæmninger ved Margretheholms Havn og ved Københavns Motorbådsklub kan afstedkomme behov for ændringer i havnereglementer for de to havne og for etablering eller ændringer i afmærkning for sejladsen. Søfartsstyrelsen forudsættes inddraget i dette i god tid før der påbegyndes egentlige arbejder til søs.

Kommercielle skibe

I miljøkonsekvensrapporten er der i afsnit 1.22 anført, at "... kommercielle skibe skal sejle øst om Middelgrunden ...". Dette er ikke korrekt.

Hvorvidt der for såvel lystbåde som erhvervsfartøjer sejles øst eller vest om Middelgrunden afgøres af det pågældende fartøjs fører.

En vurdering af, hvorvidt der skal ske en regulering af sejladsen i fx Kongedybet vil bero på resultaterne af de kommende sejladsrisikoanalyser.

Spærretider mv.

Videre i afsnit 1.22 er omtalt spærretider, særlige signaler og ventepladser for lystfartøjer i Kronløbet. Det skal bemærkes, at Søfartsstyrelsen afventer den relevante sejladsrisikoanalyse, før der kan tages stilling til sådanne tiltag.

Sejlads i Kongedybet fra syd

I afsnit 26.2.5 er nævnt, at der fra 2022 kun må sejles i Kongedybet fra syd. Dette er ikke korrekt. Hvorvidt der sejles i Kongedybet fra nord eller syd afgøres af det pågældende fartøjs fører.

En vurdering af, hvorvidt der skal ske en regulering af sejladsen i fx Kongedybet vil bero på resultaterne af de kommende sejladsrisikoanalyser.

Broreglement

Der skal ifm etablering af en klapbro i dæmningen i Magretheholms havn udformes et broreglement med beskrivelse af sejlernes mulighed for besejling. Der kan her henvises til bekendtgørelse nr. 124 af 06/02/2015 om broreglementer for broer i danske farvande.

Med venlig hilsen

Flemming Sparre Sørensen
Nautisk konsulent

Direkte telefon: +45 72 19 61 78

Kronløbet

AIS data for 2018 frukket af Søfartsstyrelsen

Ship type	East	West	Total
Undefined	23	32	55
Law enforcement	20	18	38
Passenger	768	784	1552
Cargo	524	524	1048
Tanker	99	103	202
Other	22	25	47
Reserved	1	1	2
Fishing	5	5	10
Towing	8	10	18
Towing long/wide	2	2	4
Dredging	47	40	87
Diving	4	3	7
Military	104	106	210
Sailing	146	191	337
Pleasure	86	93	179
HSC	1	1	2
Pilot	45	55	100
SAR	120	147	267
Tug	567	501	1068
Port tender	70	46	116
Total			5349

Hollænderdybet

AIS data for 2018 trukket af Søfartsstyrelsen

Ship type	North	South	Total
Undefined	174	193	367
Law enforcement	5	2	7
Not party to conflict	4	4	8
Passenger	159	173	332
Cargo	6812	8396	15208
Tanker	807	2047	2854
Other	124	115	239
Reserved	9	20	29
Fishing	465	417	882
Towing	38	35	73
Towing long/wide	13	8	21
Dredging	66	79	145
Diving	73	80	153
Military	77	85	162
Sailing	235	210	445
WIG	0	1	1
Pleasure	220	227	447
HSC	7	10	17
Pilot	40	42	82
SAR	111	85	196
Tug	134	133	267
Port tender	18	18	36
Total			21971

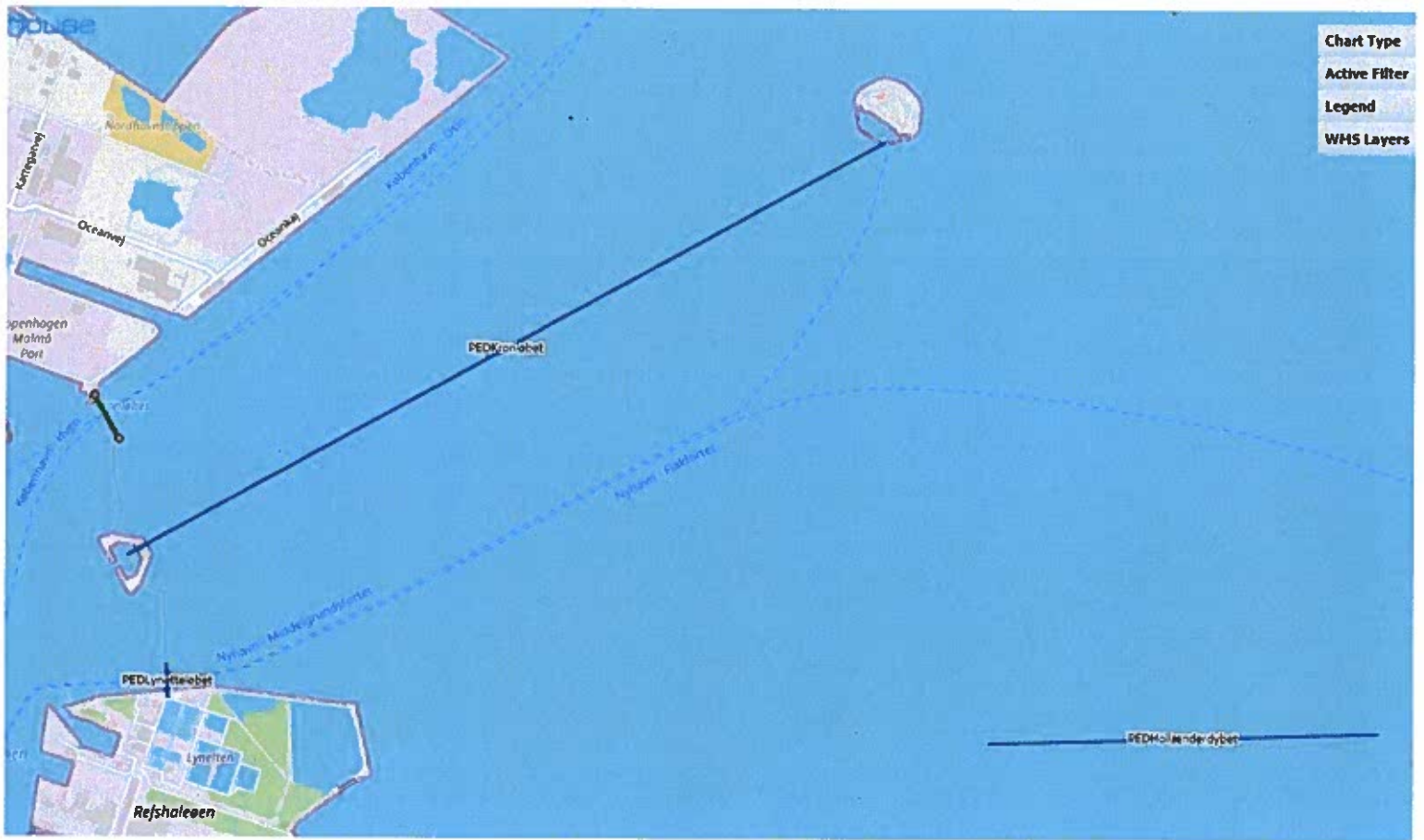
Lynetteløbet

AIS data for 2018 trukket af Søfartsstyrelsen

Ship type	East	West	Total
Undefined	14	11	25
Law enforcement	19	16	35
Passenger	664	632	1296
Cargo	4	6	10
Tanker	6	1	7
Other	21	20	41
Fishing	16	12	28
Towing	4	2	6
Dredging	5	13	18
Diving	30	30	60
Military	95	93	188
Sailing	920	892	1812
Pleasure	800	796	1596
HSC	17	12	29
Pilot	5	4	9
SAR	172	144	316
Tug	14	17	31
Port tender	138	160	298
Total			5805

Kongedybet

AIS data for 2018 trukket af Søfartsstyrelsen			
Ship type	North	South	Total
Undefined	31	27	58
Law enforcement	20	23	43
Passenger	293	286	579
Cargo	488	550	1038
Tanker	357	367	724
Other	48	48	96
Reserved	0	1	1
Fishing	33	59	92
Towing	7	4	11
Towing long/wide	1	0	1
Dredging	106	105	211
Diving	23	24	47
Military	73	69	142
Sailing	918	910	1828
Pleasure	846	922	1768
HSC	16	15	31
Pilot	146	138	284
SAR	153	126	279
Tug	234	249	483
Port tender	225	273	498
Total			8214



Akademiraadet vil opfordre By & Havn og Københavns Kommune til aktivt at undersøge de alternative muligheder og arbejde for en helhedsorienteret VVM-proces, før man begynder at ændre på de unikke landskabelige og byarkitektoniske træk, som Københavns Havn udgør i dag i form af byens forbindelse med horisonten, havet og dermed selve byens historie.

Venlig hilsen
Akademiraadet



Det Kongelige Akademi for de Skønne Kunster virker til kunstens fremme og som statens rådgiver i kunstneriske spørgsmål. Akademiraadet behandler henvendelser fra statslige myndigheder og kan på eget initiativ indhente oplysninger fra og fremsætte erklæringer over for statslige myndigheder og institutioner samt over for offentligheden. Akademiraadet står til rådighed som rådgiver i kunstneriske spørgsmål for kommunale myndigheder.



329

DET KONGELIGE AKADEMI FOR DE SKØNNE KUNSTER
AKADEMIRAADET

Virker for et skønnere Danmark

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
VVM@tbst.dk

Charlottenborg den 21. januar 2021

Høringssvar i forbindelse med miljøkonsekvensvurdering af Lynetteholm

Akademiraadet ønsker med denne udtalelse at forholde sig kritisk til afgrænsningen af miljøkonsekvensvurderingen og processen for udviklingen af Lynetteholm. Etableringen og udbygningen af et projekt af en størrelse som Lynetteholm vil få en vidtrækkende betydning for Københavns udvikling i de næste mange år. De langtrækkende konsekvenser for så stort et projekt bør belyses, så der nu, i 2021, træffes beslutninger på et fuldstændigt oplyst grundlag og efter de demokratiske inddragelsesprocesser, vi har tradition for i Danmark.

De kystnære landskaber – udsigten, vandet og horisonten i Københavns Havn er fællesskabets eje, hvis de forandres og måske forsvinder, er det vigtigt med en tilbundsående og grundig samtale om dette.

Det vi kan konstatere efter det digitale orienteringsmøde samt gennemlæsning af det offentliggjorte materiale er at man udfører en 'skiveskåret' miljøkonsekvensvurdering, der ikke belyser påvirkninger af byudvikling og infrastruktur. Miljøkonsekvensvurderingen er begrænset til påvirkninger fra etablering af Holmens perimeter, opfyld af jord, etablering af kystlandskab samt transportvej af jord, da disse projektdele er konkretiserede. Men dette opfyld sker med den klare intention om at gøre plads til byudvikling og infrastrukturprojekterne Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm, og en eventuel fremtidig dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn og derfor anbefaler Akademiraadet, at disse naturligvis bør belyses sammen med og ikke som det er foreslået nu '*på et senere tidspunkt*'.

Vi lever i en tid, hvor der skal findes nye svar på nutidens og fremtidens udfordringer ift. vores miljø, ressourcer, klima, urbanisering og ulighed. Planlægning af nye byområder bør bygge på bæredygtige, fremtidssikrede og demokratiske beslutninger. Derfor bør Lynetteholm-projektet belyses i sin helhed i forbindelse med miljøvurderingen af projektet.

Det er særlig bekymrende, at de visualiseringer, der skal vise projektets visuelle påvirkning af Københavns Havn udelader den forventede byudvikling, som vil give et helt andet indtryk end de visualiseringer, der præsenteres i miljøkonsekvensvurderingen og deraf afledte konklusioner om projektets visuelle betydning.

Som visualiseringerne fremstår nu, beskriver de blot et mellemstadium i Lynetteholms udvikling. På tilsvarende vis står de offentliggjorte prospekter af kystlandskabet som drømmebilleder løsrevet fra den reelle fremtidige kontekst, som urbaniseringen af Lynetteholm vil udgøre.

Vi er klar over, at planlægningen af byudviklingen og beslutningsprocesserne omkring dette, i omfang af 35.000 beboere, er omfangsrigt.

Alligevel mener vi, at det havde klædt VVM-processen at have belyst byudviklingens visuelle påvirkning i form af forenkede volumenstudier, tilsvarende de volumenstudier, som er præsenteret i det offentliggjorte prospekt af Lynetteholm fra luften.

Akademiraadet kom med en række anbefalinger i et tidligere høringssvar, herunder tilstrækkelige muligheder for at udvikle naturbaserede landskaber med integreret klimasikring for det store fællesskab, og dermed kvalificering af den nuværende udformning, og åbenhed om, hvad der betinger den nuværende afgrænsning.

Vi er meget positive over for den adaptive tilgang til udviklingen af et 60 ha stort kystlandskab på Holmen, som præsenteres i materialet. Og vi ser det som en særlig mulighed for at introducere nye typer rekreative landskabsbyrum ved vandet – til gavn og glæde for alle byens indbyggere. Vi må dog konstatere, at tilgangen kun er muliggjort ved at udvide Holmens perimeter betragteligt, og at finansieringen af kystlandskabet er sikret ved en garanti fra Københavns Kommune på 400 mio. kr. Det er svært at se, at forventningen om at Lynetteholm-projektet vil give noget tilbage til byen og dens borgere vil blive indfriet.

At byvækst sænker boligpriserne, som er et af de fire svar på, hvordan Lynetteholm løser Københavns udfordringer, stiller vi os tvivlende overfor. Historien giver os ikke eksempler på dette inden for de seneste årtiers markante urbanisering af Danmarks større byer.

Tilsvarende kan vi med bekymring se, at almene boliger fremføres som et minus i den samlede kalkule for Lynetteholm. En by af Lynetteholms størrelse skal bygges på visioner, der passer til det samfund, vi ønsker at skabe for kommende generationer, og være i tråd med Københavns Kommunes agendaer om en bæredygtig hovedstad. Det gælder også for forbindelserne for den bløde (bæredygtige) infrastruktur, herunder særligt cyklisterne, til Lynetteholm, der bør ligge højt i prioriteringen af infrastrukturen.

Redegørelsen for afdækning af alternativer til det planlagte projekt er meget sparsomt belyst. Hvis travlheden med godkendelse af opstart af anlæg af jorddeponi er betinget af det store overskud af jord fra byggerier i hovedstadsområdet (fx metrobyggeriet), så mener Akademiraadet, at man bør belyse mulige scenarier for at løse dette, så vi kan få prioriteret en helhedsorienteret og bæredygtig planlægning for området.

Eksemplerne er mange, og der kan hentes inspiration i andre store byplan- og infrastrukturprojekter, der har integreret overskudsjord. Lyshøjen af landskabsarkitekt og billedkunstner Steen Høyer og billedkunstner Eva Koch eller Herstedhøje i Albertslund, der blev bygget af ca. 3 mio. m³ overskudsjord, fungerer som nye pejlemærker og kunstneriske interventioner i de nye bylandskaber.

Akademiraadet anbefaler, at By & Havn indtænker samarbejder mellem arkitekter og billedkunstnere allerede fra starten af planlægningen af den nye bydel. Billedkunstnere arbejder meget forskelligt og mange netop i den byrumsmæssige og landskabelige skala.

Det er ikke for sent at gentænke øens udformning, da vi med det foreliggende materiale nu ser øen i en ny udformning. På tidligere tiders anlæg af havnenære arealer og fortifikationsanlæg fulgte formen funktionen. Lynetteholmen synes derimod at være defineret af de tekniske afgrænsninger fra naboer som Trekroner, selvom fortællingen om perimeteren i materialet bæres af to cirkelslag.



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
VVM@tbst.dk

Høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

22.01.2021

Arkitektforeningen takker for muligheden for at afgive høringssvar i forbindelse med høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Generelle bemærkninger om Lynetteholm

Lynetteholmen kan blive et vigtigt projekt for Københavns udvikling, som sigter mod at løse nogle af de udfordringer, som hovedstaden står over for i fremtiden – behovet for klimasikring, behovet for flere boliger, en trafikløsning øst om København samt deponering af overskudsjord fra andre byggeprojekter. Der ligger dermed et potentiale for en værdiskabelse gennem et helhedsorienteret og overordnede planmæssige greb, som løser flere presserende udfordringer på én gang.

Generelle bemærkninger af høring af Miljøkonsekvensrapport om Lynetteholm

Høringen af miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm omhandler alene konstruktionen af øens afgrænsning med ny adgangsvej og modtagelsesanlæg. Dermed ligger det ikke inden for rammerne i denne høring at forholde sig til hvad og hvordan, der bygges og byudvikles på Lynetteholm.

Dette er tilfældet på trods af, at metro og havnetunnel er en stor del af forudsætningen for det delvist selvfinansierende projektets økonomi, og at byudviklingen på Lynetteholm selvfølgelig også vil have miljømæssige konsekvenser. Arkitektforeningen savner en belysning og stillingtagen til de regionale implikationer ved etableringen af Lynetteholm, idet etableringen uundgåeligt vil påvirke hele hovedstadsregionen i forhold til bosætning, trafik, erhverv og arbejdspladser.

Arkitektforeningen har i forbindelse med denne høring bemærket, at andre organisationer har rejst spørgsmålet om, hvorvidt denne miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm er i strid med EUs miljøvurderingsdirektiv på grund af kravet om, at der laves én samlet vurdering af, hvordan hele projektet vil



påvirke miljøet. Arkitektforeningen vil opfordre til, at det juridisk afklares om, denne høring er i strid med EU's miljøvurderingsdirektiv.

På grund af afgrænsningen i høringen, er det så at sige kun "halvdelen" af projektet i form af en flad ø, der kan afgives bemærkninger til, hvilket unægtelig gør det sværere at komme med konkrete bemærkninger til eksempelvis de landskabelige forhold og visuelle påvirkninger, da der afgives bemærkninger til en ubebygget ø, som knap er synlig fra Københavns vandfront. De væsentlige landskabelige og visuelle påvirkninger og langsigtede trafikale-, erhvervs-, og boligmæssige påvirkninger for hele hovedstadsregionen vil dermed først komme i det øjeblik, der bygges på Lynetteholm. Samtidig har vi også en forståelse for de lange tidsperspektiver, herunder at opfyldningen først forventes afsluttet i 2050 og byudviklingen i 2070.

Vi mener, at denne høring af et amputeret Lynetteholms-projekt er problematisk, og vi vil gerne, benytte lejligheden til at knytte nogle overordnede kommentarer til processen for det samlede fremtidige projekt. København har en ambition om at være en bæredygtig by, og dette skal Lynetteholm selvfølgelig være med til at understøtte. Derfor er det allerede nu vigtigt at konkretisere, hvordan den kommende byudvikling på Lynetteholm tænkes ind i den grønne omstilling, herunder hvordan den arkitektoniske kvalitet sikres, hvilket bør indebære en arkitektkonkurrence om den overordnede masterplan, og sidenhen arkitektkonkurrencer i forhold til de konkrete bydele og -rum. Det er også vigtigt, at borgere så tidligt som muligt inddrages i disse processer. Men det er ikke nok. Forudsætningen for en vellykket byudvikling på Lynetteholm er også politiske visioner, mod og holistisk tækning, som kan omsættes til en arkitektonisk stærk masterplan. Herunder skal der bygges på læringer - både gode og dårlige - fra de seneste årtiers store byudviklingsprojekter i Ørestad, Carlsberg, Nordhavn og Frederiksbergs sygehus, som påbegyndes inden for den nærmeste fremtid.

Specifikke bemærkninger

Arkitektforeningen har ingen bemærkninger til det specifikke projekt, da det ikke kan vurderes uden helheden.

Med venlig hilsen

Lars Autrup
Direktør
Arkitektforeningen

Fra: Grethe Bille
Sendt: 22. januar 2021 10:03
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Jeg har tidligere fremsendt dette debatindlæg, som efterfølgende er blevet optaget i Amager Bladet den 13. januar. Jeg genfremsender det hermed for at være sikker på, at det bliver medtaget som indlæg i høringsrunden.

Med venlig hilsen
Grethe Bille
Vermlandsgade 14, I
2300 Kbh. S
tlf. 41235130

Lastbiltransport til Lynetteholmen

Som kommentar til debatindlægget den 16/12 af Ingvar Sejr Hansen, udviklingsdirektør i By&Havn, vil jeg gerne tilføje følgende:

Jeg bor i ejendommen, der ligger på hjørnet af Christmas Møllers Plads og Vermlandsgade og på bagsiden Markmandsgade. Jeg bor i en 1. sals lejlighed i Vermlandsgade og har således boet i "orkanens øje", hvad angår tung trafik, i mange år. Vi, der bor her, er i det store og hele glade for det, hvad beliggenheden angår, bortset fra forureningen fra udstødningsgasser og snavs og skidt fra åbne transportere af jord, grus, sten og skrot, som det har fundet sted i mange år i takt med bygning af metro og udbygningen af boliger på Østamager. Foruden renovationsbilerne fra Kløvermarksvej og cementblanderne og benzinbilerne fra Prøvestenen osv. Der tales meget om, at etableringen af en ny vej over Prøvestenen vil lede trafikken uden om beboelsen på Margretheholm. Det er godt for Margretheholm, men jeg vil gerne anføre, at der er tre beboelsesejendomme i Vermlandsgade på stykket mellem Christmas Møllers Plads og Uplandsgade, som vil komme til at leve med forøgelse af - en i forvejen massiv tung og forurenende trafik. Alle transportere - både fra Langebro og Knippelsbro gennem Torvegade vil passere forbi vores ejendomme. Og hvordan vil det se ud for de fremtidige planer for Uplandsgade, hvor der er mange nedrivningsparate industrivirksomheder? Hvad vil det betyde for eventuelle planer om at bygge boliger her?

Jeg skrev et år efter min indflytning i ejendommen i 2005 til Københavns Politi og henledte opmærksomheden på, at så mange lastbiler med forurenende transportere sjældent anvender de presenninger, der er rullet sammen på siden, til at lægge hen over det transporterede. Jeg mente, at det var et lovpligtigt krav, og det var grunden til, at jeg rettede henvendelse til politiet. Jeg kan se - fordi jeg stadigvæk har brevet - at jeg har fået svar fra en underskreven person hos politiet, afd S/Miljø med oplysning om, at vedkommende har skrevet til Miljøkontrollen i Københavns Kommune og gjort opmærksom på forholdene.

Jeg fik aldrig svar fra Miljøkontrollen, og jeg fik heller ikke udfyldt et vedlagt skema til fremsendelse. Det forekom mig meget kompliceret og omfattende, idet jeg skulle anføre navn og aktivitet på samtlige virksomheder, det drejede sig om og om, hvorvidt jeg selv havde rettet henvendelse til den pågældende virksomhed. Det siger sig selv, at det drejer sig om et utal af forskellige entreprenører, og det er en umulig opgave.

Grethe Bille,
Sendt fra [Mail](#) til Windows 10

Fra: Tom Elmer Christensen - FLID <tom@flidhavne.dk>
Sendt: 22. januar 2021 10:30
Til: VVM-Sager
Cc: Jesper Højenvang - FLID; Trine Larsen - FLID; Dan Hasløv
Emne: Foreningen af Lystbådehavne i Danmark - Høringssvar - Miljøkonsekvensrapport
Vedhæftede filer: Høringssvar VVM - 21-01-2021.PDF; Jordtransport med pram 21-01-2021.DOCX; Middelgrunden - et alternativ til Lynetteholm 21-01-2021.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9020720

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Ad.: TS6020102-00024

Foreningen af Lystbådehavne i Danmark afgiver hermed bemærkninger til høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm.

Til høringssvaret vedlægges to bilag

- Middelgrunden – et alternativ til Lynetteholmen
- Lynetteholm – Kan overskudsjord transporteres i pramme i stedet for lastbiler

Venlig hilsen

Tom Elmer Christensen
Specialkonsulent
M: 21208889
www.flidhavne.dk

21. januar 2021

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Vedr.: Lynetteholm – TS6020102-00024

Høringssvar fra lystbådehavne i Københavns Havn om miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Foreningen af lystbådehavne i Danmark, FLID, vil på vegne af lystbådehavne og klubber i Københavns Havn med 50-60.000 aktive brugere takke for muligheden for at kommentere undersøgelsen af de miljømæssige konsekvenser af Projekt Lynetteholm (VVM). ***Det er vores håb, at høringen også er udtryk for vilje til at afsøge og undersøge, om de udfordringer, som Projekt Lynetteholm skal løse, kan nås bedre, billigere og hurtigere på anden måde.***

Lynetteholm vil med et slag gøre sejlads ud af Københavns Havn meget vanskelig og farlig for lyst- og sportssejlere. Alternativer til denne trussel mod inderhavnens 9 lystbådehavnes eksistens mangler i VVM redegørelsen. Ind- og udsejling af Københavns Havn begrænses til kun et smalt løb, hvor godsskibe, krydstogtskibe, sejlbåde, kajaker og motorbåde skal dele den sparsomme plads. Det sker allerede i 2023. Alle med kendskab til havnedrift og sejlads i Københavns Havn og i de Blå organisationer appellerer til, at By & Havns udkast og vurderinger ikke får lov til at stå alene tilbage.

Derfor vil FLID, de blå organisationer og lystbådehavnene gerne præsentere et alternativ udarbejdet af Hasløv og Kjærsgaard Arkitektfirma – Projekt Middelgrunden. Vi opfordrer politikere i Folketinget og Københavns Borgerrepræsentation til at beslutte en VVM-screening af denne løsning.

Hvis stat og kommune trods alternativet fastholder Projekt Lynetteholm, er der stadig flere muligheder for at begrænse ulemperne og give lystbådehavnene og de mange brugere muligheder for søsport og friluftsliv. Det skriver vi om i Punkt 2.

Sidst, men ikke mindst, savner FLID mange konkrete forhold i VVM-redegørelsen afklaret. Trods VVM redegørelsens mange sider, er der efter vores faglige vurdering og erfaring med sports- og lystsejlads stadig alt for mange forhold, der kun delvis eller ikke er behandlet. Det spørger vi til i Punkt 3.

1. Middelgrunden - Hvis man vil opnå en højvandssikring, et jorddepot og areal til byudvikling, er der en bedre mulighed end Lynetteholm

Projekt Lynetteholm skal løse især tre tungtvejende opgaver. Det ene er, at sikre det centrale København mod fremtidens havstigninger og forebygge oversvømmelser. Det andet er behov for at kunne anbringe, rense og nyttiggøre de meget store forurenede jordmængder fra bygge og anlægsprojekter i København, og det tredje er arealer til ny byudvikling.

Arkitektfirmaet Hasløv og Kjærsgaard har sammen med aktive brugere af Københavns Havn udtænkt Projekt Middelgrunden, som et alternativ til Lynetteholm. FLID finder det yderst relevant at

vurdere de miljømæssige konsekvenser ved dette projekt, da det både opfylder de udfordringer, som Projekt Lynetteholm skal løse, og samtidig skaber flere nye muligheder i verdensklasse, som kan realiseres hurtigere og billigere. *Projektforslaget er vedlagt og ca. 50.000 brugere støtter, at Middelgrunden undersøges som en alternativ placering.*

Middelgrunden var engang en losseplads for bygge- og anlægsaffald, og huser en række vindmøller, der inden for en kortere årrække skal erstattes af større møller, eller erstattes af ny kapacitet et andet sted, hvor bl.a. flytrafik ikke forstyrres.



Figur 1 Erstattes Lynetteholm med Middelgrunden opnås mange fordele

Middelgrunden contra Lynetteholm

- ✓ Middelgrunden er en ca. 6 km lang og 2 km bred grund af kalksten varierende fra 2-5 meter dybde beliggende i Øresund og med en kerne på samlet **6,7 km²**
- ✓ Det urene område af Middelgrunden med en **dybde på 1-2 meter**, dækker den gamle losseplads og er på **3,8 km²**. I alt er Middelgrunden således på ca. **10 km² mod Lynetteholmen på 2,8 kvm**
- ✓ Grunden begrænses mod Amager af Kongedybet og mod Saltholm Flak af Hollænderdybet
- ✓ Middelgrunden kan opbygges **etapevis** og **hurtigere** end Lynetteholmen pga. den lave dybde, fx først på dele af det urene område
- ✓ For at inddæmme opfyldningsområdet, skal der **bruges væsentligt færre rene materialer** (sand), som kan være miljømæssigt kritiske og meget CO₂ belastende at tilføre. Det samme med materialer til anlæg som fx spunsvægge, stenkastninger o. lign
- ✓ De beskedne vanddybder **muliggør en etapedeling**
- ✓ Jordtransporten kan **ske med eldrevne pramme fra havne i Nordhavn og Avedøre Holme**
- ✓ Klimasikringen **sikres bedre og friluftslivet** i og omkring havnen **bevares og tilføres mange nye kvaliteter**
- ✓ Grundet sine **små vanddybder** er der gode muligheder for etablering af sikre **sandstrande** på hele vestsiden mod København, ligesom vige og en **lystbådehavn** kan integreres
- ✓ Middelgrunden imødekommer befolkningsudviklingen frem mod 2100 og der er en **positiv økonomi på plus 25 mia. kr.**

	M	L		M	L
Deponeringsvolumen - hvor meget kan deponeres?			Stormflodssikring af København - kan stormflodssikringen fremskyndes hvis klimaforandringerne nødvendiggør det?		
Forbrug af naturressourcer ved etablering - hvor lidt rent sand skal bruges for at effluide deponeringsområdet?			Adgang i anlægsfasen for fyld - er transport med pramme mulig så Amager ikke påvirkes?		
Blokering af gennemstrømning - hvor lidt blokeres gennemstrømningen i Øresund			Flytning af renseanlæg Lynetteholmen - kan renseanlægget evt. blive på sin nuværende plads?		
Besejling af Københavns Havn - er der plads til rekreativ sejlskud ind og ud af havnen?			Byudviklingspotentiale på de opfyldte arealer - skabes der attraktive arealer for nye byområder?		
Lystsejlsads gennem Øresund - er der gener for lystsejlsads nord/syd?			Byudviklingspotentiale på Refshaleoen - bevares Refshaleoen kvaliteter?		
Vandmiljø i Københavns Havn - er der gener for gennemstrømningen i havnen?			Østlig Ringvej - vil østlig ringvej kunne etableres?		
Langelinie og Trekroners kultur- og bymiljø - og hvad med byens helighedsværdier?			Metro - er der metro?		
Etapedeling - kan det samlede anlæg etapedeles, evt. gå i stå?					

HASLOV & KJÆRGAARD

Fig. 2 Middelgrunden (M) contra Lynetteholm (L)

Den Blå Fælledpark og mega events

København Havns muligheder tiltrækker tusindvis af mennesker året rundt. Der bliver badet, fisket, sejlet og solbadet, og en lang række events og kulturelle aktiviteter har fundet deres plads ved havnen. Mange af byens borgere og turister bruger i dag havnen til rekreative- og sejlaktiviteter. Dette gælder ikke mindst området, hvor Lynetteholm placeres.

Man kunne fx udvikle og anlægge et nationalt vandsportsstadion for sejl både, joller, roere og svømmere, der vil kunne tiltrække store internationale sportsstævner, og publikum vil kunne følge begivenhederne rundt i hele arenaen fra Middelgrunden.

2. Fem afgørende ændringer i Projekt Lynetteholm må undersøges (VVM), hvis projektet fastholdes

Hvis staten og Københavns Kommune vælger at gennemføre Projekt Lynetteholm med tilhørende havnetunnel og Metro, ønsker gruppen af aktive maritime brugere at følgende fem ændringer til projektet underkastes en reel og grundig miljøvurdering (VVM). Det må ikke stå tilbage, at et så omfattende fremtidsprojekt for Danmarks hovedstad ikke har tid og kræfter til at afvente alvorlige bekymringer og indsigelser fra 50.000 – 60.000 brugere af havnens lystbådehavne og vandsportsklubber.

2.1 Lynetteløbet må bevares

- Hidtil har adskillelse af erhvervstrafik og fritidssejlsads været afgørende for sejlads sikkerheden ind og ud af Københavns Havn. Opretholdelse af et selvstændigt løb for lystsejlerne og for både med master er væsentligt. Besejlingen af København skal kunne ske sikkert og på betryggende vis for vandets motionister, sports- og fritidssejlere
- Vandgennemstrømningen vil øges, hvis Lynetteløbet bibeholdes, med bedre vandkvalitet i havnen til følge.

2.2 Tunnel under Margretheholm Havn

- Færdsel til Lynetteholmen bør kunne løses ved tunnel under Margretheholm Havn frem for en klapbro med omfattende arbejdskørsel. Margretheholm Lystbådehavn en af Danmarks

største lystbådehavne, og en vigtig gæstehavn for København. Samtidig er den hjemsted for en frivillig søredningstjeneste, som sammen med Helsingør dækker hele Øresund.

2.3 Vente længst muligt med spunsning op mod Kronløbet

- Det planlægges at sætte spuns rundt i hele Lynetteholmens perimeter i 2023. Dermed vil Lynetteløbet lukke, og en meget benyttet rute ud af Københavns Havn for fritidssejlere vil ophøre. Men spunsning ved Kronløbet kan vente, da opfyldning i Lynetteholmens nordlige del først forventes om 30 – 40 år.
- Al trafik skal gå gennem det nye Kronløb. Det estimeres, at Kronløbstrafikken vil gå fra ca. 28.000 og op til ca. 40.000 både i alle størrelser af både.
- Simulationer for sejlbåde påpeger, at det kræver erfarne sejlere og en vis motorkraft for at sejle sikkert ind og ud ad havnen. Kronløbet vil i praksis være umuligt at bruge for de fleste mindre sejl-, robåde og kajaker og der vil være en væsentlig øget risiko for alvorlige ulykker.
- Fra det tidspunkt hvor Lynetteløbet er lukket og til kanalen mellem Orientbassinet og Kalkbrænderihavnen etableres, vil der ikke være en sikker vej at komme ind og ud af Københavns Havn nord fra for kajakroere og roere.
- Når Nordhavnskanalen er etableret, vil det være farligt for roerne at benytte denne, når de skal øst på langs Amager kyst, da krydset over sejlrenden ved Lynetteholm kun vil kunne lade sig gøre ved yderst gunstige vindforhold.

2.4 Vandkvaliteten

- De aktive brugere af havnen frygter for vandkvaliteten i Københavns Havn. Udsivning af miljøfremmede stoffer fra transport, oplag og behandling af forurenet jord er kun overfladisk belyst. Med en spunsning af hele Lynetteholmens perimeter, blokering af Lynetteløbet, og etablering af en dokport, vil Lynetteholm projektet føre til betydelig mindre vandgennemstrømning i Københavns Havn. Det truer vandkvaliteten i hele havnen, og badevandskvaliteten ved Islands Brygge i særdeleshed. Dette scenarie er ikke belyst tilstrækkeligt i VVM-redegørelsen.
- Det er meget bekymrende, at Lynetteholm allerede med spunsning i 2023 vil begrænse gennemstrømningen ud for Københavns Havn, og generelt vil påvirke hele vandgennemstrømningen i Kongedybet uden at dette er underkastet en meget grundig granskning, som det skete ved anlæggelse af Øresundsbroen. Det skaber betydelig usikkerhed om sejladsikkerheden ud for Københavns Havn

2.5 Nye lystbådehavne

- Der bør være flere muligheder for at anlægge nye lystbådehavne på Lynetteholmens øst-side. Det bør allerede nu undersøges hvor og hvordan de kan lokaliseres på østsiden af holmen. Når forholdene inde i havnen forringes for så mange sports- og fritidssejlere med projektet, bliver der behov mange nye bådpladser og klubfaciliteter ud mod Øresund. Dertil kommer behovet for bådpladser fra de mange nye beboere. Det vil være rettidig omhu at foretage en miljøscreening af lokalisering af lystbådehavne som del af VVM-undersøgelsen.

3. Spørgsmål og bemærkninger til Miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

I det følgende har FLID og lystbådehavnene udbygget indsigelserne til VVM-redegørelsen. Denne gennemgang understreger, at det "Ikke tekniske resumé" sammenfatning af miljøkonsekvenserne ikke giver et retvisende billede af de mange og væsentlige miljøkonsekvenser, som de direkte berørte brugere af havnen kan forudsige.

3.1 Vandmiljø, badevandskvalitet, badesikkerhed:

- Påvirkning af yderhavn og Refshaleøen i anlægsfasen med miljøfremmede stoffer er ikke oplyst mht. hvor længe anlægsfasen vil vare. I betragtning af det langstrakte anlægsforløb for Lynetteholmens opfyldning er dette en væsentlig mangel.
- Gennemstrømning af inder/yderhavn og dens betydning for evt. overløb med miljøfremmede stoffer i inderhavnen er ikke belyst. Værdien af en stormflodssikring, der i højere grad end Lynetteholmens blokering, fastholder større ind/udløb i havnens nordre indsejling belyses ikke. Oplysninger om, at en kommende dokport skal etableres tidligere, på grund af Lynetteholms etablering, er ikke vurderet miljømæssigt. En konsekvens af denne mangel kan være, at det ikke oplyses, om den langsigtede udvikling vil føre til en væsentlig forlængelse af perioder med badeforbud i hele havneområdet. Dette er en væsentlig mangel.
- Gennemstrømning som beskrevet oven for, og dens betydning for at begrænse algeopblomstring i havnen, er ikke belyst. Dette har også væsentlig betydning for vandkvaliteten og muligheden for også i fremtiden at kunne bade i hele havneområdet.
- Strømforholdene på østsiden af Lynetteholmens perimeter, hvor projektet viser badestrande, belyses ikke i forhold til badesikkerhed og kraftig strøm. Dette er en væsentlig mangel.
- Tangaflejring i bugterne på Lynetteholmens østlige perimeter belyses, men vurderes ikke som en negativ konsekvens, uanset lugt og dårlig vandkvalitet vil have en væsentlig negativ virkning på projektets kystlandskab. Det kvalificeres heller ikke, at tangproblemerne er en stor udfordring på Øresundskysten. Dette er en væsentlig mangel.
- Nettoafstrømning gennem havnen beskrives i miljøkonsekvensrapporten korrekt som nordgående. Der savnes oplysninger om, der i basis er et væsentligt bidrag til vandskiftet fra ind/udstrømning gennem Kronløbet i et ligeledes uoplyst samspil med luknings- og åbningspraksis af stigbordet i Sydhavnen. Vi vurderer at denne mangel kan have væsentlige, negative konsekvenser for vandmiljøet i havnen i driftsfasen, og for muligheden for at opretholde eller måske forbedre mulighederne for badning i havnen. Det er en væsentlig mangel, at dette ikke er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.
- Dimensioneringsåret for den hydrauliske konsekvens af Lynetteholmen er jvf. DHI basis i 2018. Året omtales som atypisk. Hvilken konsekvens har det for validiteten i DHI's konklusioner. I betragtning af de konsekvenser et atypisk basisår kan have for bl.a. vandkvalitet - hvorfor er data fra andre år ikke søgt inddraget for skabe en sikker belysning af Lynetteholmens miljøkonsekvenser. Dette er en væsentlig mangel.

Konklusion - Vandmiljø, badevandskvalitet og badesikkerhed bliver efter vores opfattelse væsentligt og negativt påvirket. Generelt er miljøkonsekvensrapportens forslag til afværgeforanstaltninger enten fraværende, uklare eller ukonkrete

3.2 Oversvømmelse:

- Der forventes op til 3 cm forhøjelse af stormflodshøjvander i indsejling og havnen generelt som konsekvens af Lynetteholmens etablering. Projekt Lynetteholm er af By & Havn

beskrevet som en stormflodssikring, men realiteten virker som det modsatte. En sådan inkonsekvens i mål og midler er en væsentlig mangel.

- Afledte konsekvenser som øgede stormflodshøjvander i Svanemøllebugten og ved Hellerup er ikke belyst eller vurderet. Dette er ligeledes en væsentlig mangel.
- Lynetteholmen vil, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, fremskynde behovet for en stormflodsport i Kronløbet. Det nævnes perifert, at dette vil få negativ betydning for vandkvalitet mm. i hele havnen. Hvorfor er miljøkonsekvenserne af denne akkumulerede virkning ikke vurderet ift. til vandmiljø og badevandskvalitet i havnen, og for vandkvalitetens betydning for friluftsliv, turisme, samfundsøkonomi mm?

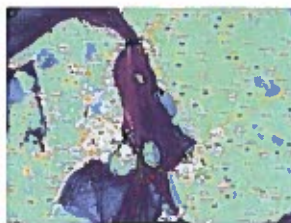
Konklusion - Risikoen for oversvømmelse i havnen som helhed og i nærområdet nord for havnen (Svanemøllen og Hellerup) øges væsentligt med etableringen af Lynetteholmen. Generelt er miljøkonsekvensrapportens forslag til afværgeforanstaltninger enten fraværende, uklare eller ukonkrete.

3.3 Rekreativ besejling:

- Sejlads nord/syd i 'resterne' af Kongedybet og i Hollænderdybet er ikke belyst trods store sikkerhedsmæssige konsekvenser for den rekreative sejlads. En øget besejling i Hollænderdybet vil skulle ske i sejløb og render, hvor der allerede er en intensiv erhvervstrafik. Der savnes fuldstændig oplysninger om forhold af betydning for den rekreative sejlads, som fx strømforhold og bredder i det tilsyneladende meget smalle, sejlbare område mellem Lynetteholmen og Middelgrunden. Der savnes oplysninger om afværgeforanstaltninger som fx forventelige nødvendige sejladsrestriktioner for den rekreative trafiks brug af Hollænderdybet. Dette er en væsentlig mangel.
- Besejling af Kronløbet oplyses at skulle ske i et bølgeklima med 30% større bølgehøjder på grund af reflekssøer. De sikkerhedsmæssige konsekvenser for den omfattende rekreative sejlads er ikke oplyst. Dette er en væsentlig mangel.
- Afværgeforanstaltninger vedr. den rekreative besejling i Kronløbet ved anløb/udsejling af erhvervsskibe er, uanset en beskrevet, betydelig påvirkning, slet ikke oplyst. En spærretid for lystfartøjer rummer en stor sikkerhedsmæssig risiko, specielt ved anløb. Hvor skal lystfartøjer opholde sig i ventetiden, hvor lang tid varer ventetiden? Hvad anvises af konkrete afværgeforanstaltninger fx ved kraftige nordlige eller sø-lige vinde, som er ofte forekommende i sejsæsonen? Kan der anvises sikre venteområder? Kan det oplyses om søvejsreglerne tænkes sat ud af kraft? Dette er en væsentlig mangel.
- Der beskrives en kanal mellem Kalkbrænderiløbet og Orientbassinet, som en mulig aflastning af Kronløbet for de helt små både (kajakker, robåde, små, lave motorjoller mm.). Der gives forskellige oplysninger i det ikke tekniske resume og i hovedrapporten om realiseringstidspunkt. Måske ultimo 24, dog måske senere og usikkert på grund af det verserende byggeri af Nordhavnstunnellen. Det er ikke oplyst om den 20m, henholdsvis 30m smalle kanal med et 90 graders knæk kan afvikle sejladsen med robåde, havnerundfarter, motorbåde mm. sikkert, og dermed være et reelt alternativ til brug af Kronløbet. Dette er en væsentlig mangel.
- Den rekreative besejling bygger på et utilstrækkeligt vidensgrundlag. AIS er ikke dækkende for al rekreativ sejlads, men er i miljøkonsekvensrapporten forsøgt kalibreret baseret på oplysninger fra forskellige organiserede brugere. Derudover er der en betydelig, ikke organiseret sejlads i havnen, hvor oplysninger ikke er søgt fremskaffet. Omfanget af denne rekreative sejlads er kun søgt belyst ved en tælling en enkelt dag i september, uden oplysninger i øvrigt. Da den rekreative trafik har store sæsonvariationer, med markante spidsbelastninger i vejrmæssigt gode weekender i juni, juli og august, synes estimeringen af den rekreative trafik, baseret på en dag i september, ikke at være retvisende. Dette er en

væsentlig mangel, som kan ændre hele vurderingsgrundlaget for miljøkonsekvensrapporten.

AIS- udskrift fra år 2017, der viser årstrafikken af lystbåde vist som spor. Den er stor!



Konklusion - Konsekvenserne for den rekreative besejling er, at der vil være en væsentlig påvirkning. Den rekreative besejling, som er væsentlig for friluftsliv, turisme mm. udsættes for betydelige usikkerhed i forhold til varetagelse af brugernes sikkerhed. Generelt er miljøkonsekvensrapportens forslag til afværgeforanstaltninger enten fraværende, uklare eller ukonkrete.

3.4 Margretheholm Havn:

- De beskrevne broåbningstider udtrykker manglende viden om besejlingen af en lystbådehavn. Der er ikke kun aktivitet i weekender og aftener. Dette er en væsentlig mangel.
- Pensionister, sejlerskole, ungdomsarbejde og de øvrige brugere benytter også havnen i dagtimer på hverdage. Dette udelukkes de fra med projektets broanlæg gennem havnen.
- Havnen er en vigtig gæstehavn for København. Denne funktion har vital betydning for havnens økonomi og tilfører derudover København en betydelig turistøkonomisk omsætning. Denne vil mere eller mindre forsvinde.
- Den planlagte bro over havnen er i projektet en dæmningsløsning med smal (dimensioner er ikke oplyst) gennemsejling med broklap. Selv i åben tilstand vil den ikke muliggøre besejling for sejl. Havnens sejlførende både (dvs. uden hjælpemotor), joller, skolebåde og kapsejlende lystsejlere vil ikke længere kunne bruge havnen. Skal den aktivitet ophøre, vil det få konsekvenser for klublivet. Dette, og de manglende dimensioner på projektets broforslag, er ikke oplyst i miljøkonsekvensrapporten og er en væsentlig mangel.
- Venteområde, sejladsikkerhed mm. i forbindelse med spærretid er, jvf. Kronløbet (se oven for) heller ikke oplyst. Dette er en væsentlig mangel.
- Margretheholm Havn er hjemsted for den frivillige søredningstjeneste. Placeringen i Margretheholm Havn er velbegrundet i forhold til det område, hvor der ydes assistance og i forhold til de frivillige. En bro vil kunne vanskeliggøre assistance og reelt umuliggøre at havarister sikkert kan hjælpes i havn. Sejladsikkerheden er ikke vurderet i Miljøkonsekvensrapporten. Dette er en væsentlig mangel.
- Den nærliggende løsning, en vej tunnel under Margretheholm Havn, er ikke vurderet miljømæssigt. Dette er en væsentlig mangel.



Konklusion - Miljøkonsekvenserne ved anlæg af Lynetteholmen for Margrethesholm Havn er væsentlige, og rummer betydelig usikkerhed for havnens fremtid. Generelt er miljøkonsekvensrapportens forslag til afværgeforanstaltninger enten fejlvurderede, fraværende, uklare eller ukonkrete.

Med venlig hilsen

Foreningen af Lystbådehavne

Jesper Højenvang

Direktør

T: 4345 4360

E: jesper@flidhavne.dk

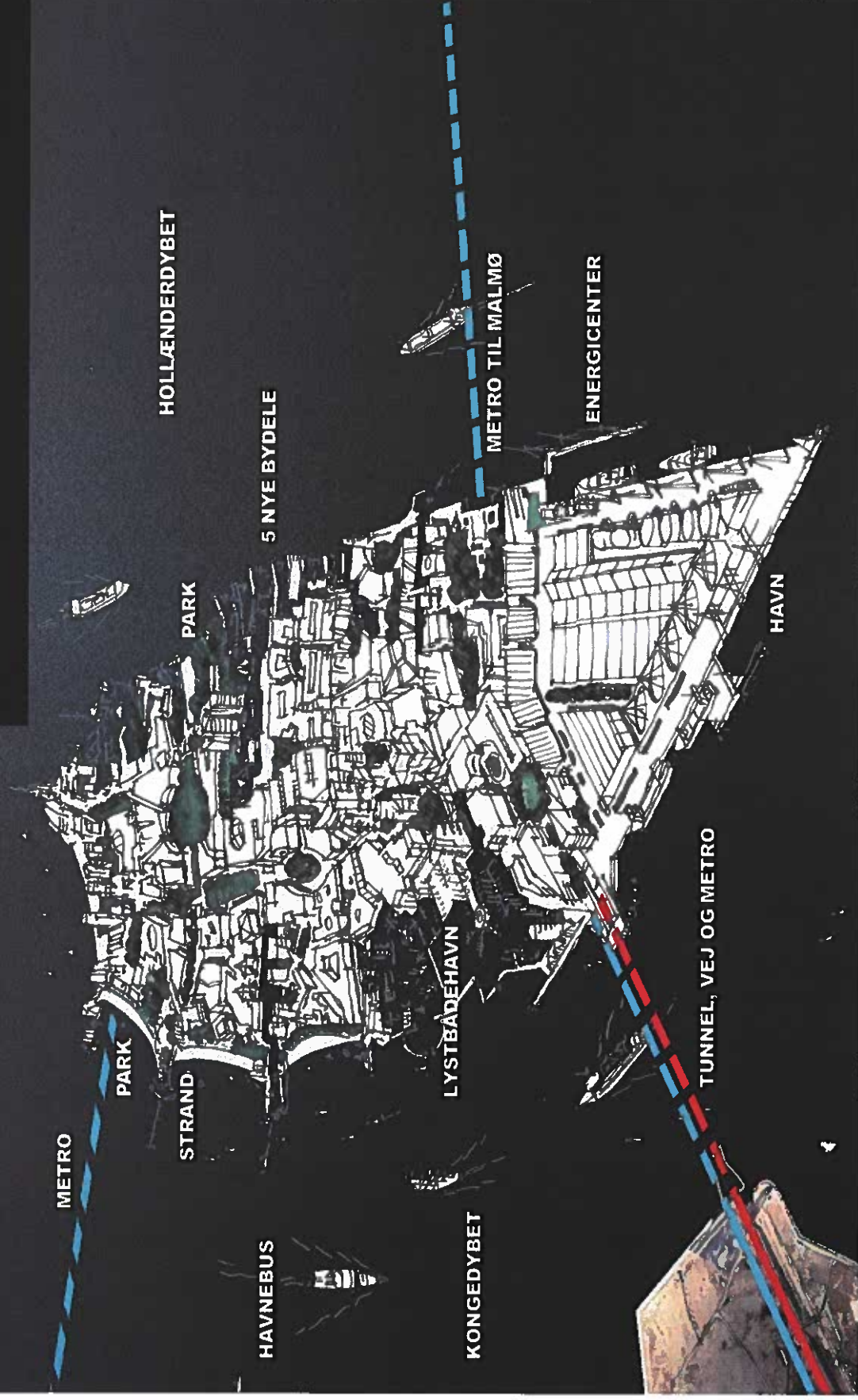


MIDDELGRUNDSFORTET

15. JANUAR 2020

MIDDELGRUNDEN

- et alternativ til Lynetteholmen



HASLØV & KJÆRSGAARD

FORORD

Projektet for Lynetteholmen skal gennem en VVM-proces og en offentlig debat om planerne. Forventningen hos Københavns Kommune og By og Havn er at opfyldningerne kan starte allerede i 2021.

Projektet roses for at rumme en lang række udviklingspotentialer for København, men mange ser også store farer i det.

Der er blandt byens borgere mange der bruger havnen - til sejlsads, badning, og kajerne omkring havnen er et omdrejningspunkt for et rigt rekreativt liv. Københavns møde med vandet er noget unikt.

Der er blandt brugerne omkring havnen en dyb bekymring for Lynetteholmsprojektet. Vil det forringe, måske ligefrem ødelægge de mest elskede miljøer i København, som er værdsat af både byens borgere og tilreisende fra nær og fjern. Vil badevandskvaliteten i havnen forsvinde når 'hullerne' mod Øresund i nord reduceres allerede om et år? Hvad vil byen miste og, hvad betyder det når dokporten mod nord etableres? Den vil påvirke det vigtige vandskifte meget. Vil det maritime liv kunne fortsættes og udvikles hvis de tusinder af mindre fartøjer, lystbåde mm. der i dag sejler ind og ud af havnen i nord skal benytte det samme smalle sejløb som erhvervstrafik, færger, krydstogtfartøjerne m.m.? Det er der store sikkerhedsproblemer i. Vil badevandskvalitet kunne udvikles i fremtiden?

15. JANUAR 2021

Forslag til Middelgrunden udarbejdet af Hasløv & Kjærsgaard i samarbejde med FLID, foreningen af lystbådehavne i Danmark.

Vi ønsker at VVM-processen også belyser mulighederne for om Middelgrunden som deponi og fremtidigt byområde er en bedre løsning. Byen kan klimasikres lige så godt eller bedre end i Lynetteholmsprojektet. Den nye bydel på Middelgrunden kan få langt flere herlighedsværdier end Lynetteholmen, og sidst men ikke mindst vil det maritime fritidsliv - som er dybt forankret i byens sjæl - kunne sikres for de næste generationer.

Med venlig hilsen

Dan B. Hasløv, Hasløv & Kjærsgaard
Jesper Højenvang, FLID

Dansk Sejlunion
Danske Tursejlere
Sejlkлубben Lynetten / Magretholm Havn
Langelinie Lystbådehavn, Svanemøllehavnen A/S
Københavns Yacht Service Aps
Sejlkлубben Frem / Svanemøllehavnen
Kjøbenhavns Amatørsejlkлуб, Svanemøllehavnen
Sejlkлубben Sundet, Sundby Sejlförening
Kalkbrænderihavnen, Sejlkлубben København
Tuborg Havn, Wilders Plads Marina

MIDDELGRUNDEN

- et alternativ til Lynetteholmen



FIRE VIGTIGE MÅL

Projektet for Lynetteholmen har fire vigtige mål:

- at klimasikre byen mod stormflod
- at skabe en opfyldningsmulighed i Øresund der kan rumme fyld fra byens mange byggepladser
- at bebygge de opfyldte områder med attraktive bykvarterer
- at skabe plads til en ny østlig ringvej.

Alternativet på Middelgrunden responderer på disse mål, men åbner desuden for nye:

- at skabe en bedre, billigere og mere fleksibel klimasikring
- at øge opfyldningsmængde og bebyggelsesmuligheder
- at skabe nye kvaliteter for Københavns rekreative liv ved vandet
- at skabe en "energijø" der sammentænker en fomyelse af renseanlæg Lynetten med bæredygtig energi

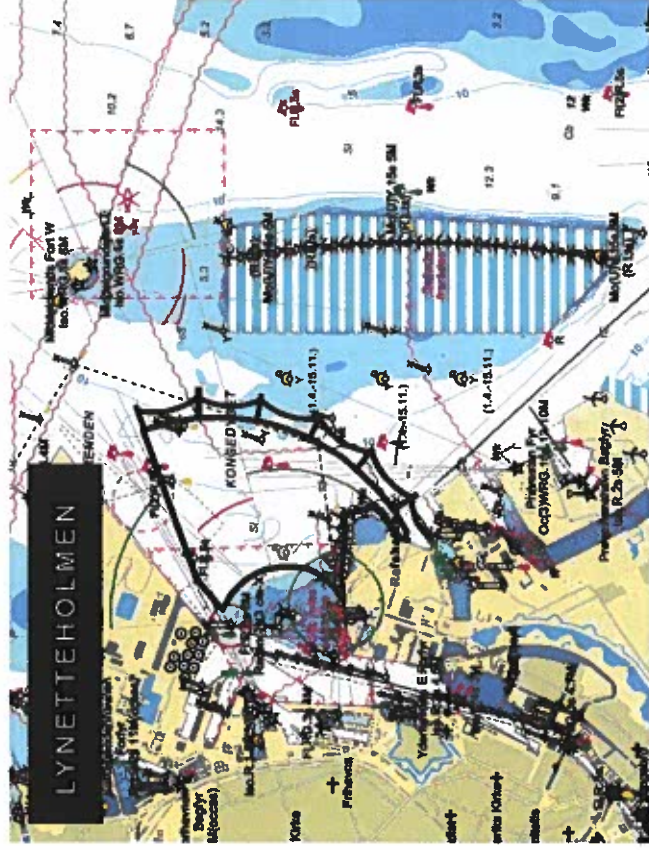
MIDDELGRUNDEN

- et alternativ til Lynetteholmen

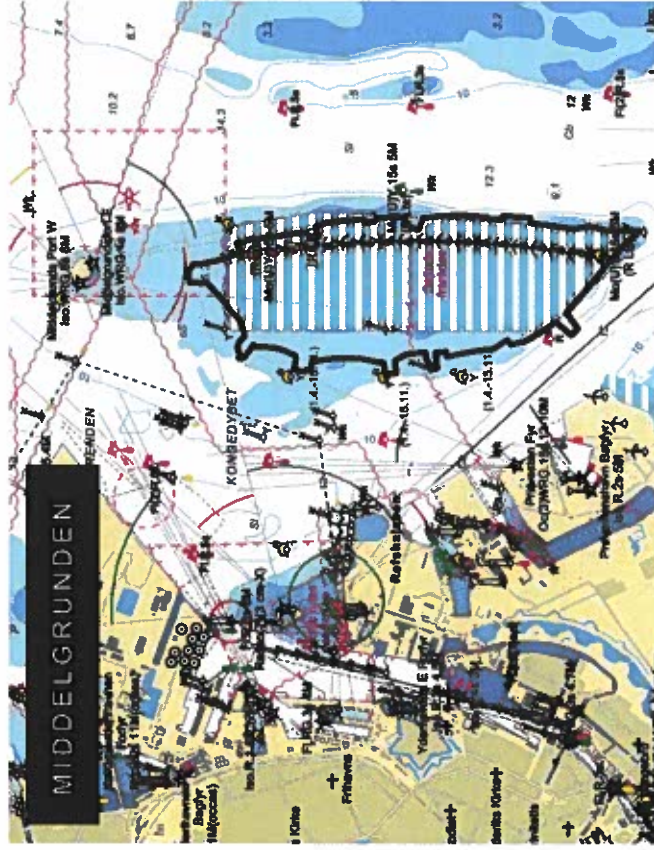
"Den Blå Kile"

København er en havneby, og
besejlingen af de indre dele af havnen,
også med store skibe, skal bevares

"Den Blå Kile" er en unik kvalitet ved
byen, som ikke må forsvinde



Tegning viser det offentligt tilgængelige forslag i efteråret 2020



LYNETTEHOLMEN OG MIDDELGRUNDEN - de to forslags placeringer

Bymiljøet i København vil miste store kvaliteter – og kun få nye vil komme. Og det rige maritime friluftsliv, der er i samspillet mellem havn og Øresund, vil blive stærkt påvirket.

Vandområdet hvor Lynetteholmen skal opbygges, er ikke bare et vandområde uden betydning for byen. På trods af generatørers opfyldninger i København, i Nordhavnen, Inderhavnen og Sydhavnen, er det område der nu skal opfyldes omsorgsfuldt bevaret. Forklaringerne er mange. Her ligger havnens vigtigste sejløb – for både skibe og lystbåde. Den smukke, frie sammenhæng mellem Øresund og Middelalderbyen, skibene i byens hjerte.

Den Lille Havfrue er også en del af forklaringen. Langelinie har af samme årsag altid været et af byens vigtige åndehuller med den betagende udsigt til Øresund og de fjerne horisonter. Områdets navne siger også meget – Kronløbet, Kongedybet, Trekroner og Hollænderdybet. Det har aldrig været et ligegyldigt vandområde for byen. Og mon ikke Den Lille Havfrue, som hun sidder på sin sten og drømmer på sin tur mellem trappen foran slottet og havet, også er en del af fortællingen om København. Bag Lynetteholmens høje diger, stormport og tætte bebyggelser, på kanten af en indsø, vil hun næppe føle sig hjemme.

LYNETTEHOLMEN

Areal : 2,8 mio m²
Volumen : 35 mio m³
Kystlinje : 6,2 km

MIDDELGRUNDEN

Areal : 4,5 mio m²
Volumen : >50 mio m³
Kystlinje : 11 km

Store miljøkonsekvenser

Lynetteholmens enkle løsning er, at sætte en stor prop i hullet ved Trekroner. Historisk er det ikke er første gang, at byen skal udvikles gennem opfyldninger på havet.

Opfyldningerne får store konsekvenser. Kongedybet, det store sejløb som København skylder sin eksistens, skal fyldes helt op. Vandudskiftningen af Østersøen påvirkes, miljøet i Østersøen vil lide skade.

Et alternativ der gør København til en endnu bedre by

Men der er et alternativ til Lynetteholmen - hvor skibene, verdenshavet, de fjerne horisonter og eventyret om København kan leve videre i byens sjæl.

Lidt øst for Lynetteholmen ligger et stort, lavvandet område - Middelgrunden. Det er en gammel losseplads. Her kan der fyldes op og bebygges med store arkitektoniske og funktionelle kvaliteter. Der kan føjes endnu et stort bykvarter til København, som ikke ødelægges, men som skaber nye kvaliteter. Her kan der deponeres meget store mængder fyld. Der kan bygges et varieret og spændende bymiljø, som modsat Lynetteholmen får tæt kontakt til havet. Vandet forbliver nærværende, og Københavns rige maritime liv får nye mål og udfoldelsessteder. Refshaleøen får også mulighed for en udvikling med tæt kontakt til vandet - uden at blive omgivet af store opfyldning mod nord og øst.

En ny bydel vil blive et 'state of art projekt'

Øen på Middelgrunden vil få attraktive møder med vandet, som ikke kun handler om teknik, højvander, stormfloder og diger. Den lange, smalle ø skaber overalt tæt kontakt til havet. Der kan skabes en byarkitektonisk komposition hvor strande, naturområder, urbane maritime bymiljøer, kajer og havne kan sætte en ny dagsorden for en bys møde med vandet - som Amager Strandpark har gjort det. Middelgrunden kan blive byens

stolthed. Øen kan klimasikres for de truede havstigninger med et design af kysterne, der gradvis kan forstærke dem - hvis og når det bliver nødvendigt. Men forhåbentlig vil kampen om klimaet, trods de dystre forudsigelser, lykkes.

Den nye ø løser mange udfordringer. Den sydlige del kan huse fremtidens renseanlæg, som erstatning for det nuværende på Refshaleøen. Det kan kombinere nye, bæredygtige teknologier, som både skaber et rent miljø, men også ny energi. Renseanlægget skal ikke flyttes til en fjern placering ved Køge Bugt Strandpark.

Øen kan kobles på byens infrastruktur, havnebusser, metro og en kommende forbindelse til Malmø. Den store østlige ringve, hvis den skal etableres, kan skabes uden et trafikinfemo. Øen kan forbindes til Amager med en bro eller en tunnel, en mulighed som kan kombineres med en gammel drøm på Amager, at grave den tunge trafik ned under Amager Strandvej. Adgangen til øen kan i anlægsfasen ske med skib, men et metrotunnelrør kan også etableres tidligt, og bruges til at tilkøre opfyldningsmaterialerne - uden at belaste byen.

Højvandssikringen af Københavns havneområder kan løses meget enklere og uden de fatale konsekvenser for byens maritime liv, som Lynetteholmen desværre har. Højvandssikringen skal ikke være 'vandtæt'. Den kan udformes som en lav stensætning, der ikke hindrer den frie udsigt over vandet, placeret hvor havnens gamle ydemøller ligger. Stormporte lægges både i Kronløbet

og Lynetteløbet, som bevares som fritids- og trafikens forbindelse mellem Øresund og Havnen. Havnens mylder af havnebusser, udlugtsbåde, lystsejlere, roere, udlejningsbåde mm. vil leve videre med nye mål og sejlområder, og København er ikke spærret inde i en indsø. Den Lille Havfrue kan blive på sin vante plads.

Middelgrunden er en bæredygtig løsning, men der skal vælges nu

Der er også god økonomi i Middelgrunden som alternativ. Opfyldningsmulighederne er større. Startomkostningerne mindre på grund af de mindre vanddybder. Der vil være et mindre forbrug af miljømæssigt kritiske materialer. Infrastrukturen er ikke dyrere end Lynetteholmen. Generne for byen mindre. Og når byggemulighederne engang skal realiseres er der langt flere attraktive byggemuligheder. På grund af gennemstrømningen i Øresund vil det ikke være muligt at etablere både Lynetteholmen og Middelgrunden. Det er et enten-eller. På Smiley-oversigten er vist de store forskelle og fordele/ulempen, der er ved Middelgrunden i forhold til Lynetteholmen.

MIDDELGRUNDEN

- en fremtidig plan



MIDDELGRUNDEN

- stormflodsværnets placering
og infrastruktur



MIDDELGRUNDEN - den samlede plan

Kronløbet

Havnebusser Stranden

Metro

Parken

Nye strander
Nye bygninger
på en høj
række af
husene

Hollænderdybet
- sejlruen til Østersøen

Lystbådehavn

Havnebusser

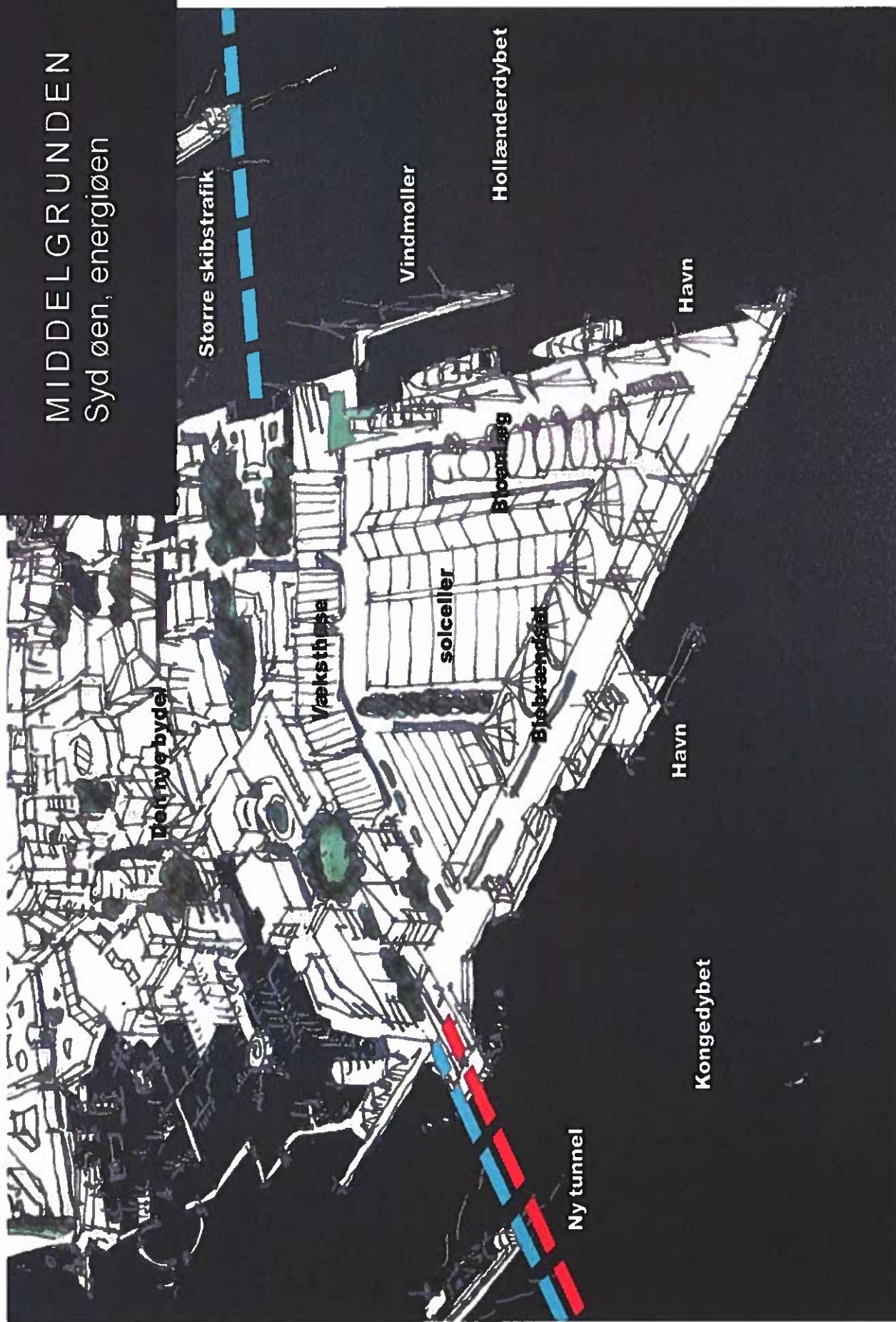
Kongedybet

Metro til Sverige

MIDDELGRUNDEN Nordøen

MIDDELGRUNDEN

Syd øen, energigøen



MIDDELGRUNDEN

Sammenligning

M Middelgrunden

L Lynetteholmen

	M	L
Deponeringsvolumen		
- hvor kan der deponeres mest?		
Forbrug af naturressourcer ved etablering		
- kan man begrænse brugen af rent sand til at afvikle deponeringsområdet?		
Blokering af gennemstrømning		
- undgå blokering af gennemstrømningen i Øresund		
Besejling af Københavns Havn		
- er der plads og sikkerhed for rekreativ sejlsads ind og ud af havnen?		
Lystsejlsads gennem Øresund		
- er lystsejlsads nord/syd sikker?		
Vandmiljø i Københavns Havn		
- er badevandet i havnen sikret også på langt sigt?		
Langelinies og Trekroners kultur- og bymiljø		
- bevares og udvikles byens herlighedsværdier?		
Etapedeling		
- kan det samlede anlæg etapedeles, evt. gå i stå?		
Stormflodssikring af København		
- kan stormflodssikringen fremskynedes hvis klimaforandringerne nødvendiggør det?		
Adgang i anlægsfasen for fyld		
- er transport med pramme mulig så Amager ikke påvirkes?		
Flytning af renseanlæg Lynetteholmen		
- kan renseanlægget evt. blive på sin nuværende plads?		
Byudviklingspotentialer på de opfyldte arealer		
- skabes der attraktive arealer for nye byområder?		
Byudviklingspotentialer på Refshaleøen		
- bevares Refshaleøens kvaliteter?		
Østlig Ringvej		
- vil østlig ringvej kunne etableres?		
Metro		
- er der metro?		

9. februar 2021

Tom Elmer Christensen
Specialkonsulent

E: tom@flidhavne.dk

M: 2120 8889

Lynetteholm - Kan overskudsjord transporteres i pramme i stedet for lastbiler?

Trods åbenlyse fordele ved transport af forurennet jord i pramme i form af mindre trængsel, færre ulykker, mindre forurening og mindre støj og slid gennem boligområder og centrum, vælger By & Havn at satse på lastbiler i Projekt Lynetteholm.

I VVM-redegørelsens afsnit om Alternativer, s. 96ff og bilaget Klima og Luftkvalitet, s. 296 ff, afvises sejlads af jorden med, at det medfører fire gange så meget CO₂ udledning at sejle som at transportere al jorden med lastbil – 1933 tons/år mod 8621 tons/år. Der foreligger ikke dokumentation for beregningerne ud over meget kortfattede udsagn.

Beregningerne tager udgangspunkt i, at pramme, både, kraner og bulldozere alle bruger diesel som drivmiddel, og der regnes med mange ekstra arbejdsgange. Det virker helt urimeligt og uden vision, når beregningerne kunne lægge eldrevne skibe og pramme og ny teknologi til lastning og losning til grund.

FLID ønsker Projekt Middelgrunden belyst som et alternativ til Projekt Lynetteholm. Det vil kræve, at overskudsjorden fra København og Frederiksberg transporteres med pram, gerne fra en havn i nord (Nordhavn) og en i syd (Avedøre Holme).

Hvis staten og Københavns Kommune fastholder Projekt Lynetteholm kan jordtransport med pram også anvendes her. Det vil betyde, at en bro over Margretheholm Lystbådehavn kan undgås.

FLID, de øvrige Blå Organisationer og havnene i Københavns Havn ønsker en reel og seriøs analyse af fordele og ulemper ved pramtransport.

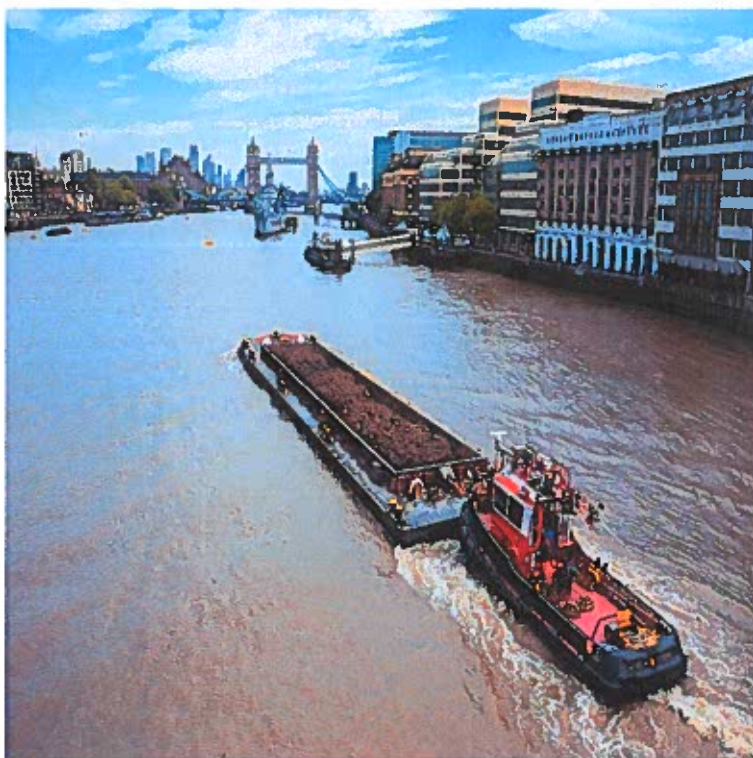
I London transporteres jorden i pramme på Themsen

I London har man i mange år vundet erfaringer med at transportere affald i pramme. Den erfaring bruges nu også ved store anlægsprojekter, bl.a. ved udgravning og anlæg af kloak- og skybrudstunnelen "Thames Tidal Tunnel" – et projekt til over 40 milliarder kroner – har man transporteret to millioner tons overskudsjord fra tunnel-udgravningerne væk fra London på pram.

Det uafhængige Emissions Analytics har i samarbejde med bystyret i London lavet målinger fra prammernes udledninger, som viser markante miljøgevinster i forhold til lastbiltransport.
(Slæbebådene, der driver prammene, bruger miljødiesel som drivmiddel/tec).

Disse målinger viser, at en tre-fjerdedele fyldt pram med en kapacitet på 1000 tons (svarende til 75 lastbillæs/tec) udleder 90 procent mindre CO₂ og 54 procent mindre NO_x (kvælstofilte, red.) på jordtransporten end moderne lastbiler ville gøre ved at fragte samme mængde.

"En af de vigtigste årsager til valget af pramme var at tage hensyn til beboerne og virksomhederne nær vores byggepladser. Vi arbejder døgnet rundt på pladserne, og et konstant flow af lastbiler til og fra ville overbelaste og genere området", siger Taylor Geall, der er pressechef i selskabet Tideway, der står bag byggeriet af Thames Tidal Tunnel. (TV2/Lorry)



Miljøgevinster i London ved brug af pram

Ved en 75 % opfyldt 1.000-tons pram på Themsen udledes der ifølge Emissions Analytics:

- 54% mindre NO_x
- 52% mindre NO
- 86% mindre NO₂
- 95% mindre CO
- 90% mindre CO₂

I forhold til en lastbil i miljøklassen Euro 6.

Kilde: [Tideway](#), [Livetts](#) og TV2/Lorry

Jorddepot og opfyldning på Lynetteholm skal ske med 700 lastbiler hver arbejdsdag gennem 40 år.

Dertil kommer forsyninger med lastbiler til boliger og virksomheder.

Lastbiler ville have forårsaget syv dødsulykker

Ved projektets afslutning i 2024 i London vil prammene have skibet omkring 5,5 millioner tons jord og andet materiale fra og til byen via Themsen og på den måde have nedbragt antallet af lastbilkørsler i London fra "over en halv million" til 140.000.

Ifølge holdet bag byggeriet skyldes valget af pram som transportmiddel også, at det reducerer risikoen for trafikulykker med sårbare trafikanter som cyklister og fodgængere.

"Ifølge vores beregninger ville vores oprindelige plan om at transportere alt med lastbiler have forårsaget 14 kollisioner med cyklister, hvoraf syv ville have påført cyklisten livsændrede skader eller resulteret i død. Ved at transportere så meget som muligt via floden har vi reduceret denne risiko", siger pressechefen Taylor Geall. "Og til trods for, at transport via floden tager længere tid, så har det vist sig at være markant mere pålideligt, da pramme ikke sidder fast i trafikpropper", siger han.

Overføres erfaringerne til København, hvor antallet af cyklister er langt større end i London, vil endnu flere ulykker kunne undgås med pram transport.

Elektrisk drevne pramme vinder frem

På floderne i Holland, Belgien, Tyskland og Frankrig er udviklingen af eldrevne pramme meget fremskreden, lige fra små fragtpramme til store containerskibe.



"Tesla-skibe" sejler containere mellem havnene i Antwerpen, Rotterdam og Amsterdam.

Udviklingen støttes af de respektive lande og EU, og batterierne er nu i omfang og vægt kun ca. 1 % af lasten.

Flere danske værfter, men måske særlig Søby Værft på Ærø og Assens Værft, arbejder med udvikling af lette (kulfiber) eldrevne skibe og færger. Kombinerer man den teknologi, der anvendes til "klapning" af sediment, vil jord fra f.eks. Nordhavn kunne lastes, sejles gennem en sluse ind bag indramningen af øen, åbne klapperne i bunden og derved losse jorden. Denne metode er kendt og anvendes alle steder, hvor havnesediment "klappes" i åbne farvande.

Med et udviklingsprojekt som Lynetteholm, hvor også staten deltager, er der god grund til at bidrage til udvikling af grønne løsninger, der kan anvendes masser af steder i Danmark. Teknologien med eldrift kan også overføres til Ø-færgerne og sikre danske værfter eksportordrer.

Hvilke havne kan anvendes

I Projekt Lynetteholm arbejdes med pramdrift fra Nordhavn til Lynetteholm, så her er allerede den ene havn. Sejlads fra Nordhavn kan fortsætte indtil en eventuel Østlig Havnetunnel er klar.

I København Syd kan havnen på Avedøre Holme anvendes eller der kan anlægges en udsikningshavn ved Københavns Kommunes Jorddepot ved Sjællandsbroen.

Lastning og losning af overskudsjorden

Lastbiler transporterer jorden fra bygge- og anlægsarbejder rundt om i København og Frederiksberg til Nordhavn eller en Avedøre Holme/ny havn ved Sjællandsbroen. Ifølge By & Havn skal den forurenede jord analyseres og fordeles "andet sted i byen", og det kunne måske med fordel være i de to havne. Der forudsættes to havne, indtil den Østlige Ringvej er klar.

Der behøver ikke blive lange lastbilkøer. I de amerikanske vestkysthavne ankommer mega-lange godstog med majs og korn, der skal sejles til Kina. Når togene ankommer, kører de langsomt over en aflæsningsgrav mens lasten tømmes, og med det samme transporteres i lukkede transportbånd direkte til skibenes lastrum. Anvendes samme princip for aflæsning af jorden, skal den ikke behandles i flere arbejdsgange, men sejles direkte ud til øen, og ind bag spunsen, hvor bundklapperne åbnes.



Aftenstemning i Düsseldorf ved Rhinen (foto Dan Hasløv)

Fra: Susanne Moersch
Sendt: 22. januar 2021 11:37
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr 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.

Det er uacceptabelt at By og Havn vedbliver med at bygge ud og skabe øget CO2 forurening i stedet for at få reduceret CO2 niveauet. Hvis vores kommune og regering mente det alvorligt blev der i stedet gjort noget ved CO2 udslippet så vi slap for vanvittige tiltag som Lynetteholmen der vil være ødelæggende for vores natur og vandkvalitet.

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

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

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

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

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

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 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 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 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 boligsikkerheden 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,

Susanne Overgaard Mørch

0100 10 10 10

Kontakt:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Mærke: Miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholmen, journalnummer: TS6020102-00024

Brøndby d. 22. januar 2021

Høringssvar til: Miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholmen

Dansk Kano og Kajak Forbund (DKF) og Dansk Forening for Rosport (DFfR) har med stor interesse læst miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm og indgiver her forbundenes fælles høringssvar.

DKF og DFfR repræsenterer forbundenes samlede omkring 40 medlemsklubber (med samlet ca. 7300 medlemmer) i københavnsområdet, der i større eller mindre grad benytter sig af rolandet i Københavns Havn samt ind- og udsejlingen til havnen. Vi har derudover også de selvorganiserede udøveres interesse for øje.

Vi ser positivt på, at man har forsøgt at vurdere projektets betydning for de rekreative aktiviteter i området. Det er meget vigtigt, at man har fokus på de rekreative aktiviteter på, i og under vandet i København, da det har en stor betydning og værdi for både københavnernes og byens turister. Det er derfor af stor vigtighed for os og vores medlemsklubber, at den rekreative brug af Københavns Havn samt muligheden for at kunne komme ind og ud af havnen bliver forringet så lidt som muligt, som konsekvens af etableringen af Lynetteholmen.

Desværre vil etableringen af Lynetteholmen få store konsekvenser for fritidssejls i området, særligt fordi Lynetteløbet lukkes, og både fritidssejls og erhvervssejls fremover skal gennem Kronløbet. Vi har derfor følgende ikke-prioriterede bemærkninger til miljøkonsekvens-rapporten, som vi håber, I vil tage i betragtning.

- **Lukning af Lynetteløbet:**

Planerne om at lukke Lynetteløbet vil få store konsekvenser for ro- og kajakaktiviteter. Dette skyldes først og fremmest, at man derved lukker for den kanal, som fritidssejlerne anvender for at komme ind og ud af havnen. Det vil særligt få en stor konsekvens for vores klubber på Nord- og Østamager og generelt for den roaktivitet, der foregår mellem Københavns Havn og Østamager. Dette skyldes, at roerne i praksis vil være afskåret for at kunne ro ind i havnen, da turen vil blive forlænget med ca. 10 km hver vej. Vi vil derfor anbefale, at der indtænkes alternative muligheder for ind- og udsejling til Københavns Havn for roere og andre småbåde, som erstatning for Lynetteløbet. Vi vil her foreslå, at man ser på muligheden for at anlægge en kanal på det smalle sted mellem Nyholm og Margretheholm. Dette kunne være en relativt smal kanal med en fast bro over. Herved vil anlægsudgiften være lav og det vil være relativt enkelt at lukke for indstrømmende vand, så København fortsat er sikret mod en stormflod.

- **Perioden fra lukning af Lynetteløbet til åbning af Nordhavnskanalen:**

I perioden fra ultimo 2021, hvor Lynetteløbet forventes lukket, og til 2024 hvor Nordhavnskanalen forventes åbnet, vil al fritids- og erhvervssejls ind og ud af havnen skulle igennem Kronløbet. I denne sammenhæng er roere, kajakroere, SUP'ere o.l. de svageste trafikanter. Vi er derfor meget bekymret for sikkerheden for denne gruppe, da bl.a. hækbølger fra motorbåde til krydstogtskibe påvirker roere, og da der er større risiko for at falde i vandet og for alvorlige ulykker for denne gruppe, end for de større både. Dette underbygges også af, at det ikke har været muligt at lave en besejlingssimulation med en

robåd eller kajak. Det er derfor meget vigtigt, at der findes nogle gode og sikre løsninger for trafikken i Kronløbet i denne periode, både ift. trafikregulering, etablering af sikkerhedsstiger og generelt fokus på sikkerheden for de bløde trafikanter på vandet. I den forbindelse ser vi meget positivt på de løsningsforslag til trafikregulering, som er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Vi har dog også et ønske til, og en forventning om, at der vil blive lavet yderligere tiltag for at beskytte de svage trafikanter i Kronløbet, og at vi kan have en løbende dialog om det, som der blev lagt op til på By&Havns informationsmødet for de blå forbund om sejladsforhold den 17. december 2020.

- **Etablering af Nordhavnskanalen:**

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at Nordhavnskanalen forventes færdig i 2024. Dette ser vi meget positivt på, da roere, kajaker og SUP'er vil kunne benytte sig af denne kanal til at komme ind og ud af havnen frem for Kronløbet. Det er vigtigt, at perioden fra Lynetteløbet lukkes til Nordhavnskanalen åbnes, bliver så kort som muligt. Vi vil derfor henstille til, at det prioriteres at denne tidsplan holdes.

Vi anbefaler derfor, at der vil være et særligt fokus på den rekreative brug af Københavns Havn, og mulighederne for at sejle ind og ud af den for fritidssejlere, når etableringen af Lynetteholmen går i gang.

Dette skal naturligvis også ses i lyset af, at By&Havn og Københavns Kommune i en årrække har brugt mange ressourcer, og store beløb, på at opnå mange og gode rekreative muligheder i Københavns Havn til stor glæde for både borgere og turister. Dette gode arbejde ønsker vi fortsætter, og DKF og DFfR står naturligvis til rådighed for spørgsmål og vidensdeling i forhold til at finde de gode og sikre løsninger for fritidssejladser i og omkring Københavns Havn, under hele processen med etablering af Lynetteholmen.

Med venlig hilsen

Kamilla Ryding

Facilitetskonsulent

Dansk Kano og Kajak Forbund og Dansk Forening for Rosport

Idrættens Hus - Brøndby Stadion 20 - 2605 Brøndby

Skovallén 38a - 2880 Bagsværd



dansk kano & kajak forbund



Fra: Trine Bloch Larsen
 Sendt: 22. januar 2021 12:32
 Til: VVM-Sager
 Emne: Høringssvar vedrørende 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.**
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 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 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.

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,
Trine Bloch Larsen

Kontakt:

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

Lynetteholm

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sendte d. 30. november 2020 Miljøvurderingen af Lynetteholm i høring med frist for høringssvar d. 25. januar 2021. I den anledning skal Christianshavns Lokaludvalg fremkomme med dette høringssvar. I høringssvaret ønsker Lokaludvalget at kommentere syv forhold, som vi på det foreliggende grundlag finder af særlig betydning. Det drejer sig om:

- I. Høringsprocessen
- II. Behov for en samlet miljøvurdering og faseopdeling
- III. Klimasikring
- IV. Jordtransport
- V. Anlæggets nærområde
- VI. Borgernes sundhed
- VII. Sejladsmæssige forhold

I. Høringsprocessen

Lokaludvalget hilser muligheden for at afgive et høringssvar velkommen. Imidlertid beklager Lokaludvalget, at høringen om VVM-redegørelsen gennemføres i en tid hvor corona-restriktionerne forhindrer fysiske debatmøder. En virtuel høringsproces giver ikke samme mulighed for inddragelse af berørte og interesserede borgere i grundige debatter om et så væsentligt og omfattende projekt som Lynetteholm.

Høringsprocessen burde forlænges så den offentlige høring slutter en måned efter, at forsamlingsforbuddet er ophævet. Hermed kunne et borgermøde, som måtte aflyses grundet corona-restriktionerne, og som Christianshavns Lokaludvalg og Indre By Lokaludvalg har planlagt, afholdes inden høringsfristens udløb og en bredere kreds af borgere blive hørt.

22. januar 2021
J.nr. 2021-0014269

II. Behov for samlet miljøvurdering og faseopdeling

Som det fremgår af VVM-redegørelsen, har Lynetteholm-projektet i henhold til den politiske principaftale fra oktober 2018 som formål at 1) bidrage til Klimasikring af København, 2) skabe et areal til byudvidelse, 3) muliggøre deponering af overskudsjord og 4) bidrage

til finansiering af overordnet infrastruktur. Redegørelsen omhandler dog kun to forhold: 1) konstruktion af øens afgrænsning med ny adgangsvej og 2) modtagelsesanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord og opfyldning af området.

Lokaludvalget anser komponenterne om klimasikring, byudvikling og infrastruktur som integrerede elementer i projektet. Lokaludvalget finder det derfor beklageligt, at der ikke foreligger en miljøkonsekvensvurdering af samtlige komponenter, som i henhold til den politiske principaftale udgør formålet med Lynetteholm.

Det gælder også forholdene om fjernelse af blød havbund og påfyldning af sand. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at disse arbejder behandles i selvstændige miljøvurderinger. Da Lynetteholm ikke kan anlægges uden disse arbejder og da arbejdet hermed formodes at starte tidligt i anlægsarbejdet, burde indvinding af sand fra Kriegers Flak og klappning af havbundsmaterialer i Køge Bugt være med i en samlet miljøvurdering. Bl.a. er det væsentligt at få belyst de mulige problemer med erosion af kysten, som kan være forbundet med opslugning af op til 4 mio. m³ sand til brug for Lynetteholm.

I lyset af beslutningen om, at København skal være CO₂-neutral i 2025, og regeringens mål om at reducere CO₂-udledningen i Danmark med 70% i 2030, finder Lokaludvalget, at der må foretages en samlet vurdering af projektets CO₂-belastning. I den forbindelse er det relevant, at projektet vurderes i relation til realiseringen af FN's 17 Verdensmål, jf. den betydning de tillægges i planen, "Verdensby med ansvar", for Københavns udvikling de næste 12 år. Det vil i øvrigt flugte med By & Havns ambition om at levere langsigtet, bæredygtig og helhedsorienteret byudvikling.

For at skabe et retvisende overblik over projektets samlede miljøkonsekvenser finder Lokaludvalget derfor, at en sammenfattende VVM-redegørelse over projektets samlede miljøkonsekvenser burde foreligge forud for udformning af den anlægslov der igangsætter projektet.

Ønsket om en samlet miljøkonsekvensvurdering af alle projektets komponenter betyder ikke, at Lokaludvalget ikke anerkender behovet for en faseopdeling af et så stort projekt som Lynetteholm. Tværtimod. I lyset af den meget lange tidshorisont og projektets betydelige økonomiske omfang er det vigtigt med en faseopdeling, også ud over den opdeling, der allerede opereres med ved afgrænsning af jordopfyldning i to faser.

En sådan faseopdeling, som bl.a. kan anvendes til at rangordne de forskellige nærliggende og stormflodssikringsafledte projekter, skal tilrettelægges med henblik på at muliggøre, at politiske beslutninger kan justeres i takt med, at vidensgrundlaget for tekniske, miljømæssige og socioøkonomiske forudsætninger løbende opdateres og præciseres. Dertil kommer, at Københavns Kommunes erklærede ønske om dialog med borgerne vil kunne fremmes med en veltilrettelagt faseopdeling.

III. Klimasikring

Som det følger af det foregående, er det beklageligt, at en miljøkonsekvensvurdering af dokporten i Kronløbet ikke indgår i VVM-redegørelsen. Skønt det ikke er tilfældet, ønsker Lokaludvalget at fremkomme med følgende kommentarer hertil og til klimasikringsspørgsmålet.

Af de fire formål med Lynetteholm anser Lokaludvalget klimasikring som en meget høj prioritet. Ifølge beregninger baseret på FN's Klimapanels prognoser er Christianshavn blandt de områder i Storkøbenhavn, som vil blive mest berørt af vandstandsstigning og stormflod. Allerede i dag står vandstanden faretruende højt under stormfloder langs havnepromenaden og kanalerne på Christianshavn, som det f.eks. sås under stormen Bodil i 2013. Uden klimasikring vil risikoen kun blive forøget.

Lokaludvalget finder derfor, at en miljøkonsekvensvurdering af dokporten må igangsættes straks, så dokporten kan være på plads, ikke om 15-20 år, men hurtigst muligt, hvilket bør være i umiddelbar forlængelse af, at Lynetteholms perimeter er etableret.

Lokaludvalget undrer sig over, at det i VVM-redegørelsens indledning er nævnt, at "en eventuel dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn" ikke indgår i redegørelsen. Hvorfor omtales det som en "eventuel" dokport, når klimasikring netop er ét af de fire politisk besluttede formål med Lynetteholm? Formuleringen efterlader indtryk af, at der er usikkerhed om denne væsentlige komponent, hvilket forstærker kritikken af, at der ikke foreligger en samlet miljøkonsekvensvurdering af samtlige projektets komponenter.

Endvidere ønsker Lokaludvalget at påpege, at begrænsningen af bredden af Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm er begrundet i hensynet til klimasikring med en dokport. Enhver tvivl om at klimasikringen gennemføres, herunder etableringen af en

dokport i Kronløbet, vil således fjerne begrundelsen for, at Kronløbets bredde indsnævres.

Yderligere noterer Lokaludvalget sig, at det budget der var afsat til planerne om klimasikring af Københavns metro, herunder metroen på Christianshavns Torv, er blevet lagt til side. Det er tilsyneladende sket med henvisning til, at de midler der var afsat, vil blive omallokeret til klimasikringen i Lynetteholm-projektet. Beslutningen giver absolut ingen mening, hvis klimasikringskomponenten i Lynetteholm drages i tvivl og vi er uenige i den, hvis klimasikringskomponenten ikke fremskyndes som en topprioritet.

Klimasikring og stormflodsrисici er et problemkompleks, der ikke kun vedrører Christianshavn, men andre områder i København og dets nabokommuner. Det fremgår klart af Københavns Kommunes Stormflodsplan fra juni 2017. Lokaludvalget tager hatten af for, at klimasikring indgår i Lynetteholm-projektet, men så må man også tage skridtet fuldt ud og vurdere projektet i sammenhæng med de klimasikringsprojekter, der derudover skal til for at sikre københavnsområdet.

Derfor foreslår Lokaludvalget, at der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering, som rettes specifikt mod klima- og kystsikringsaspekterne og som baseres på et helhedssyn, der omfatter de regionale perspektiver og som kan udgøre grundlaget for en mulig faseopdelt klimasikringsplan for hele Hovedstadsområdet.

En sådan vurdering, som kunne finansieres af puljen til tiltag i opfølgning på VVM-redegørelsen, kunne udformes som en ajourføring og udbygning af Københavns Kommunes Stormflodsplan, hvori det forudsættes, at den skal videreudvikles til en konkret plan, hvis komponenter (bl.a. dokporte, dæmningsanlæg og andre beskyttelsestiltag) skal afdækkes.

Lokaludvalget konstaterer med tilfredshed, at klimasikringskomponenterne er nævnt som nærliggende projekter VVM-redegørelsen og at det i Kommunens udkast til risikostyringsplan, der aktuelt er i høring, anføres, at der vil blive set på forudsætningerne for en sikring i nord, herunder portløsninger i Kronløbet

For god ordens skyld bemærkes, at skønt Stormflodsplanen anbefaler stormflodssikring af København fra syd først, vil det være helt forkert, hvis der ikke i forbindelse i Lynetteholm gives prioritet til dokporten mod nord.

IV. Jordtransport

De mange forhold, der indgår i miljøvurderingen, deles i tre hovedkategorier: 1) væsentlige påvirkninger, 2) moderate påvirkninger og 3) små, ubetydelige eller ingen påvirkning. Af tre forhold der vurderes at give væsentlige påvirkninger, omhandler det ene transport af jord fra mellemoplaget på Nordhavn med 2,7 mio. tons jord samtidig med transport af øvrig overskudsjord på 2,6 mio. tons årligt fra københavnsområdet.

Det anføres i redegørelsen, at Københavns Kommune har oplyst, at jorden fra mellemoplaget i Nordhavn sejles til Lynetteholm. For at undgå jordtransport på lastbiler fra mellemoplaget på Nordhavn til Lynetteholm via Indre By og Christianshavn finder Lokaludvalget det afgørende, at jorden sejles til Lynetteholm. Vi noterer os tilkendegivelsen fra Københavns Kommune og lægger til grund, at Kommunen vil sikre, at det sker.

Transporten af den løbende produktion af restjord til Lynetteholm med lastbil er i modsætning til den kortvarige transport af mellemoplaget ikke noteret som en væsentlig påvirkning af miljøet. Det drejer sig om 350 lastbillæs derud, 350 tomme lastbiler derfra, i alt 700 lastbilkørsler dagligt, 250 dage om året.

Lokaludvalget er helt uenig i, at denne transport, som vil foregå i mindst 15 år frem til den mulige åbning af Østre Ringvej, ikke er en væsentlig påvirkning af miljøet. Det bygger på den fejlagtige vurdering, at den daglige kørsel med nogenlunde tilsvarende jordmængder i perioden siden begyndelsen af 1990'erne ikke har været en væsentlig miljøpåvirkning. Det har den. Eller den fejlagtige antagelse, at der ikke er alternativer til at flytte overskudsjord til Lynetteholm. Det er der naturligvis. I den forbindelse finder Lokaludvalget følgende forhold afgørende:

Beslutningsgrundlaget for, at pramning er uøkonomisk, bør fremlægges. Så meget som muligt af den løbende tilførsel af jord til Lynetteholmen bør prammes fra Nordhavn eller fra Prøvestenen. I VVM-analysen anføres, at pramning vil være uøkonomisk. Men grundlaget for denne vurdering er ikke fremlagt.

Beslutningsgrundlaget må fremlægges. Mer-CO₂-belastning fra pramning indgår også som en selvstændig begrundelse. Det er ikke velbegrundet. Der findes kendt el-teknologi, der kan bringes i anvendelse, hvilket bør lægges til grund.

Ingen jordtransport over Knippelsbro. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at Torvegade har 154 daglige jordtransporter og at Lynetteholm-projektet medfører yderligere 30 daglige transporter. Det svarer til en stigning på mere end 16 % og medfører samlet en jordtransport hvert 4. minut i 12 timer om dagen. Samtidig reduceres antallet af transporter på Langebro.

Derfor må der i Lynetteholm-loven indsættes en tvangsrutebestemmelse på linje med den, der i VVM-redegørelsen foreslås for Raffinaderivej / Kløvermarken / Forlandet, så jordtransport til Lynetteholm ikke sker ad Knippelsbro og Torvegade samt gennem andre tæt befolkede områder i Indre By og Christianshavn.

Kapacitetsproblemerne på Torvegade er allerede betydelige. Kommunens igangværende planer om at løse kapacitetsproblemerne, f.eks. i forhold til cykeltrafikken, vil blive vanskeliggjort, hvis der fortsat skal køre jordlastbiler og tilmed i et større omfang end nu.

Pramning må fortsætte fra Nordhavn og modtageanlægget på Nordhavn må bevares også efter 2023. Det giver ikke mening, at jord fra den nordlige del af københavnsområdet skal køres gennem Indre By og det nordlige Amager til Lynetteholm. Pramning af jord herfra må fortsætte, også efter at mellemoplaget på de 2,7 mio. tons jord er sejlet til Lynetteholm. Selv om der p.t. ikke er planer herom, må der skabes mulighed for en løbende politisk og økonomisk revurdering heraf. Der bør ikke på forhånd spændes ben for en beslutning om fortsat pramning fra Nordhavn gennem en nedlæggelse af modtageanlægget.

Lynetteholm-projektet bør anerkende behovet for overgang til fossilfri lastbiltransport i den københavnske miljøzone. På nuværende tidspunkt giver lovgivningen om miljøzoner ikke kommunen mulighed for at forbyde kørsel med diesellastbiler i den københavnske miljøzone. Men af miljøhensyn kan det ikke udelukkes, at et flertal i Folketinget vil åbne for denne mulighed inden for en kort årrække. Der ønskes en klar tilkendegivelse fra Lynetteholm-projektet af, at man i givet fald vil støtte op om hurtigst muligt at forbyde diesellastbiler i København, også selv om det kan betyde, at jordtransport med lastbil til Lynetteholm fordyres.

V. Anlæggets nærområde

Lokaludvalget anerkender, at den foreslåede vejføring for jordtransport på nordøst-Amager er den mindst belastende af de

mulige adgangsveje i området. Den nye adgangsvej fra Prøvestenen til Refshaleøen forventes imidlertid først færdiggjort i 2023. I perioden 2021-23 indtil den nye vej er anlagt forventes det, at materiel, herunder formentlig tungt materiel, vil blive kørt til byggepladserne på Kraftværksøen og Refshaleøen ad Raffinaderivej, Kløvermarksvej, Forlandet og den nordlige del af Refshalevej.

Også selv om der gennemføres aflastningsforanstaltninger finder Lokaludvalget dette uacceptabelt. Det skyldes især, at den nordligste del af Forlandet er tæt bebygget og at dette vejstykke og den nordlige del af Refshalevej er snæver og snørklet. Alle de nævnte vejstrækninger er allerede svært belastede. Lokaludvalget lægger derfor vægt på, at vejene ikke vil blive brugt som anført, men at materiel i hele perioden vil blive sejlet til de nævnte lokaliteter, der alle er umiddelbart tilgængelige fra søsiden.

Området ved Margrethholm med omkring 3.000 beboere er en trafikflaskehals og nærmeste nabo til den byggeplads, der i mange år vil fungere i forbindelse med projektet. Derfor ønsker Lokaludvalget, at der gennemføres forbedrede og effektive afværgeforanstaltninger ved krydset Refshalevej/Forlandet samt Forlandet / Margrethholmsvej, f.eks. i form af lysregulering, vejbump, lav hastighed eller andre tiltag.

Hvad angår støj må Margrethholmområdet forventes særligt påvirket fra byggepladsen, der skal anlægges mindre end 150 m fra byggeriet Udsigten og lige op til et grønt område her. Konsekvenserne heraf for livskvaliteten for beboere i området er kun overfladisk beskrevet. Lokaludvalget anmoder om overvejelser om, hvordan afstanden kan øges til mindst 200 m og om, hvordan effektiv afskærmning kan etableres.

VI. Borgernes sundhed

Refshaleøen fra Christianshavn i sydvest til Lynette-rensningsanlægget i nordøst er et område med nybyggeri til bolig og erhverv med arealer afsat til offentlige institutioner og rekreative formål. Anlæg af perimeteren og driften af jordpåfyldning af Lynetteholm får som nævnt konsekvenser for borgerne i de bolig- og erhvervsområder, der ligger tæt på den kommende byggeplads og de transportveje, der skal anvendes.

Lokaludvalget finder, at såvel anlægsfase som driftsfase, som beskrevet i VVM-rapporten, vil få omfattende negative konsekvenser for berørte borgers sundhed og at der derfor må findes tekniske

løsninger for at afbøde de negative konsekvenser af ikke mindst følgende forhold:

Ramning af spuns til etablering af perimeteren vil give et støjtryk, der påvirker boligområder på Margretheholm, Østamager, Christianshavn, Indre By, Østerbro og boligområdet i Nordhavn. Det oplyses i VVM-rapporten, at støjen vil overholde de gældende grænseværdier, men samtidig kalkuleres med muligheden for dispensation derfor. Arbejdet planlægges udført 24/7 fra 4. kvartal 2021 til 4. kvartal 2023. Erfaringer fra andre store projekter – metrobyggeri f.eks. – peger dog på, at det kan forventes at vare væsentligt længere. En støjpåvirkning af den karakter over 2 år eller mere er ikke acceptabelt for de borgere, der bliver berørt deraf.

Støj og støv er blandt de vigtige faktorer, som VVM-rapporten beskæftiger sig med. Vurderingen tager udgangspunkt i forureningselementernes grænseværdier og det fremhæves, at de sjældent bliver overskredet.

Imidlertid er det bekymrende, at forureningsbelastningen påvirker de samme lokaliteter over en lang tidsperiode. Det er de samme beboere, de samme kolonihaver og samme arbejdspladser, de samme marine habitater, der over en meget lang årrække påvirkes af støj, støv og anden forurening. I lyset heraf ønsker Lokaludvalget oplyst, hvordan grænseværdien på 40 dB(A) agtes overholdt i de områder, f.eks. Margretheholm, hvor spunsning i VVM-redegørelsen opgøres at ville medføre et støjniveau på min. 45-50 dB.

I særdeleshed vil støj og støv fra transportaktiviteterne være en væsentlig påvirkningsfaktor. Den planlagte forsyningsvej langs Kraftværksøen over Margretheholm havn giver ikke en nævneværdig støj- og støvmæssig beskyttelse pga. den korte afstand til de berørte områder.

VVM-rapporten koncentrerer sig om de sidste kilometer frem til Lynetteholms modtageanlæg, men det må forventes, at støj og støv bliver en lige så stor påvirkningsfaktor på indfaldsvejene over Christianshavn, Indre By, Østerbro mv. Lokaludvalget savner en vurdering heraf.

Forureningsfaktorer fra transport, grave- og udfyldningsarbejde. I VVM-redegørelsen tages udgangspunkt i den aktuelle maskinpark, hvor de anvendte maskiner – lastbiler, udfyldnings-, grave- og pumpemaskiner – drives af dieselmotorer med stor udledning af CO₂, NO_x og SO₂.

Aktiviteterne bidrager til at øge forureningen i lokalområderne og langs forsyningsvejene i den lange projektfase, som vil få betydning for berørte borgeres sundhed. Lokaludvalget efterlyser et svar i VVM-redegørelsen på, hvordan den omfattende forurening stemmer overens med Københavns Kommunes planer om at gøre København CO₂-neutral i 2025.

Trafiksikkerheden i de berørte byområder bliver truet af stigning i tung trafik. I årene frem mod 2035 vil jordpåfyldningen påvirke trafikmængden væsentligt og derefter vil materialeleverancer – til boliger, infrastruktur, Metro mv. – i yderligere mange år fortætte trafikken i tilstødende byområder. Lokaludvalget efterlyser derfor, at der fra starten tages højde for sikkerhed i trafikken for de mange cyklister og andre bløde trafikanter, der berøres af byggeriet.

Der savnes således en overordnet beskrivelse af, hvilke tiltag der tænkes ind for at sikre bløde trafikanter i forbindelse med den øgede trafik, projektet medfører i form af bl.a. transport af personale, maskiner/udstyr og byggematerialer med såvel tunge som lettere køretøjer.

Lokaludvalget finder det væsentligt, at der ud over foranstaltningerne nævnt ovenfor under jordtransport og anlæggets nærområde planlægges og gennemføres trafiksikkerhedsfremmende tiltag i alle berørte områder i form såvel midlertidige som permanente tiltag som cykelstier, afstribninger, lysregulering, vejbump, belysning m.m.

Miljøkonsekvenserne af havbundsændring er blandt de forhold VVM-redegørelsen beskæftiger sig med. Til havs må det forventes, at de maritime beskyttelsesområder samt Natura 2000 områder bliver truet af sedimentflytning, herunder forurenede sediment samt tungmetaller og sandpumpning fra Kriegers Flak.

Lokaludvalget henviser samtidig til Länsstyrelsen Skånes notat af 7. november 2019 ang. Espoo-konventionens gyldighed ved etablering af Lynetteholm, hvori der gøres opmærksom på det mulige varige tab af maritimt habitat i et omfang, der vil berøre den svenske del af Øresund. Udover de ovenfor nævnte VVM-redegørelser om indvinding af sand og klappning af havbundsmaterialer efterlyser Lokaludvalget de danske myndigheders svar på de svenske bekymringer.

VII. Sejladsmæssige forhold

Sejlads i Københavns Havn vil på mange måder blive negativ berørt af anlæggelsen af Lynetteholm. Det vil gælde sejlads til og fra hele havneområdet, herunder Christianshavn. Og det vil gælde både kommercielle fartøjer og fritidsfartøjer, som kun levnes en relativt smal passage gennem det indsnævrede Kronløb.

Byen forventes at rumme flere og flere borgere, men ved at opfylde en væsentlig del af "Den blå Fælledpark" = Københavns Havn med jord til byudvikling, udelukker man mange mennesker fra at bruge byens måske største og internationalt anerkendte aktiv: Nem og uhindret adgang til Øresund.

I den indledende anlægsfase bliver Sejlklubben Lynetten og Københavns Motorbådsklub generet. Det foreslåede anlæg til jordtransport fra Benzinøen til Refshaleøen kan få markante konsekvenser for søadgangen til sejlklubernes havneanlæg. En dæmning fra Prøvestenen til Kraftværkshalvøen vil være til gene for besejlingen af Københavns Motorbådsklubs havn - også selv om en smal åbning etableres.

I VVM-redegørelsen vurderes det, at forholdene for sejladsen i Margretheholm havn er ét forhold, der vil være "en væsentlig påvirkning". Lokaludvalget deler denne vurdering og frygter, at den begrænsede adgang til Margretheholm havn kan føre til nedlæggelse af 700-800 bådpladser.

Som kompenserende foranstaltning foreslås etableret en dæmning med klapbro fra Kraftværkshalvøen til Refshaleøen. Tanken er, at mastebærende skibe i S/K Lynetten - og det er flertallet - vil kunne lukkes ud og ind uden for arbejdstid og i weekender. Løsningen er langt fra optimal. Der sejles, når vejret er til det og ikke når en bro er oppe om aftenen og natten.

Uden kompenserende foranstaltninger kan den begrænsede adgang til Margretheholm havn også få konsekvenser for klubaktiviteterne i Margretheholm havn og store økonomiske konsekvenser for havnens funktion som gæstehavn. En særdeles bæredygtig turisme kan ende med at blive nedlagt. Ikke alene medlemmer og havnens virksomheder kan miste hvad de gennem mere end fyrre år har opbygget. Et nærområde kan miste sin historie og en væsentlig kultur.

Dansk Søredning, der har københavnerbase i Margretheholm havn, er landets mest benyttede, når fritidssejlere får problemer til søs. En lukket klapbro vil hindre, at havarister kan bringes i tilstrækkelig sikkerhed. Det vil forringe søsikkerheden for fritidssejlere i den danske del af Øresunds centrale farvand.

I lyset af disse problemer lægger Lokaludvalget afgørende vægt på, at der gennemføres de afværgeforanstaltninger til mindskning af konsekvenserne for sejladsforholdene, der anbefales i VVM-redegørelsen.

Der er også behov for anden eller supplerende kompenserende foranstaltning hvad angår adgangen til Margretheholm havn. Ud over pramning af jord til Lynetteholm kunne der blandt mulighederne også være at etablere en tunnel, så broåbningsproblematikken undgås. Uanset hvilke løsninger der kan blive tale om, må de findes i tæt dialog med de berørte borgere.

VIII. Afrunding

Samlet set konkluderer Lokaludvalget,

- at høringsprocessen bør forlænges, så borgerne kan få en ordentlig debat på et oplyst grundlag med beslutningstagerne om Lynetteholm-projektet.
- at anlægsloven for Lynetteholm skal bygge på en samlet VVM-redegørelse for alle komponenter, som projektet omfatter; især klimasikringen i forhold til vandstandsstigning og stormflod.
- at den påtænkte løsning med jordtransport til Lynetteholm med diesel-lastbil påvirker såvel miljøet som anlæggets nærområde og borgernes sundhed væsentligt, hvorfor der er behov for tiltag, som mindsker miljøpåvirkningen, mindsker belastningen af nærområdet og afværger truslen mod befolkningens sundhed.
- at sejlads i og omkring Københavns Havn vil blive berørt negativt af Lynetteholm-projektet, hvorfor der skal kompenserende foranstaltninger til, som mindsker konsekvenserne af projektet for fritidssejladser i området.

Vedlagt ses resultaterne af borgerpanelundersøgelsen om Lynetteholm-projektet, som Lokaludvalget gennemførte i perioden 7.-12. januar 2021 i samarbejde med Indre By Lokaludvalg.

Lokaludvalget beder om, at høringssvaret og resultaterne af borgerpanelundersøgelsen tages i betragtning i den videre proces.

Med venlig hilsen

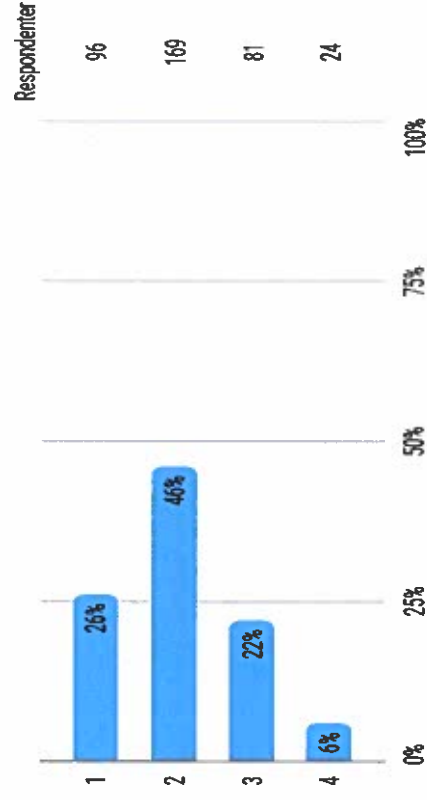
Poul Cohrt,
formand

Sammenfatning af borgerpanelsundersøgelse om Lynetteholm januar 2021

Baggrund:

Spørgsmål 1 – 4 omhandler om bopæl, køn og alder:

- Undersøgelsen er gennemført i perioden fra den 8. – 12. januar 2021.
- 355 borgere bosat på Christianshavn har gennemført undersøgelsen. Hvilket svarer til 30 % af de 1172, som undersøgelsen er udsendt til.
- Nedenstående diagram viser i, hvilke kvarterer at respondenterne er bosat.



Alder:

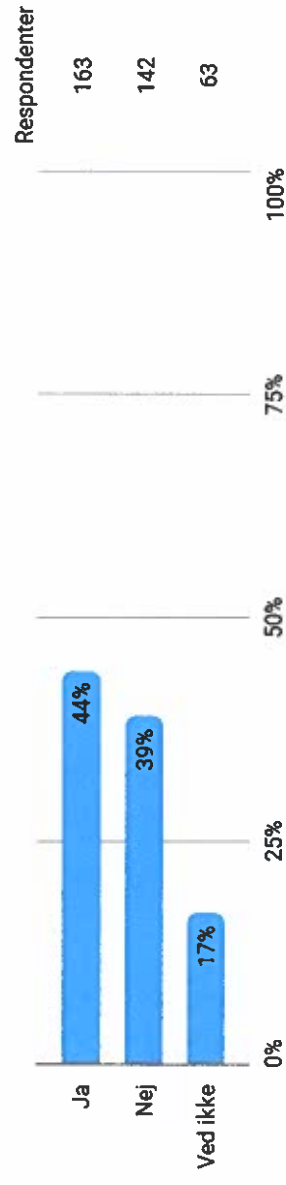
- 0 % af respondenterne er under 20 år.
- 3 % af respondenterne er mellem 20 - 29 år.
- 10 % af respondenterne er mellem 30 - 39 år.
- 20 % af respondenterne er mellem 40 - 49 år.
- 18 % af respondenterne er mellem 50 - 59 år.
- 25 % af respondenterne er mellem 60 - 69 år.
- 20 % af respondenterne er mellem 70 - 79 år.
- 3 % af respondenterne er 80 år eller derover.

Køn:

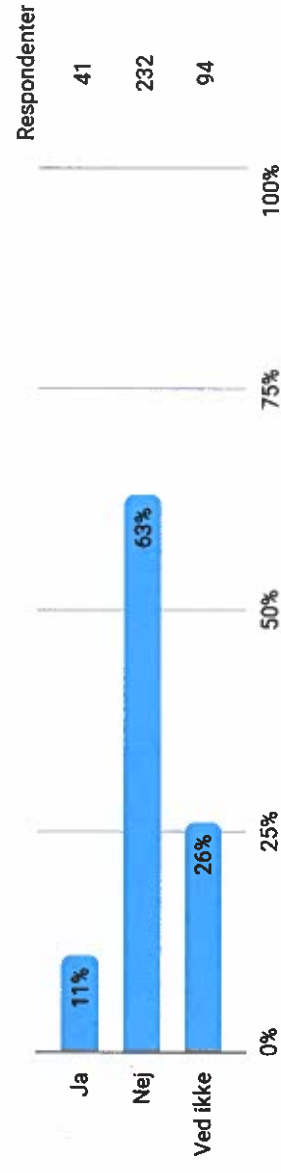
- 46 % af respondenterne er mænd.
- 54 % af respondenterne er kvinder.

Spørgsmål til Lynetteholm

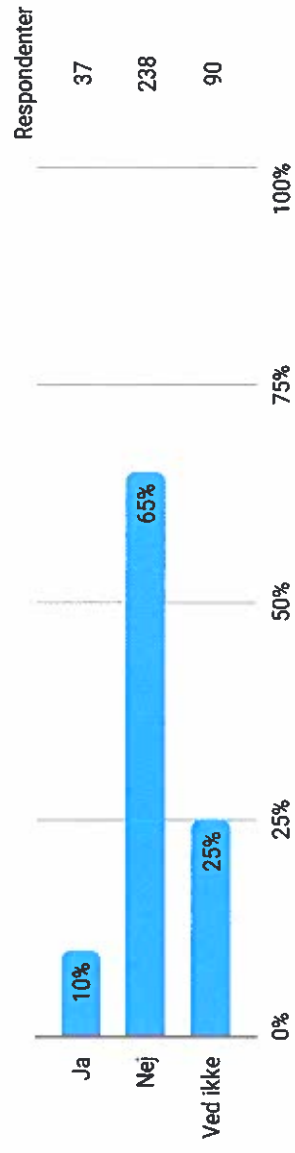
5. Synes du overordnet, at Lynetteholm-projektet er en god ide?



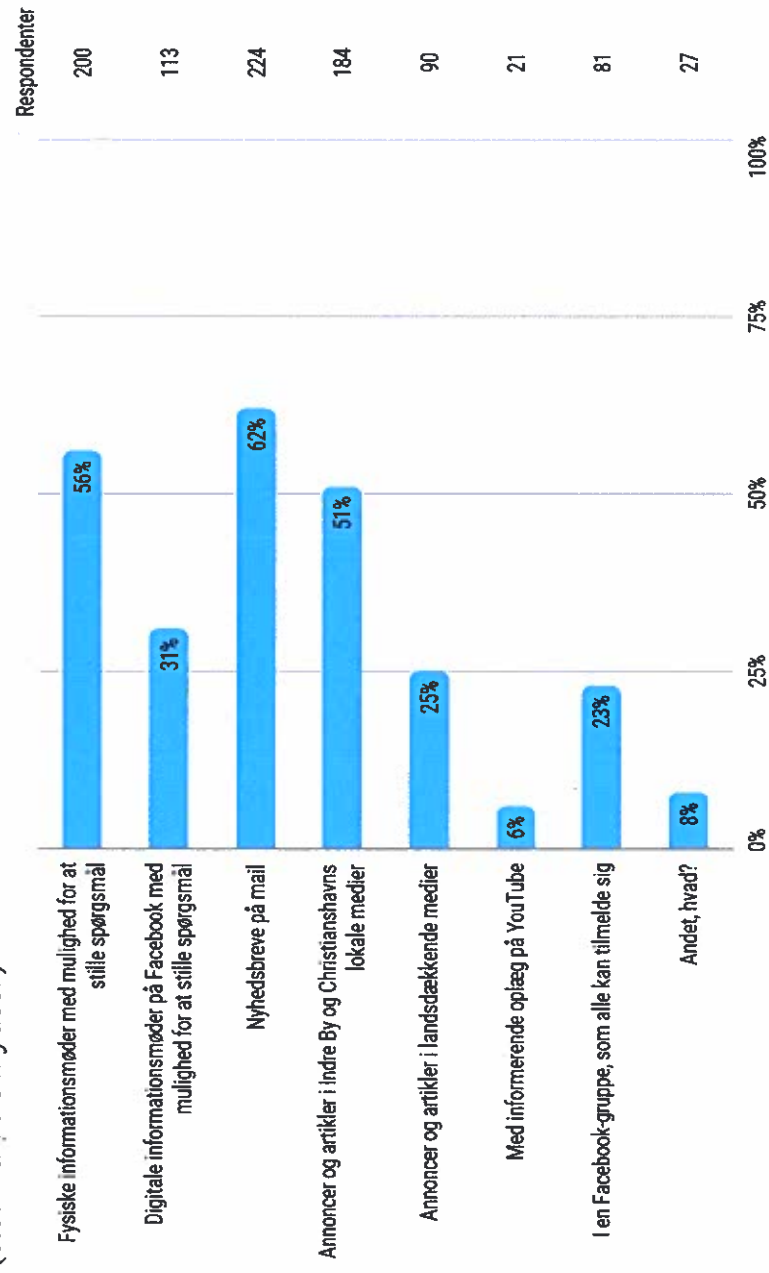
6. Synes du, at der hidtil har været tilstrækkelig borgerdialog om Lynetteholm-projektet?



7. Tror du, at københavnernes har taget ejerskab til Lynetteholm-projektet?



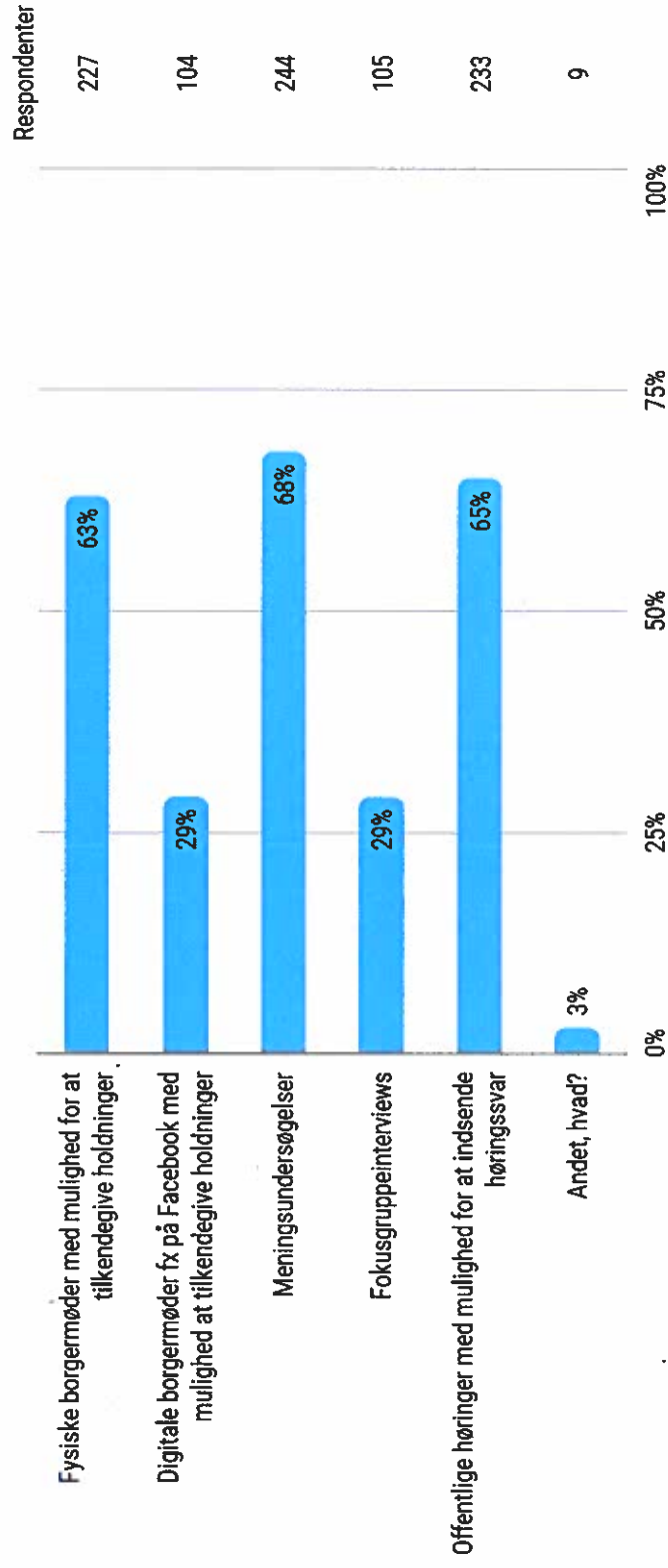
8. Hvordan synes du, at borgerne i Indre By og på Christianshavn fremover skal informeres om Lynetteholm-projektet? (sæt max. tre krydser)



Spørgsmål 8 fortsat: Et uddrag af kommentarer:

- Digitale møder, der ikke kræver facebook
- Mange informationsmøder, så vi ikke bliver rendt over ende. Allerede her er der begrænsning. Kun 3 svarmuligheder.
- Jeg savner et sted som samler informationer om projektet fra alle kilder, både "for" og "imod", og som belyser både fordele og ulemper. Jeg har læst og hørt om projektet drypvis hist og pist, men det man kan læse rundt omkring er muligvis ikke opdateret, men handler om en tidligere udformning af projektet.
- Afstemning om man bør bruge over 30 milliarder på dette projekt, dvr først vil stå færdigt i 2070, eller om man kan bruge disse penge bedre andre steder, f.eks på etablering af bedre offentlig infrastruktur ind i landet samt en billigere løsning til stormflodssikring.
- Hjemmeside med projektoplysninger med mulighed for at kommentere.
- Annoncer i lokalbaldet Christianshavneren og opslag,
- Lokaludvalget bør afholde møde for christianshavnerne / mulighed for protestgruppe

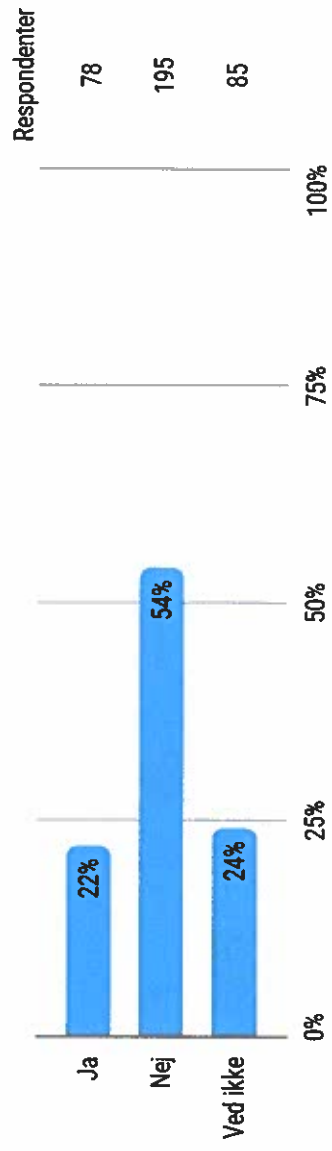
9. Hvordan synes du, at borgerne i Indre By og på Christianshavn fremover skal inddrages i Lynetteholm-projektet? (sæt max. tre krydser)



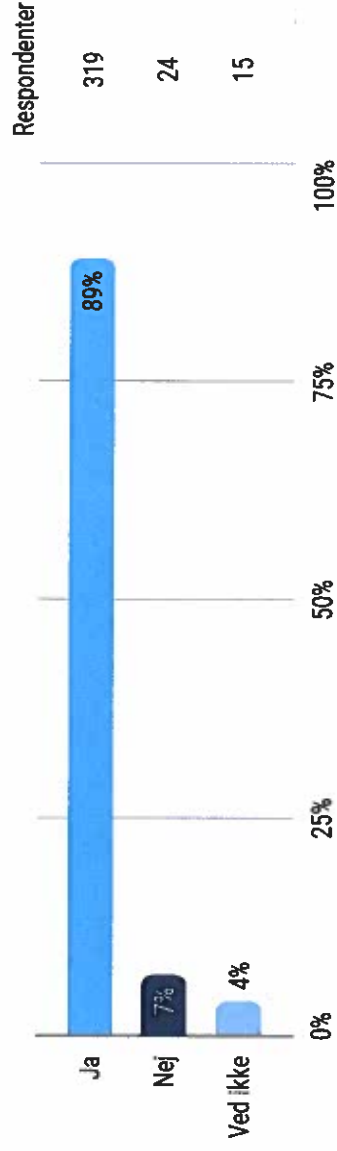
Spørgsmål 9 fortsat: Et uddrag af kommentarer:

- Mere inddragende processer, hvor borgers tanker har mulighed for reelt at påvirke udviklingen
- har mulighed for reelt at påvirke udviklingen
- Digitale borgermøder på F.eks. Zoom
- Læg spørgeskemaer ud på Biblioteket og Beboerhuset etc.

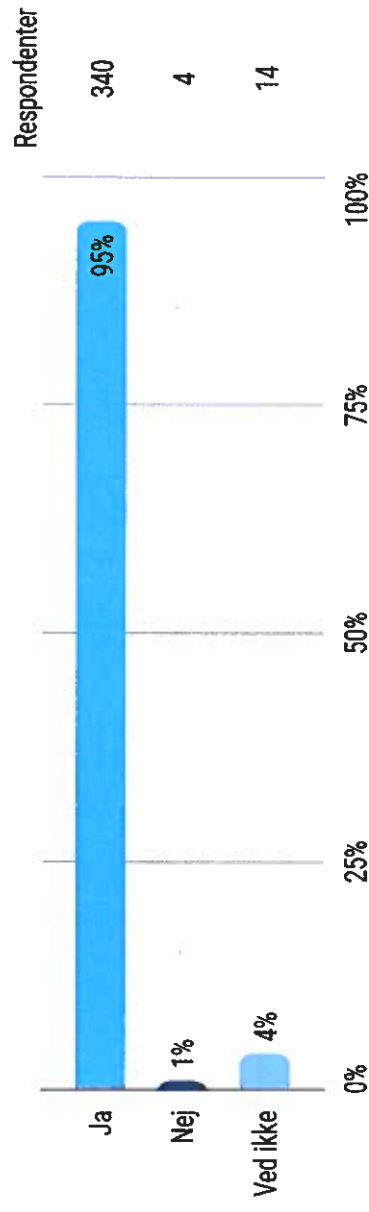
10. Synes du, at det er en god idé, at miljøvurderingen og beslutningsprocessen for de forskellige dele af Lynetteholm-projektet sker etapevis hver for sig?



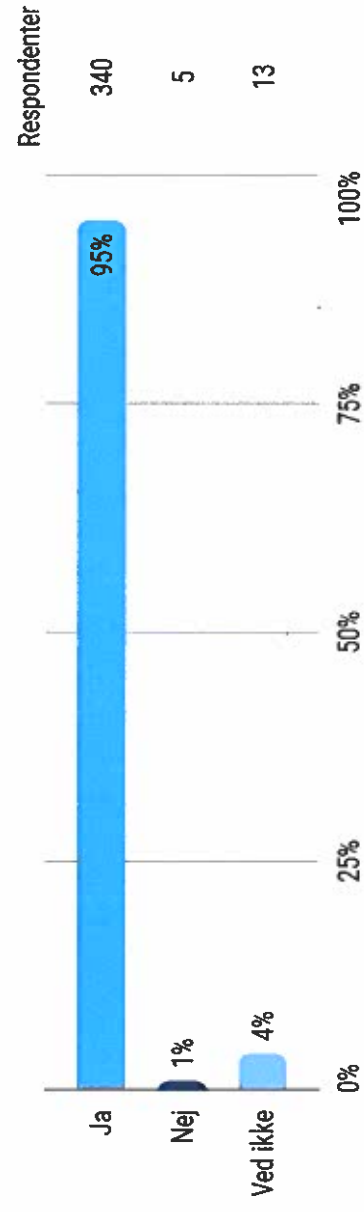
11. Synes du, at det vil være en god ide, hvis man også lader en uvidelig instans foretage miljøvurdering af Lynetteholm-projektet?



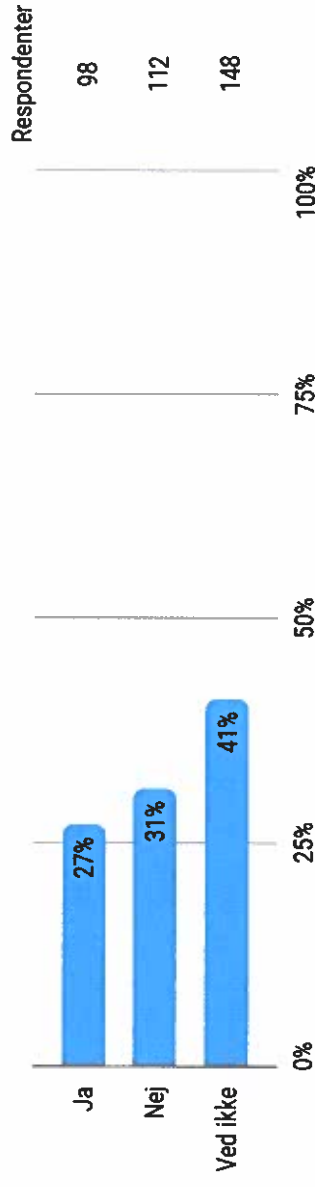
12. Synes du, at man i planlægningen af København skal lægge vægt på en forudsigelse om en fremtidig vandstandsstigning?



13. Sidst København oplevede en stormflod, var i forbindelse med stormen "Bodil" i 2013. Synes du, at man i planlægningen af København skal lægge vægt på, at der er fare for stormflod langs den indre del af havnen?



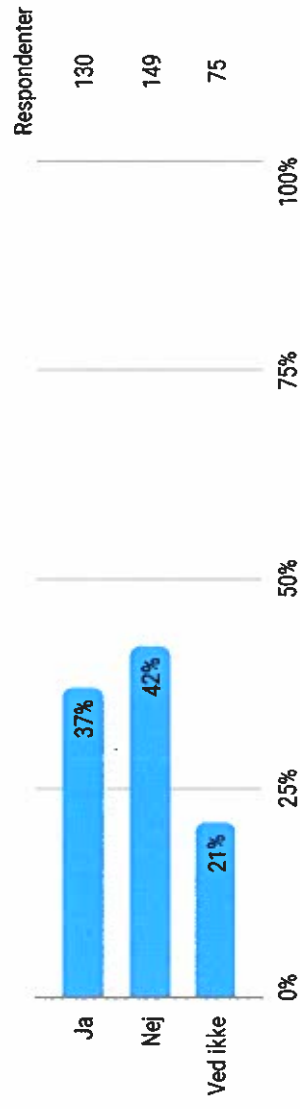
14. Synes du, at anlægget af Lynetteholm er den rette løsning i forhold til at sikre Indre By og Christianshavn mod en vandstandsstigning og mod stormfloder fra nord?



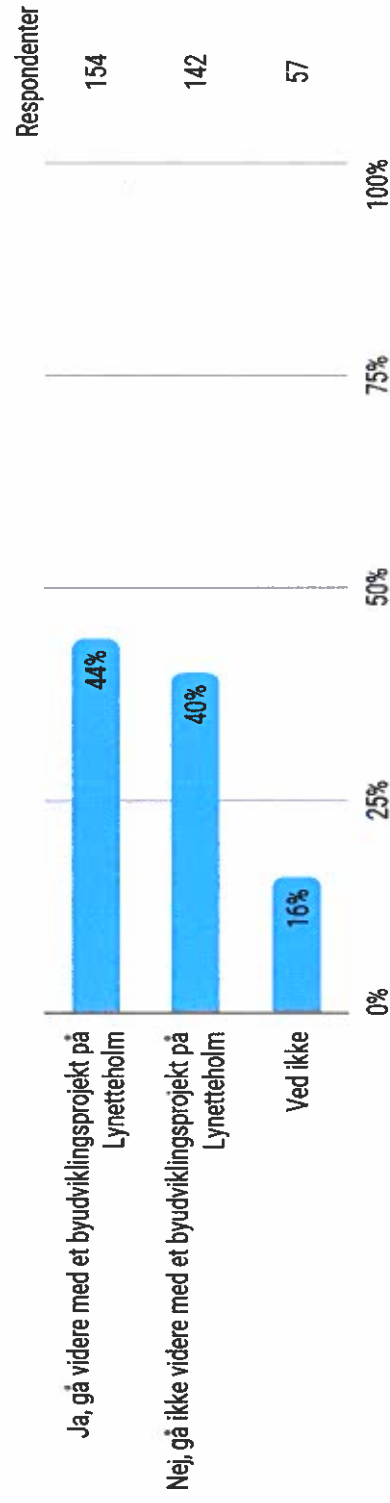
15. Har du kommentarer til ideen om Lynetteholm som værn mod en vandstandsstigning og mod stormfloder fra nord? (Du har 500 tegn til rådighed). Udvalgte kommentarer:

- Jeg synes man skal etablere en Nordsluse, en vold mod nord i havneløbet, for at sikre mod stormflod og vandstigning pga klimaforandringer
- Værn mod vandstandsstigning kan ske p anden måde end ved at anlægge et stort nyt boligkompleks - se nærmere på Hollands løsninger
- Der mangler en grundig og - så vidt det er muligt - dybgående analyse som forudsætning for at borgeren kan tage stilling - vel vidende, at langtidsprognoser er behæftet med rimelig stor usikkerhed. Og: Hvad er alternativerne ud over høje kaikanter og mure - det lyder som nogle fattige alternativer.
- Det er en fin sidegevinst, og skal klart tænkes med i projektet. Men hvis det alene skulle være for at sikre et værn mod vandstandsstigning, så må der være mange bedre og billigere løsninger. Så lad det være sekundært i beslutningerne og fokuser i stedet på den demografiske udvikling osv.
- Virker som en god ide at lave et projekt der løser 3 problemstillinger med en plan . Har pt ikke hørt om andre planer kun løs snak om dokporte som i London !

16. I år 2000 boede der ca. 500.000 indbyggere i Københavns Kommune. I øjeblikket bor der ca. 633.000 indbyggere i kommunen. Synes du, at der skal bo yderligere 150.000 indbyggere i Københavns Kommune i år 2050?



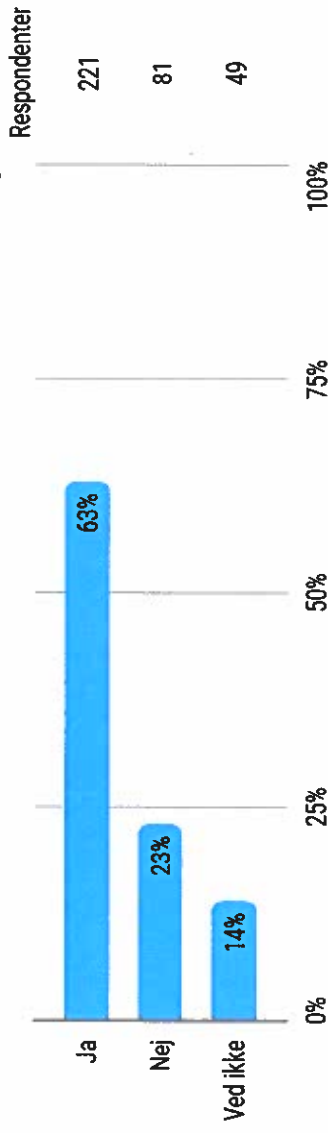
17. Synes du, at man skal gå videre med planlægningen af et byudviklingsprojekt på Lynetteholm, der frem mod år 2070 vil kunne give plads til 35.000 indbyggere og lige så mange arbejdspladser?



18. Har du kommentarer til ideen om et byudviklingsprojekt på Lynetteholm?
(Du har 500 tegn til rådighed). Udvalgte kommentarer:

- Klimaet er det vigtigste nu, derfor skal byen udvikles med så lave CO2 omkostninger som muligt
- Vi skal indgå langt tættere samarbejde med vores omegnskommuner - udbygge infrastruktur hertil - metro betjening, s-tog, letbane. Skabe bakker af forurennet jord til at gøre landskabet varieret. Behold København som en by for sejlere og behold vores fantastiske vandkvalitet i havnen. Undgå at bruge millioner på at flytte et velfungerende rensingsanlæg.
- Det giver alt for meget trafik med 35.000 beboere og 35.000 arbejdspladser. Det vil give en massiv trafik for alle områder der støder op til!
- Vi vil gerne være en storby, det kræver store beslutninger og store projekter. Gør det lækkert og gør det til en attraktion. De fleste byområder i KBH er dejlige, se-værdige og spændende på hver deres måde. Det kan Lynetteholmen også blive på sigt.
- Man bør sprede byudviklingen i stedet for at koncentrere den - der er mange områder omkring København som med fordel kunne byudvikles. Der er alt for meget trafik og kaos i København idag - dette vil kun øges med Lynetteholm.
- Større er ikke bedre. Jeg har boet i byer som Berlin og New York. Intenst byggeri med få åndehuller er ikke måden at skabe en bedre og mere attraktiv by. Heller ikke for virksomheder.
- God idé. Christianshavn var også en ny idé i sin tid, men eksisterer i dag fordi man var klar til at tænke langsigtet.
- En rigtig dårlig ide at ødelægge et historisk og kulturelt område. Det kræver også flytning af renseanlæg, vindmøller etc. Vi har før hørt om nye boligområder, der er tænkt til den "almene" befolkning, men som ender som ubetalelige for de fleste. Der er derfor begrænset mistanke om at dette sker - igen, igen, igen.
- Jeg synes det er vigtigt at udvikle byen og gerne skabe plads til flere, men det skal foregå ordentligt mht. miljø og byplanlægning. Det skal være plads til alle. Dvs. også boliger til studerende og alm. lønmodtagere.

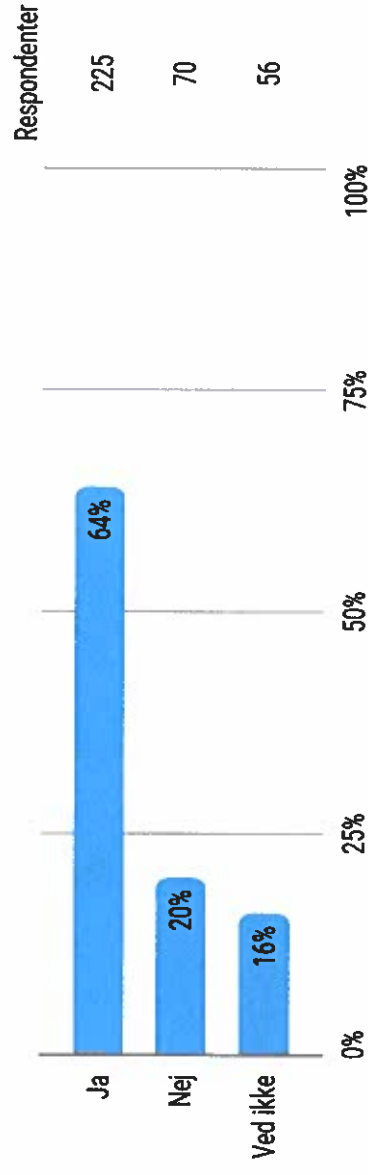
19. Tror du, at det vil have værdi for Indre By og Christianshavn, hvis der kommer en metrolinje til Lynetteholm?



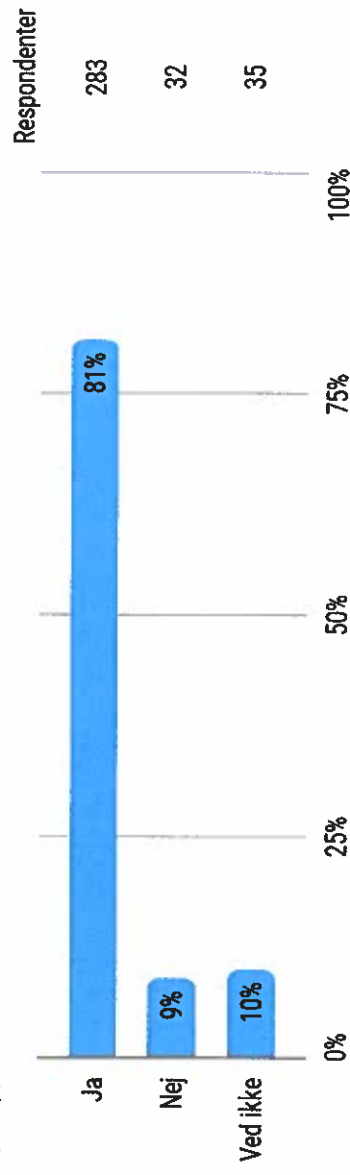
20. Har du kommentarer til ideen om en metrolinje til Lynetteholm? (Du har 500 tegn til rådighed).

- metro er fint. det kan ikke skade christianshavn mere end det nye hilton hotel med 1200 turister.
- Mere og bedre offentlig transport - men måske er metro en for dyr løsning. Letbaner og mindre busser kunne være gode alternativ også
- Mon ikke man kan køre busser til og fra området, i stedet for at genere indbyggerne med larmende og tidskrævende udgravninger. Al form for trafik skal og bør tænkes grundigt ind i et hvert nyt område som etableres.
- Ud over at betjene Lynetteholm skal den nye linje skal kunne aflaste M1, M2 som er den eneste nuværende linje der går på tværs af havnesnittedet.
- Jeg tænker, at det vil have værdi for folk, der kommer til at bo på Lynetteholm, at der kommer til at gå metro derud. Jeg kan ikke se værdien for folk specifikt på Christianshavn
- Hvis man køber ideen om 40 - 50.000 beboere /arbejdspladser vil det være tåbeligt ikke at have en metro

21. Tror du, at det vil have værdi for Indre By og Christianshavn, hvis der kommer en østlig ringvej mellem Nordhavn og Amager over Lynetteholm og Refshaleøen?



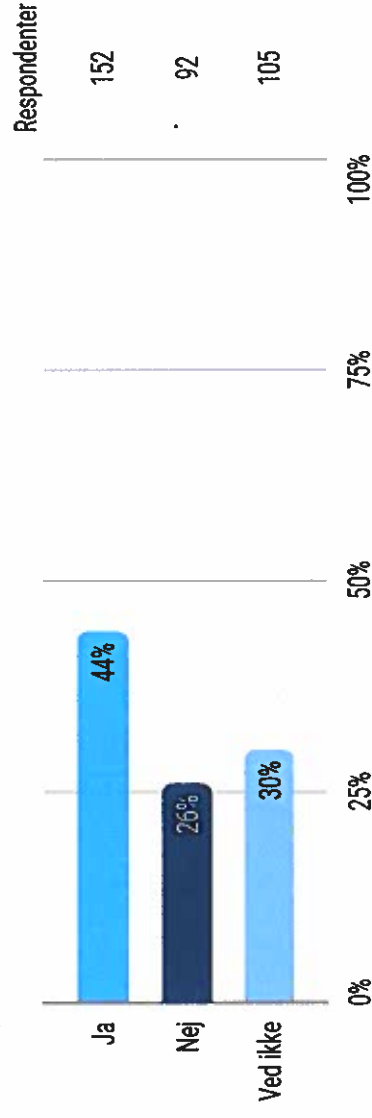
22. Synes du at en eventuel etablering af Østlig Ringvej skal kombineres med foranstaltninger, der begrænser den gennemkørende trafik i Indre By og på Christianshavn?



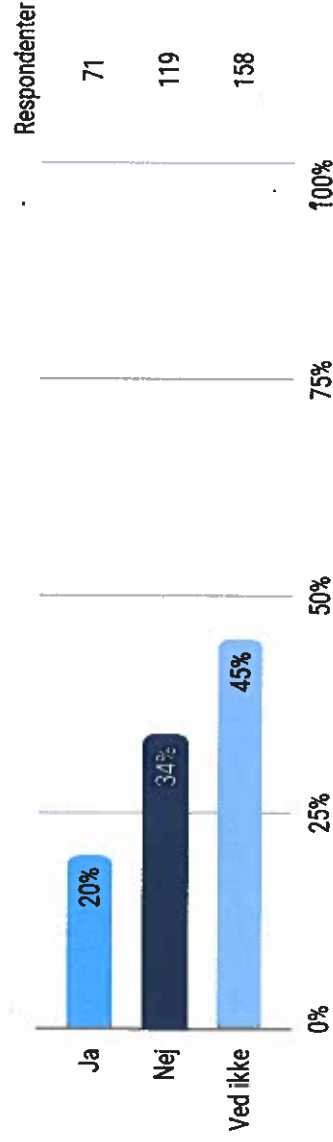
23. Har du kommentarer til ideen om en østlig ringvej mellem Nordhavn og Amager over Lynetteholm og Refshaleøen?

- Der skal være stor opmærksomhed på fra og tilkørsel, som kommer til at skabe yderligere trafik i vores område.
- Jeg mener man bør klappe hesten mht. ringveje, Bispeengbuen og andre store vejprojekter. Om 30 år har vi måske selvkørende biler, og i givet fald vil man sikkert have brug for markant færre biler.
- Grav de stænkt trafikerede veje ned og gør Torvegade til en vej med minus trafik a la Nørrebrogade.
- Hvis vi ønsker lavere CO2 udledning så er flere biler til en lufthavn ikke befordrende.
- Man bør i allerhøjeste grad sørge for at mindske trafikken i indre by/christianshavn og dermed passe på vigtige og historiske bydele.
- Grav den ned, gør noget som kommende generationer bliver glade for
- Jeg er egentlig imod biler og den forurening de medfører. I stedet kunne man indføre sporvogne til varetransport.
- et Tunnel ville være godt synes jeg
- Det skal overvejes om roadpricing skal være med til at financiere etableringen.
- At føre trafikken udenom centrum er ikke en dum ide. Det er bare at skulle opføre en ny ø, samt beboelse for at det skal kunne lade sig gøre virker ude af proportioner. Hvilken trafik er det der skal føres udenom, fra Sverige og fra Amager? Trafikanter fra Syddanmark, tager i forvejen udenom byen når de skal nordpå.

24. Synes du, at jordopfyldning i forbindelse med etablering af Lynetteholm er den rette løsning på problemet med overskudsjord fra byggepladser i København?



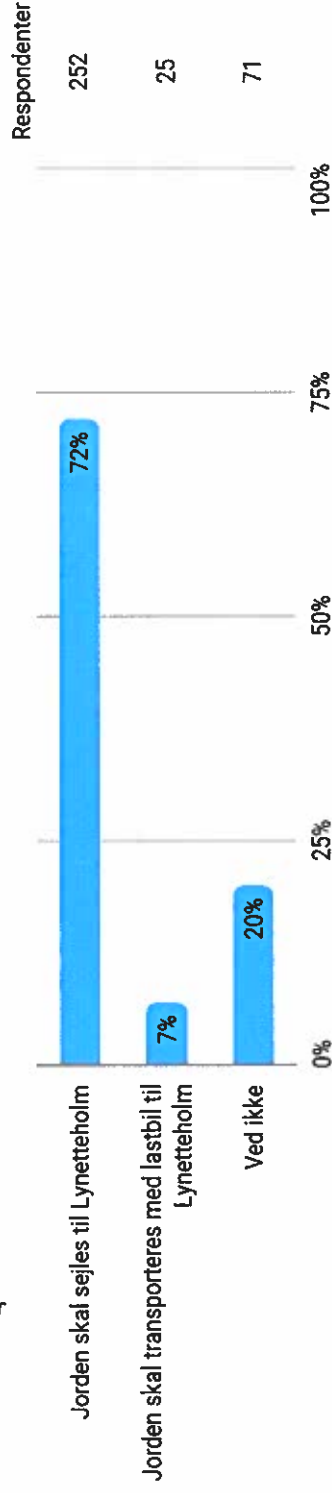
25. Synes du, at problemet med overskudsjord fra byggepladser i København skal løses ved, at jorden deponeres udenfor Hovedstadsområdet?



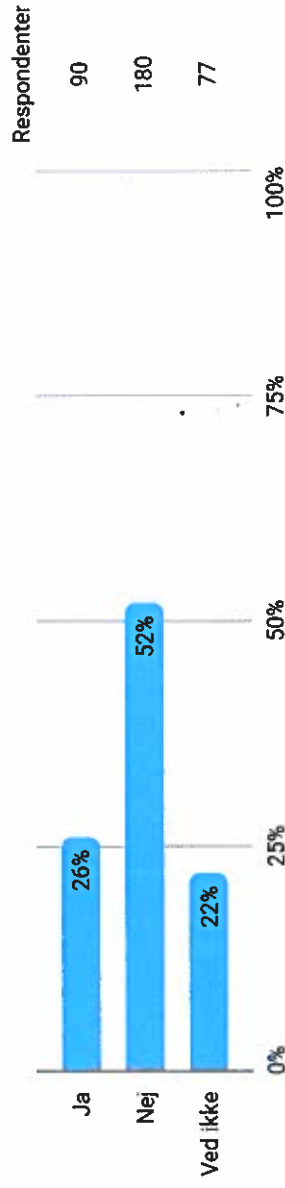
26. Har du kommentarer til ideen om at bruge Lynetteholm til at deponere overskudsjord fra byggepladser? (Du har 500 tegn til rådighed).

- Hvis jorden skal deponeres på Lynetteholmen, så brug vandvejen til transport
- Så længe planerne bygger på den mest klimavenlige løsning af alle, kan jeg gå ind for den
- Man skal tænke på om/hvordan det belaster miljøet. Der er næsten ikke noget natur tilbage på Refshaleøen.
- Så længe det er helt rent, ingen problemer
- Hvis det ikke har miljømæssige konsekvenser og hvis man kan transportere jorden udenom boligområder fx ad søvejen er det måske ok.
- Det er en dårlig idé at bygge Lynetteholm, selv om der er overskudsjord fra byggepladser. Man bør hellere overveje om der er brug for de byggeier, der giver denne overskudsjord.

27. Synes du, at jord til Lynetteholm i hovedsagen skal sejles til Lynetteholm eller transporteres med lastbil over Prøvestenen, Kraftværkshalvøen og Refshaleøen?



28. Synes du, at det er i orden, at det ikke vil være muligt for lystsejlere at sejle ind og ud af Margretheholm Havn på hverdage fra kl. 07.00 til kl. 16.00?

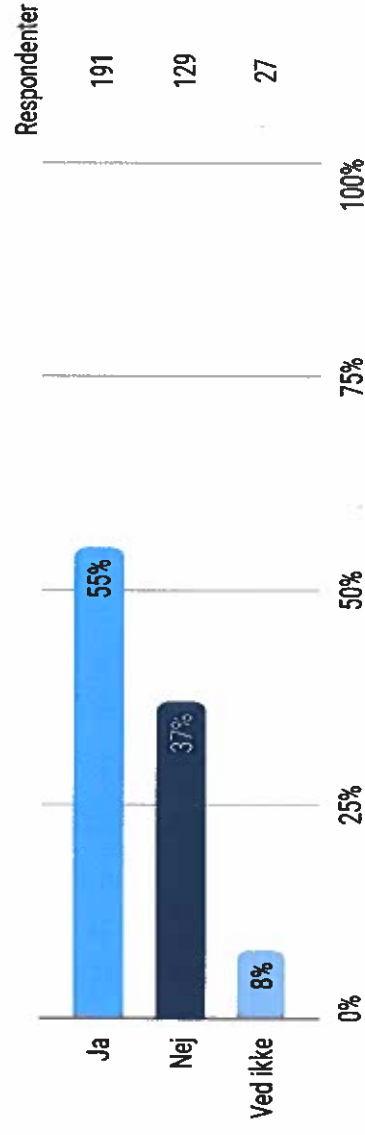


29. Har du kommentarer til ideen om, at jord til Lynetteholm skal transporteres med lastbil over Prøvestenen, Kraftværkshalvøen og Refshaleøen? (Du har 500 tegn til rådighed).

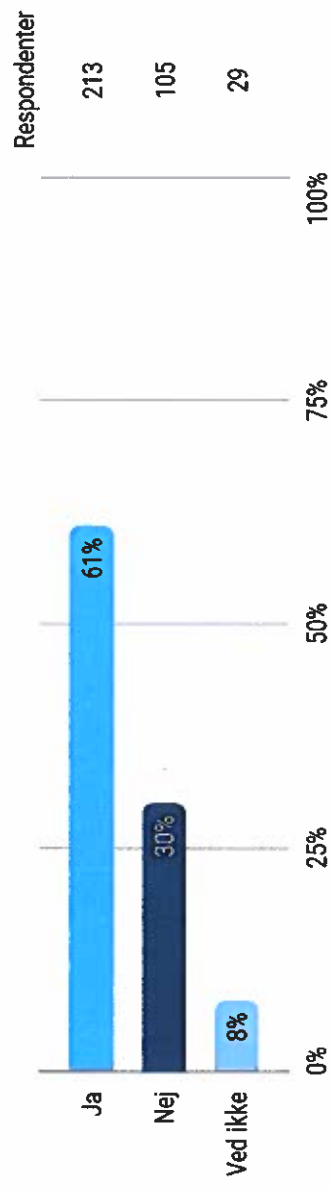
- Vi har ikke brug for mere tung trafik i det område -det reducerer beboernes trivsel og sundhed samt føles utrygt at færdes i i hverdagen

- Enhver transport ad eksisterende vejnet er en horribel løsning. Se blot på Prinsessegade og Danneskiold Samsøes Allé idag - bydelen kan slet ikke rumme den tunge trafik.
- det er den mindst genererende løsning.
- En bro fra Kræftværkshalvøen til Refshaleøen er de facto en afvikling af Lynetten bådehavn. Dvs man ødelægger det miljø der ellers ikke er meget af på Refshaleøen, og som er med til at gøre område attraktivt. Man bør tilbyde en erstatningshavn i nærheden.
- Det er den bedste dårligste idé, men ikke en god idé.
- Jeg tænker det er bedre end hvis det skulle ind gennem Christianshavn og Indre by - det ville skabe kæmpe kaos.
- Jorden bør sejles.

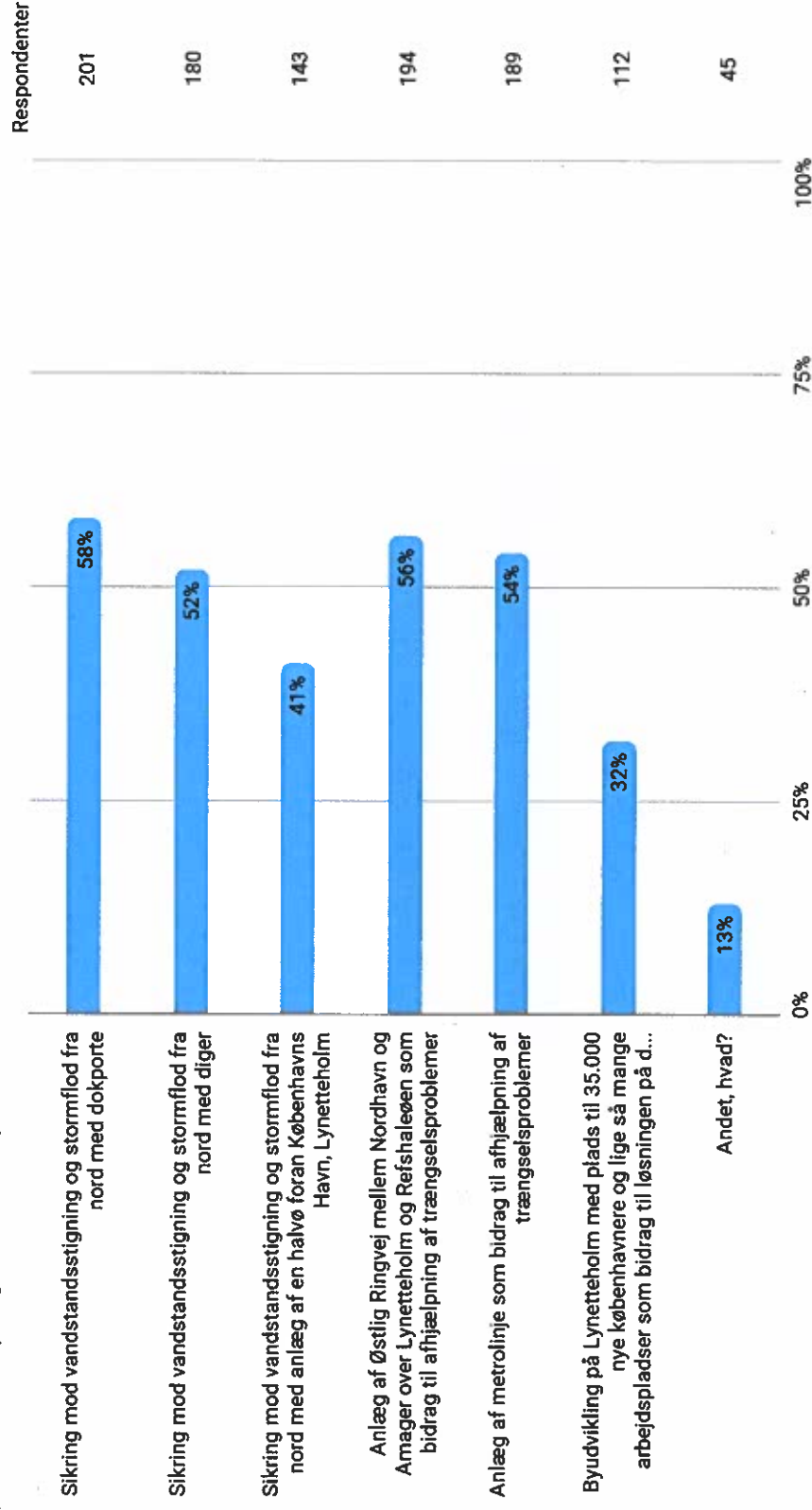
30. Er du bekymret for, at området, hvor du bor, vil blive generet af støj fra etableringen af Lynetteholm?



31. Er du bekymret for, at området, hvor du bor, vil blive generet af luftforurenende stoffer og støv fra etableringen af Lynetteholm?



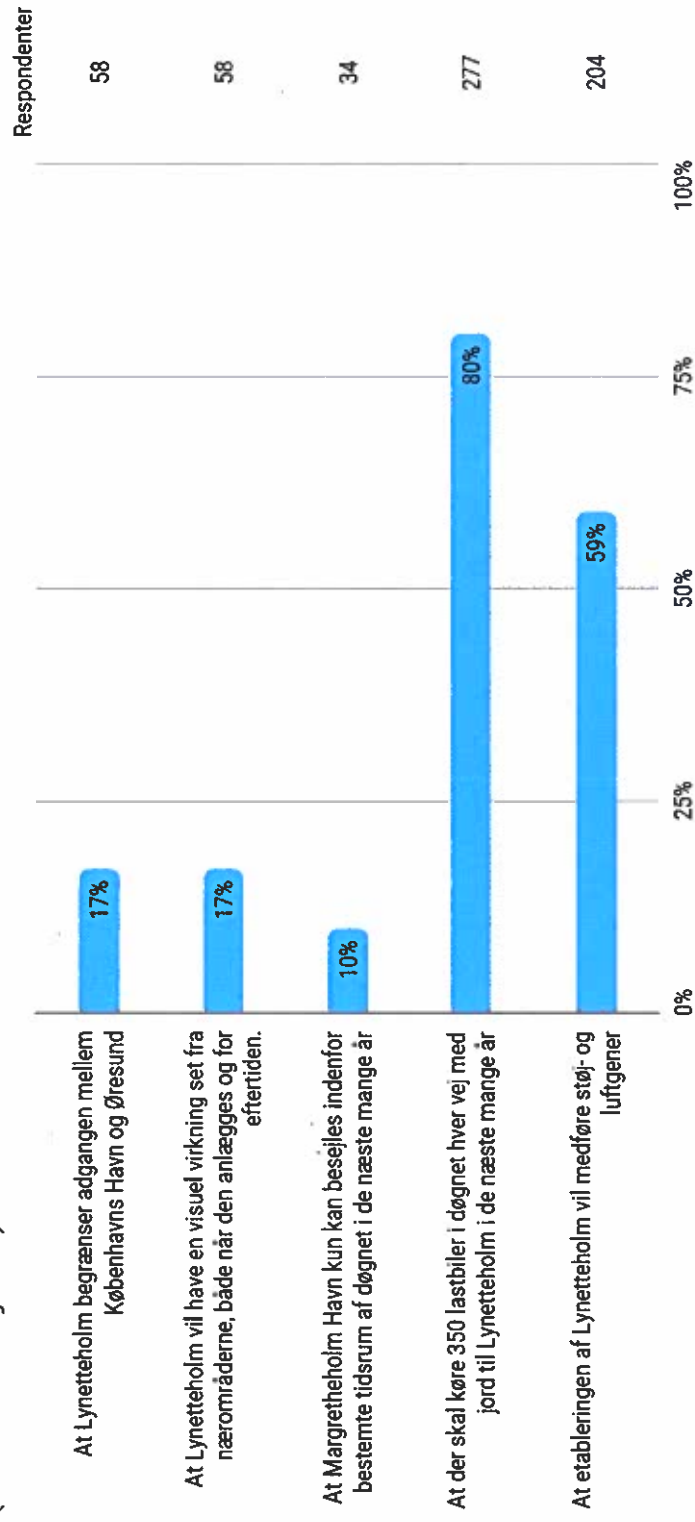
32. Lynetteholm-projektet kan være løsningen på flere af de udfordringer, som København står over for. Hvilke dele af projektet synes du, skal gennemføres? (Sæt så mange krydser, du vil):



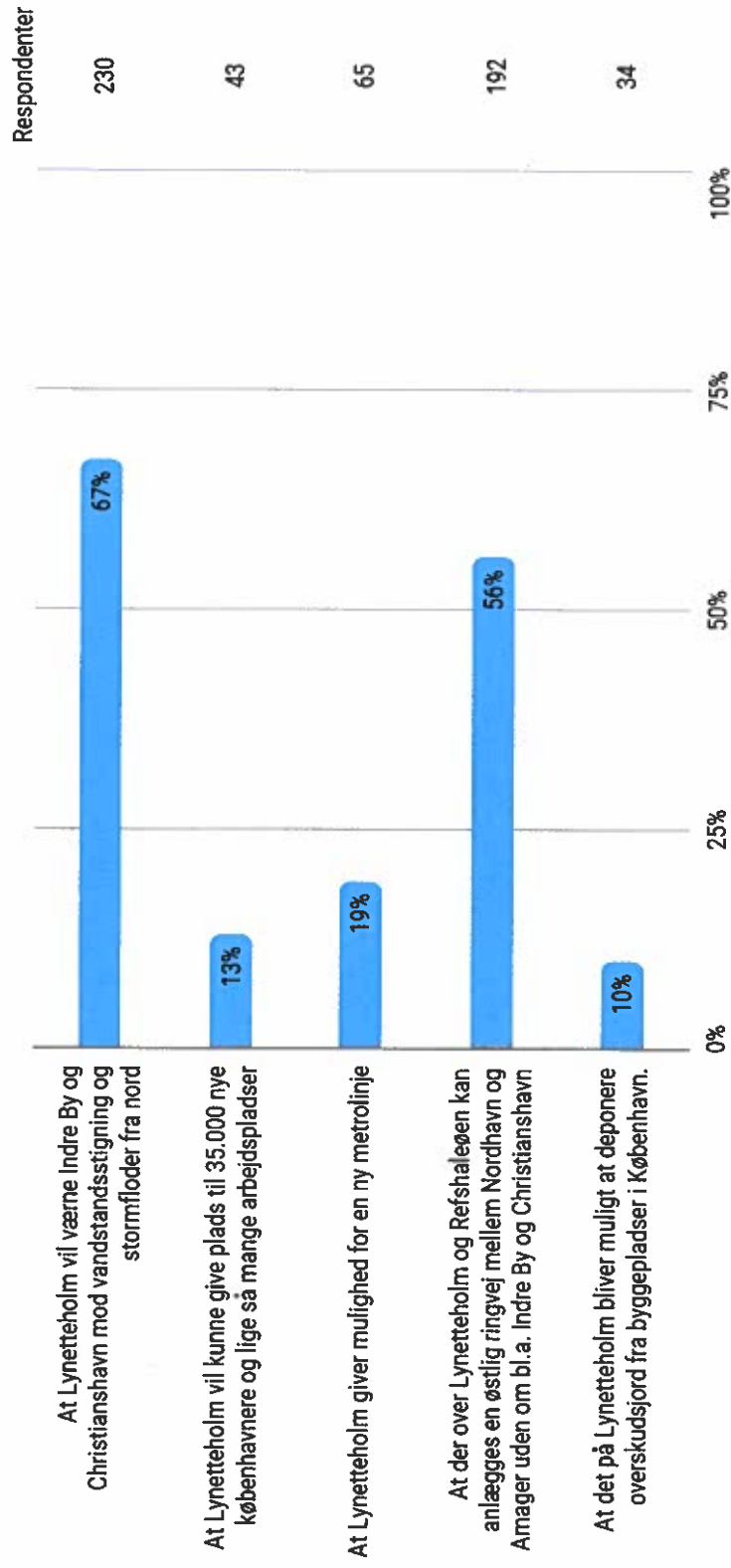
32. fortsat. Kommentarer:

- Nogle tiltag der gør den nye bydel mere grøn - både i byggefasen og i det endelige resultat.
- Billige boliger!
- Byg på høje koter, brug overskudsjord og dygtige arkitekter

33. Hvilke af følgende forhold ved Lynetteholm-projektet skal lokaludvalget især fremhæve i sit høringssvar (sæt max. to krydser):



34. Hvilke af følgende forhold ved Lynetteholm-projektet skal lokaludvalget især fremhæve i sit høringssvar (sæt max. to krydser):



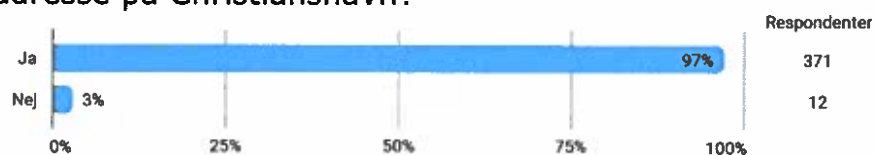
35. Hvilke øvrige forhold ved Lynetteholm-projektet skal lokaludvalget især fremhæve i sit høringssvar? (Du har 700 tegn til rådighed).

- At projektet vil være en meget stor belastning på mange planer i en voldsomt lang periode. Det vil jo være endeløst og trøstesløst for de beboere i København, der bliver påvirket både i anlægsperioden - der er uoverskueligt lang - og efterfølgende
- At det er vigtigt, at fremtidssikre mod stormflod og højvande pga klimændringerne
- At det vil komme utrolig mange gener i forbindelse med etableringen af denne kæmpe ø, vi vil blive generet af støj og forurening.

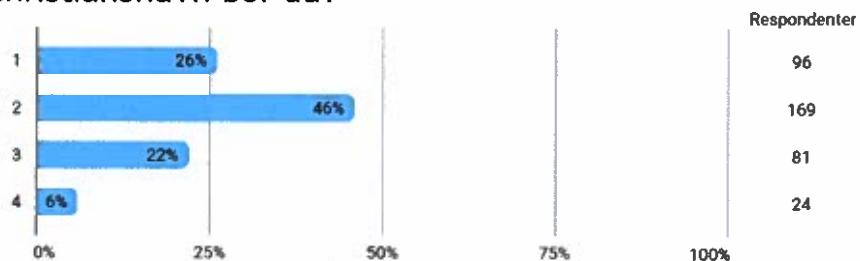
Jord skal sejles. Men også etablering af en udskibningsplads for byggematerialer og maskiner. Det vigtige er, at undgå lastbiltrafik x10 i forhold Christiansholmprojektet

- Jeg er taknemmelig for at lokaludvalget sætter sig så godt ind i stoffet. Det er meget kompliceret og kræver på mange områder ekspertviden. Jeg har ikke tidligere tænkt på støjgener men det bekymrer mig nu virkelig meget.

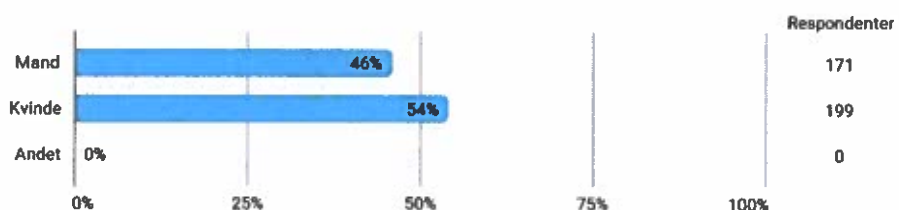
1. Har du folkeregisteradresse på Christianshavn?



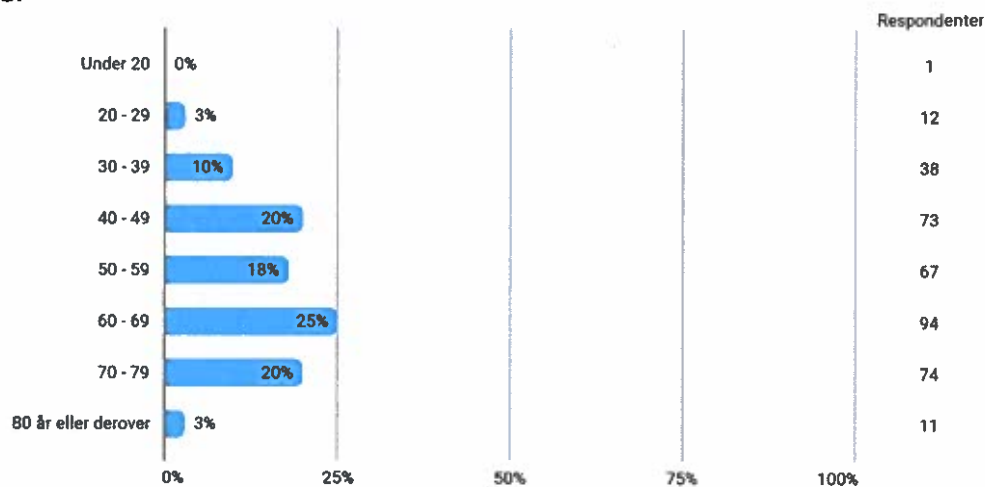
2. I hvilket område på Christianshavn bor du?



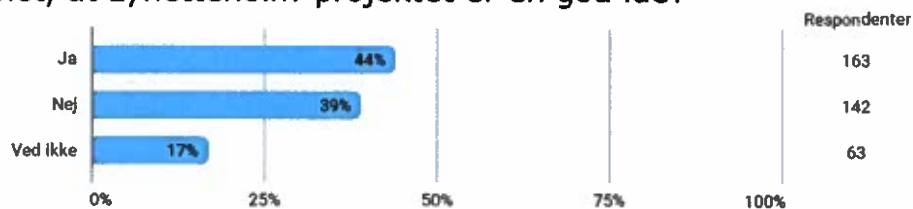
3. Angiv dit køn



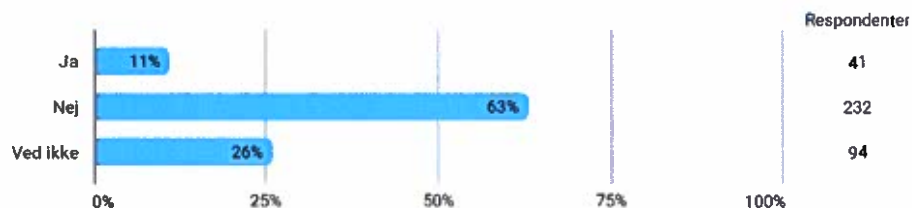
4. Angiv din alder



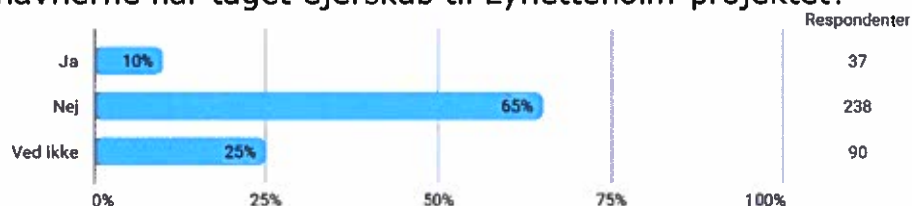
5. Syner du overordnet, at Lynetteholm-projektet er en god ide?



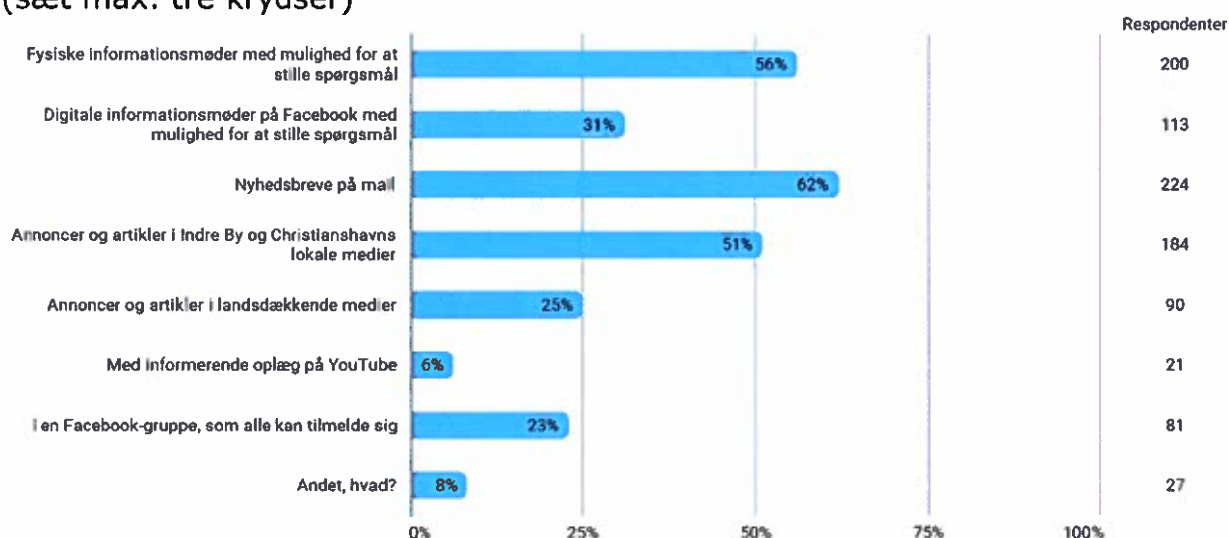
6. Synes du, at der hidtil har været tilstrækkelig borgerdialog om Lynetteholm-projektet?



7. Tror du, at københavnernes har taget ejerskab til Lynetteholm-projektet?



8. Hvordan synes du, at borgerne i Indre By og på Christianshavn fremover skal informeres om Lynetteholm-projektet? (sæt max. tre krydser)

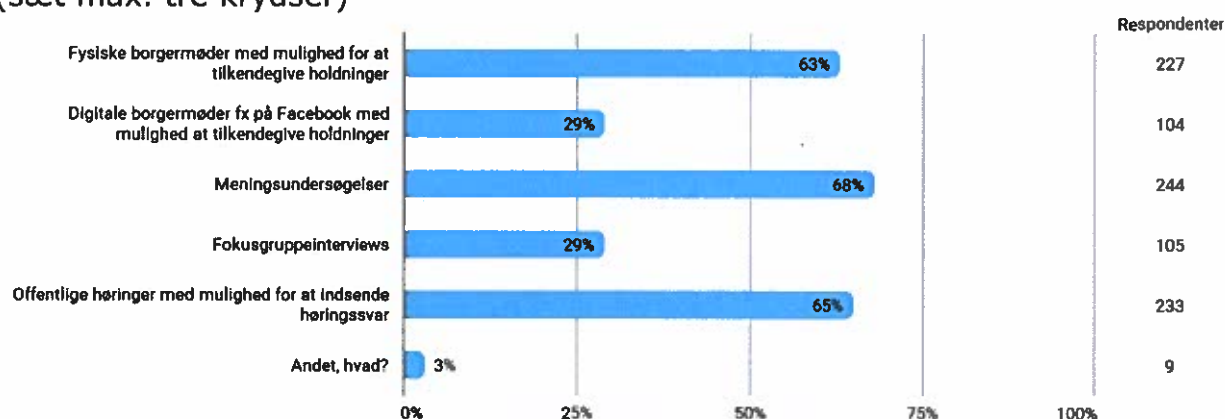


8. Hvordan synes du, at borgerne i Indre By og på Christianshavn fremover skal informeres om Lynetteholm-projektet? (sæt max. tre krydser) - Andet, hvad?

- Hjemmeside med projektoplysninger med mulighed for at kommentere.
- Ville gerne vælge dem alle
- Digitale spørgeundersøgelser
- Hjemmeside eller blog eller underside til kk.dk el.lign. hvor al info samles
- Annoncer i lokalbaldet Christianshavneren og opslag,
- Nej tak til information. Ja tak til medbestemmelse.
- Mulighed for reel indflydelse
- Digitale møder, der ikke kræver facebook
- Mange informationsmøder, så vi ikke bliver rendt over ende. Allerede her er der begrænsning. Kun 3 svarmuligheder.
- TV, f.eks TV2
- Ikke FB da det vil udelukke en del. men web side med mulighed for indlæg samt afstemningen (masser af afstemninger) som skal være med nemid eller anden unig id.
- Også breve til borgere der er fritaget for dig. Post

- Giv reel medbestemmelse
- Hold jer fra facebook, men brug gerne digitale medier.
- Digitale info- og dialogmøder på andre platforme end Facebook
- Sig det til pressen, så skriver de om det.
- Digitale informationsmøder men måske på andet end fb
- borger.dk, e-boks, post. Officielle kanaler og ikke SoMe Kanaler
- Infoflyers i postkasserne.
- Digitale informationsmøder på Zoom el. lignende (ikke facebook)
- Jeg savner et sted som samler informationer om projektet fra alle kilder, både "for" og "imod", og som belyser både fordele og ulemper. Jeg har læst og hørt om projektet drypvis hist og pist, men det man kan læse rundt omkring er muligvis ikke opdateret, men handler om en tidligere udformning af projektet.
- Afstemning om man bør bruge over 30 milliarder på dette projekt, dvr først vil stå færdigt i 2070, eller om man kan bruge disse penge bedre andre steder, f.eks på etablering af bedre offentlig infrastruktur ind i landet samt en billigere løsning til stormflodssikring.
- en brevkasse med mulighed for at stille spørgsmål, som besvares i nyhedsmailen
- plancer / plakater i lokalområdet med informationer
- Digitale infomøder, men ikke udelukkende på Facebook
- Det vigtigste er indflydelse
- Lokaludvalget bør afholde møde for christianshavnerne / mulighed for protestgruppe

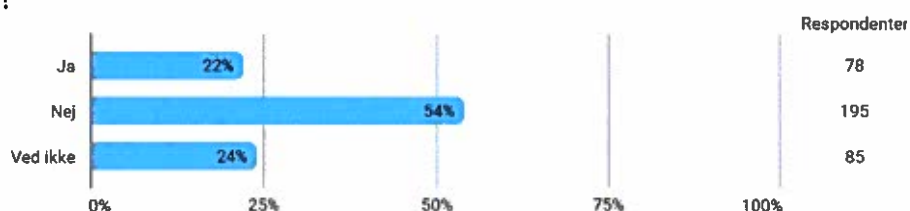
9. Hvordan synes du, at borgerne i Indre By og på Christianshavn fremover skal inddrages i Lynetteholm-projektet?
(sæt max. tre krydser)



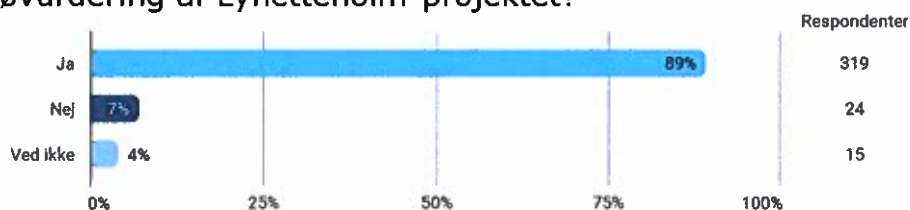
9. Hvordan synes du, at borgerne i Indre By og på Christianshavn fremover skal inddrages i Lynetteholm-projektet?
(sæt max. tre krydser) - Andet, hvad?

- Hjemmeside med mulighed for kommentering
- Digitale borgermøder på f.eks. Zoom
- Læg spørgeskemaer ud på Biblioteket og Beboerhuset etc.
- Oplysninger om konsekvenser af havmiljø
- Her igen er svarmulighederne begrænsede. Det tegner allerede dårligt
- samme løsning som forgående svar
- Giv reel indflydelse
- der skal være borgere i det udvalg der driver projektet.
- Mere inddragende processer, hvor borgers tanker har mulighed for reelt at påvirke udviklingen

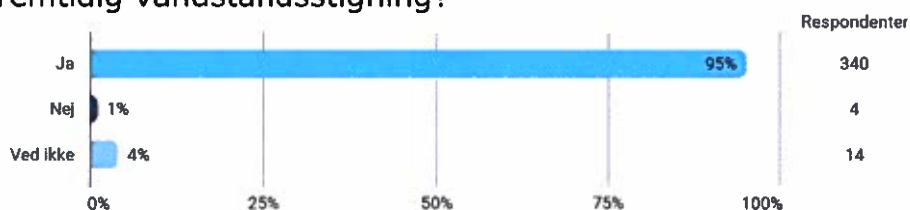
10. Synes du, at det er en god idé, at miljøvurderingen og beslutningsprocessen for de forskellige dele af Lynetteholm-projektet sker etapevis hver for sig?



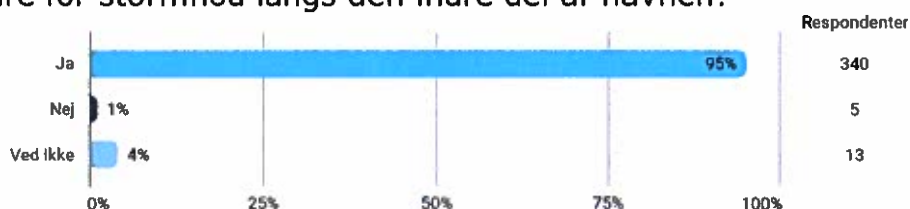
11. Synes du, at det vil være en god ide, hvis man også lader en uvildig instans foretage miljøvurdering af Lynetteholm-projektet?



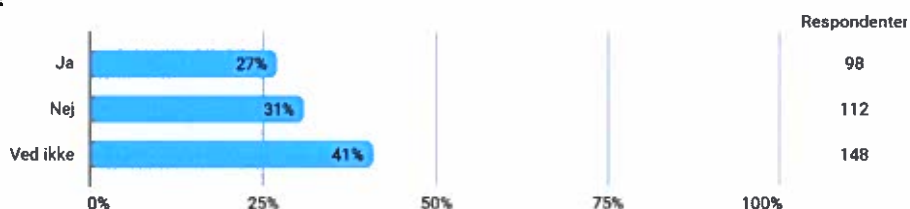
12. Synes du, at man i planlægningen af København skal lægge vægt på en forudsigtelse om en fremtidig vandstandsstigning?



13. Sidst København oplevede en stormflod, var i forbindelse med stormen "Bodil" i 2013. Synes du, at man i planlægningen af København skal lægge vægt på, at der er fare for stormflod langs den indre del af havnen?



14. Synes du, at anlægget af Lynetteholm er den rette løsning i forhold til at sikre Indre By og Christianshavn mod en vandstandsstigning og mod stormfloder fra nord?



15. Har du kommentarer til ideen om Lynetteholm som værn mod en vandstandsstigning og mod stormfloder fra nord?

(Du har 500 tegn til rådighed).

- Jeg synes man skal etablere en Nordsluse, en vold mod nord i havneløbet, for at sikre mod stormflod og vandstigning pga klimaforandringer
- Der kan sagtens laves forholdsregler mod vandstandsstigning og stormflod uden at plastre en sårbar del af det gamle København til her.
Jorddeponeringen og byudvikling burde foregå andetsteds, fx ved Stamholmen.
- Det er fint med et værn - men det er ikke bæredygtigt med endnu en bydel.
- Som beboer på Holmen ved Kanonbådsskurene er det essentielt at der etableres værn mod vandstandssikring.
- Det virker mere som et projekt, der vil skabe endnu flere dyre boliger for at få flere skattekroner.
- Værn mod vandstandsstigning kan ske på anden måde end ved at anlægge et stort nyt boligkompleks - se nærmere på Hollands løsninger
- Lynetteholm bør ligge ved Middelgrunden i stedet og al jord skal fragtes derud med pramme i stedet for lastbiler
- det er synd at ødelægge kulturarven med landskabet omkring de tre søforter flakfortet, middelgrunden, lynetten. de tre forter må indtænkes i projektet.
- Skal ske i sammenhæng med værn mod resten af København.
- En god kombination af byudvidelse og stormflodssikring hvis der etableres tilstrækkelige friarealer. Nordhavnen mangler friarealer, måske en ide med en forbindelse.
- det er min opfattelse, at der er rejst indsigelser mod Lholm som løsningen
- Der skal vel også bygges diger hele vejen rundt om Amager.
- Værn mod vandstandsstigning bør være et dige eller sluser eller en anden løsning, der løser dette og kun dette problem. vi vil ikke have ikke dette kinderæg med uoverskuelig og hemmeligholdt finansiering. Vi har bedt om rapporten om finansieringen fra Ernst and Young, men fået besked om at den er fortrolig. Det er dybt bekymrende. En ren stormflodsløsning vil være til at finansiere uden ubehagelige overraskelser i form af faldende boligpriser og/eller konkurser i boligbyggebranchen.
- Der mangler en grundig og - så vidt det er muligt - dybgående analyse som forudsætning for at borgeren kan tage stilling - vel vidende, at langtidsprognoser er behæftet med rimelig stor usikkerhed. Og: Hvad er alternativerne ud over høje kaikanter og mure - det lyder som nogle fattige alternativer.
- Et køns- og livløst boligprojekt uden en decideret dæmning og med den tidsplan virker både uigennemænkt og urealisisk. Man burde skele til de løsninger eksvis Holland arbejder med
- Der kan vel laves stormflodssikring uden at bygge en ø til 35000 indbyggere!
- Det kan løses på flere andre og LANGT billigere måder uden at bygge Lynetteholmen.
Argumentet for at bygge Lynetteholmen for at lave en stormflodssikring har derfor ikke noget på sig.
- Det er en fin sidegevinst, og skal klart tænkes med i projektet. Men hvis det alene skulle være for at sikre et værn mod vandstandsstigning, så må der være mange bedre og billigere løsninger. Så lad det være sekundært i beslutningerne og fokuser i stedet på den demografiske udvikling osv.
- Jeg synes det lyder som en meget dyr og besværlig løsning på noget der kunne løses uden at køre tusindvis af lastbiler igennem indre by i de næste mange årtier.
- Det er en ufleksibel løsning at binde sig til at etablere øen over 30-35 år før de manglende elementer kan bygges.
Et dige ville være langt mere fleksibelt og kunne bygges langt hurtigere.
- Jeg aner ikke hvad en perimeter og en dokport er, men jeg er også kun uddannet journalist. Jeg synes spørgsmålene her er meget knudrede og svære at forstå. Måske I skal inddrage en med kommunikativ baggrund i fremtidens henvendelser?
- Det virker som et påskud for at "bygge" Lynetteholmen.
- Man bør i stedet lave en dæmning, det vil være markant billigere. Og der er masser af byggeplads til nye bydele i omegnen af København
- Der skal vel noget sikring af vandstanden imellem holmene!??
- Der findes tilsyneladende arealer/områder nær København (ifølge diskussioner på div. offentlige møder) der er mere formålstjenelige til den ønskede form for byudvikling/stormflods beskyttelse
- Ideen om beskyttelse mod nord er god, og Lynetteholmen god, men ikke tilstrækkelig for beskyttelse mod syd.
- Affald må sejles væk. Det skal ikke kæres væk over Christianshavn.
- Centrum København bliver mindre HAVN og mere en indemuret kanal. Jeg forstår at store dele af land er kunstigt opbygget gennem årene. Her bliver vandarealet mindre og jeg frygter

vandgennemstrømning mindskes.

Stillestående vand som i bassin bag Hal C.

- Nej
- Der skal være noget natur på Lynetteholmen, der opvejer den store mængde mennesker, man forventer skal leve der.
- Jeg har ikke viden nok til at kunne vurdere forslaget
- Det kan jo være at der er andre muligheder som kan give samme effekt.
- Jeg synes det er et alt for indgribende projekt, alt for stor udvidelse, alt for mange mennesker. Christianshavn bliver et indelukket sted. Jeg synes dårligt om projektet og bekymrer mig om vandkvaliteten i havnen og kanalerne, når man lukker så meget af mod nord.
- Ingen kommentarer
- Det er jo både teknisk og hypotetisk. Man kan vel ikke gardere sig alene ved anlæggelsen - så længe der er indløb til havnen vest for trekroner mm, vil vandstigningen vel påvirker inderhavnen også.
- Det er ærgeligt at det tager endnu længere tid komme ud af havnen. Sørg for bedre gang og cykelbroer over haven
- Jeg er imod mere beton-boligbyggeri omkring Københavns havn/vand, jf. Bryggen, Amager Strand m.m.
Jeg er sikker på, at dygtige ingeniører og arkitekter sammen kan finde funktionelle og æstetiske løsninger mod stormfloder og vandstandsstigninger.
- Jeg mener, der skal gøres mange forskellige tiltag mod stormflod. Så mange som muligt, og så hurtigt som muligt.
- Tænker at noget jo skal gøres.
Er andre løsninger blevet gennem gået og vraget? Hvorfor? Er denne den bedste?
Umiddelbart er det efter min mening ikke så "smart" at udbygge København mod øst gr. tæt befolkning og transport etc.
- Jeg synes, Lynetteholmen med beboelse er vanvittigt projekt. Jeg går absolut ind for stormflodssikrings-delen, også på Lynetteholm, men det kan man formentlig lave uden at skulle bygge boliger til 35.000 mennesker. Der er så mange andre steder på Sjælland, folk kan bo. Miljøomkostningerne ved byggeriet er alt for store og kommer til at stå på i alt for mange år. Og al den overskuds-jord, som byen gerne vil af med, må man kunne anbringe andre steder.
- Virker som en god ide at lave et projekt der løser 3 problemstillinger med en plan. Har pt ikke hørt om andre planer kun løs snak om dokporte som i London !
- Sluser a la Themsen til at lukke
Bygge dæmninger hvor der er fare for at vandet løber bag om - eks Amager Strand
- ?
- Jeg har for lidt viden om det. Det er en af de ting vi skal have mere information om. Flere møder- mere information- ingen begrænsninger, som de forudgående spørgsmål.
- Jeg oplever processen som lukket og bevidst sekventeret, således at man ikke risikerer, at en etape står i vejen for en anden. Min mistanke er, at når man så er kommet gennem en etape, vil det blive sværere at stoppe de næste med begrundelsen, at nu kan man ikke stoppe. Stormflodssikringen er godt tænkt, men kunne man ikke sikre det bedre på mindre indgribende vis? Det tænker jeg.
- Jeg er måske dum, men jeg tænker, at vandet vel bare flyder udenom??
- Det er formodentlig en udmærket løsning på vandstigningsudfordringer, men formodentlig ikke den eneste mulige. Og så længe andre løsninger ikke foreligger, kan man ikke sige klart ja eller nej til denne.
- Ved konstruktionen af Lynetteholm kunne man tage højde for det stigende vand, og placere værnet "indenfor" og starte der. Risikoen for yderligere stormflod før end Lynetteholm er færdig og beslutning om sluse er truffet, er for stor.
- Jeg ved ikke nok om Lynetteholm, som buffer mod stormfloder.
- Jeg synes det fremragende. Vi er enormt udsatte på Christianshavn og jeg synes det er godt at vi finder en langsigtet løsning.
- Hvilke vurderinger ligger bag stigningen?
- Ingeniører og andre har allerede peget på andre måder til at vandstandssikre, som er mere effektive og mindre kostbare. Det virker som om det bliver brugt som et alibi for at få flere (rige) skatteydere presset ind i København
- Det er naturligvis vigtigt at sikre København mod stormflod, men der skal ikke bygges flere nye (kedelige, grimme, dårligt byggede) boliger i eller ved København. Og helt tåbeligt, at der skal være biler på Lynetteholmen! Fremtiden går i retning af cykler, metro og andre off. transportmidler, ikke

- biler. Og vi er så trætte af byggeprojekter i det hele taget. Lad os få ro, grønne områder - og brug/genbrug eksisterende bygninger til boliger.
- Det er voldsomt at bygge Lynetteholmen, hvis dette er et afgørende argument. Hvilke alternativer er der?
 - Spinn
 - -
 - Der må findes andre løsninger, der ikke indbefatter at bygge en hel ny bydel
 - Projektet virker alt for uigennemskueligt og ambitiøst.
 - Syntes det er vanvid at bruge så mange milliarder. Man skulle i stedet satse på en form for sluse / mur eller anden kystsikring.
Det er ikke klogt at så mange flere beboere ind i midtbyen, mere trafik og mere metro = mere gæld til København.
Der skulle istedet sættes på byggelse i Københavns omegn.
 - der skal undersøges meget mere. Det må være muligt at lave et værn uden denne ø.
 - Ideen er god men der skal tænke veje m.m ind i projektet og alt jord m.m skal sejles til stedet og ikke transporteres via holmen og Christianshavn
 - Jeg kan se pointen i en kombineret løsning. Det, jeg er mest imod er alle følgebeslutningerne: havnetunnel osv.
Her ikke teknisk indsigt til at se mulige alternativer, men der er givet flere alternative kombinationsløsninger.
 - Min viden er begrænset og jeg kunne tænke mig at andre forslag blev fremsat, og at vurderingen af konsekvenserne (økonomi og miljø) fulgte med alle forslagene
 - Når stormen kommer fra vest bliver alt vandet presset ud i Køge bugt, når det så skal tilbage kommer Lynetteholm til at fungere som en prop, der måske i værste tilfælde vil få tilbagestrømningen til at tage endnu længere tid. Når stormen kommer fra øst, samme scenarie.
Hvis der skal skabes et værn mod vandstandsstigning, hvorfor bliver der så ikke fokuseret mere fra sydsiden af København. Hvorfor lukke et allerede snævert vandmiljø til med Lynetteholm så vandet ikke kan slippe ud?
 - Jeg har ikke indsigt nok til at kunne sige om der er andre idéer der ville være bedre i forhold til sikring som værn. Men jeg synes at det er smart at det både fungerer som værn mod fremtidige vandstigninger og vildere vejr, som vi uægtelig vil opleve, og samtidig kan huse beboere og arbejdspladser.
 - Rigtig god idé.
 - - Man skal værne om havnrummets unikke karakter og udsigt.
- Man skal undgå de gener der er i forbindelse med transport af opfyld og efterfølgende byematerialer.
- Man skal planlægge en visionær by der svarer på fremtidens udfordringer: CO2 negativt byggeri, bilfri by, 5 minutters by mm.
- Man skal sikre sig at bydel i høj grad er selvkørende så den ikke belaster Kbh K. Altså ikke som Ørestaden som i høj grad er afhængig af de andre bydele for at kunne fungere.
 - Jeg har ikke set andre forslag til, hvordan problemet kan håndteres. Jeg synes, der burde være en mulighed for at se andre forslag også.
 - Jeg mener hensyn til borgere, de trafikale belastninger/miljøhensyn slet ikke er adresseret i nødvendig grad i beslutningsprocessen. Vi bor i forvejen i en bydel der er udsat for voldsom stigning af støj, byggeprojekter, trafikale og turist gener. Hensyn til nuværende borgere på Chr havn syntes slet ikke at have været medtaget ift. beslutningen.
 - Det bør vurderes af en uvildig instans
 - Det virker som en rigtig god løsning, der både udvikler byen, sikrer mod stormflod og giver en løsning til deponering af jord fra metro osv.
 - Det er jo ikke noget, jeg har forstand på. Men vandstandsstigning og risiko for stormflod er jo realiteter pga klimaforandringerne. Så jeg synes, at vi må stole på eksperterne, så vi kan sikre, at kommende generationer er værnet bedst muligt. Om Lynetteholmen er det bedste bud, har jeg ikke forstand på.
 - Noget skal i hvert fald gøres. Hvis ikke dette, så vil jeg gerne høre andre ideer. Ville synes 1 m ekstra kajkant er ikke en løsning.
 - God ide med et sådant værn.
Problemet er de gener, byggeri og anlæg vil medføre trafikalt plus støj og møg i årevis gn Chrhavn og på Holmen. Eller sker det via Refshalevej fra Forlandet, ja så er generne her...
Men glad for inddragelse, håber vores mening respekteres!! ! !
 - Frygter trafikken i forbindelse med etableringen

- Jeg tror vandstandsstigningen er taget med for at få projektet til at "glide lettere ned". Lynetteholm er som udgangspunkt et unødvendigt projekt.
- Jeg ved ikke nok om vandstigning mm til at have konkrete kommentarer. Men vigtigt at man sørger for en anlægs- og byggeproces der ikke kommer til at ødelægge Indre By og Chrhavn og være et støj mæret for beboerne. Derudover skal boligerne være til at betale for alm mennesker og der skal være grønt og luft så man ikke bygger på alle ledige m2.
Metrobyggeri og omfartsveje må på ingen måde ødelægge eksisterende bolig- og rekreative områder som fx Amager Strand.
- Man bør sikre så meget af biodiversiteten i området, før og efter byggeriet.
- Det er for stort et byggeprojekt med en udformning der lukker for meget for forbindelsen til Øresund.
- Hvorfor ikke lave noget som beriger bylivet i stedet for at bygge til? Fx. en hyggelig grøn ø.
- Det synes usandsynligt, at Lynetteholm vil kunne standse effekten af en stormflod, da vandet vil finde "andre veje" ind i havnen, Lynetteholm vil ikke kunne dække for alle "vandindgange" medmindre man bygger en stor mur hele vejen fra nord til syd langs Sjællands østkyst ...
- brugbar ide
- Man skal helt sikkert forholde sig til vandstandsstigningen i fremtiden, men Lynetteholmen virker lidt 'fishy'. Agendaen er svær at gennemskue.
- har svært ved at se at en ekstra ø vil optræde som værn mod vandstandsstigning og stormflod - vandet bliver jo presset ind i havne bassinet. Se på de østjyske fjorde, når der er kraftig østenvind, så stiger vandet inde i fjorden.
- Det lyder som en dårlig undskyldning for endnu et dyrt prestige-projekt. Hvorfor ikke bare lave den del af det planlagte, der sikrer mod havvandsstigning og stormflod uden at koble mere udbygning og infrastruktur på?
- Magretheholmens havn kan i lige så godt bare lukke ned. Det er da helt tosset at man vil lukke en havn inde med en bro? det er uhørt. Der er så mange virksomheder inde i havnen, førtidspensinister, bådejere, havneansatte og gæstesejlere som vil blive påvirket af det. Lav en tunnel eller drop det. ALLE borgere er imod det her projekt .
- Det hele kunne løses meget mere simpelt med sluseporte ved hhv. Lynetteløbet og Kroneløbet, og en udvidelse af den eksisterende stensætning langs Trekroner. Det kræver ikke etablering af en kunstig ø.
- Der kan bygges mekaniske anlæg mod stormfloder langs inderhavnen
- Perimeter bør lægges længere ude -
g man skal starte med trussel fra syd
- Projektet er den mest elegante løsning på den nødvendige stormflodssikring, men man bør inddrage byudviklingsspørgsmålet mere allerede i den første miljøvurdering. planerne indeholder jo allerede antal boliger/arbejdspladser og man kan kender trafikforholdene i de eksisterende byområder, så man kan godt udarbejde foreløbige trafik- og miljøkonsekvenser af byudviklingen. Følges op med en ny runde miljøvurdering af detailprojektet.
- nej
- Fint med værn, men opførelsen bør tage større hensyn til beboere i området, den gamle havn, trafik mv. Jorden burde sejles
- Lynetteholm må have flere klima- og miljøfunktioner end blot værn mod vandstandsstigning. Feks grønne områder for at reducere co2 udledning, filtrering af spildevand, energiproduktion med vind og bølgeenergi etc.
- Al den opfyldning med jord og beton af havn og vand,
Må i sig selv hæve vandstand - og udfordring.
- Det lyder umildtbart, som en god idé. Dog har jeg ikke hørt om nogle alternativer, så det er svært at vurdere om det er den bedste løsning.
- Jeg ved ikke nok om emnet til st have en mening :)
- Jeg er imod projektet som helhed.
- Der er mange måder man kan sikre København imod vandstigninger, uden at det man behøver at bygge en +30 mia kr. stor ø. F.eks. kan den nuværende mur langs Trekroner nemt forstærkes til et stormflods værn, ala damme i Holland.
Så kan man i stedet bruge resten af pengene på 1-2 flere metro ringe / letbaner til forstaderne, og derved øge adgang til boliger og arbejdspladser for København. Så sparer vi samtidig 50 år med forurening fra lastbiler til jordtransport gennem byen til Lynetteholmen.
- ved ikke nok om det. Men er imod at udbygge Christianshavn med mere bebyggelse. Også fordi der er mange ubekendte. Der bliver sagt at Lynetteholmen vil give overskud, men det er slet ikke sikkert. Måske kommer det til at give et kæmpe underskud. Synes Lynetteholmen er et

fantasiprojekt, som kommer til fordi store selskaber gerne vil tjene penge. ikke fordi Københavnerne ønsker det.

- Den første VVM handler jo kun om at få lavet et jordopfyldningsområde. Der skl iølge VVM første laves en stormflodssikring med en doc om 15-20 år. Det skal da ske med det samme.
- Jeg mener, at man kan finde en anden og ikke så miljøbelastende løsning på vandstandsstigning end Lynetteholm. Det kan da ikke være rigtig, at københavnere m.fl. skal finde sig i 340 lastbiler igennem byen pr. døgn i 30 år. Det er ikke et grønt København.
- Lynetteholm bør i højere grad tage hensyn til Københavns historiske udvikling og fortælleverdi.
- Tænk jer om
- Jeg synes spørgsmål 14 er formuleret unfair. Jeg synes ikke at Lynetteholmen der er den ENESTE "rette løsning" - men det er klart en mulig løsning. Som også skaber flere boliger og arbejdspladser - til dem der i forvejen bor her (forhåbentlig).
- Det er muligt at lave et være der ikke skal være en ny (grim) bydel

Der er bygget for hurtigt for tæt og meget grimt igennem de sidste 15 år. Det må stoppe. Det er et meget beton-fjendsk-menneske syn (penge, penge) der styrer bolig massen. Meget trist. Det er muligt at lave fornyelse der ikke strider imod smukke og dejlige boliger. Der selvfølgelig skal være til at betale.

- En form for sluser og diger bliver nødvendigt a la Holland. Men ikke nødvendigvis forbundet med udvikling af nyt bolig- og erhvervsområde.
- Jeg synes det er så fedt et projekt og vil meget gerne holdes opdateret, især når der kommer information om beboelse derude. Cecilie.Haugaard@gmail.com
- Som ung beboer på Christianshavn, bekymrer de langsigtede konsekvenser af klimaforandringerne mig meget. Som borger synes jeg det kan være ugenomsommeligt at vurdere hvad den rigtige løsning er, og hvilke alternative løsninger der er at støtte op om. Hvis en uvildig instans kom frem til samme eller et værre scenarie mht. miljøkonsekvenserne (og i øvrigt pegede på Lynetteholmen-projektet som en god løsning på problemet) vil jeg være meget mere tilbøjelig til at støtte projektet.
- Jeg mener at man må kunne sikre København på anden vis, end at opføre en meget stor ø. Da der ikke er befolkningstilvækst i Danmark som helhed, kan jeg ikke se meningen med at KBH skal vækste i så stor stil. Det kan ikke undgå at give øget forurening, både under opbygning og senere når Lynetteholm er beboet.
- Jeg har svaret ved ikke på nogle spørgsmål, da de kræver meget specifik viden som jeg ikke har.
- Tænker umiddelbart at det er 2 forskellige projekter.

Hvis det er muligt at slå dem sammen, skal det ikke være på bekostning af en "lettere" løsning mht værn mod stormfloder. Hvis det er en reel trussel, bør det løses hurtigst muligt!

- Det store problem er, om I ikke gentager den kæmpe fejl, som "man" begik i forbindelse med forhøjelse af diget på Vestamager. Som stormflodsbeskyttelse gav det ingen mening, fordi vandet via Kongelunden oversvømmer bag om diget. Gælder noget tilsvarende ikke her ?? Vand nord eller syd for højvandsspærringen ved Lynetteholm !??
- Lynetteholmen-projektet giver mulighed for at lede den gennemgående trafik udenom Christianshavn, hvilket vil være en stor fordel. Lynetteholmen tilbyder mange fordele for København. Kun "Trump-tilhængere" (o.lign.) vil kunne have noget imod den. Oddsene at vi vinder klimakampen i år 2100 er meget små. Byen New Orleans lider f.eks. stadigvæk under mangel på forudseende m.h.t. stormflod.
- Som aktiv sejler og med båd på Christianshavn, mener jeg at flere kanaler fra havnen og til Øresund kun vil gavne bymiljøet på Lynetteholm. Det vil desuden løse noget af problemet ved at sende alle "fartøjer" gennem kronløbet (kajakker samt småbåde vil have en farefuld færd pga refleksbølger og hækbølger. Et par mindre kanaler vil kunne lukkes af i tilfælde af forhøjet vandvstand uden problem.
- Rigtig god ide overordnet
- Vigtigt at vi får stormflodssikret - gerne via Lynetteholm-projektet - så hurtigt som muligt. Ellers mister byer sin åbenhed og skønhed, hvis der skal bygges kajmure ved havnen.

Hertil kommer, at urbanisering er en forsat tendens. Hvis meget høje boligpriser skal undgås kræver det bygning af nye boliger. Lynetteholmprojektet løser begge dele.

- Jeg synes det er en klimafadæse der skal afhjælpe et klimaproblem. Det giver ikke mening af jord, materialer og arbejdere skal transporteres derud og gøre klimaforandringerne endnu værre.
- Det ku være en go ide at lade den nye lynetteholm tage trykket af presset på amager fælled, som by udvidelse. Jeg synes det er en bedre ide at lave nye byggegrunde, fremfor at nedlægge naturområder. Det er vigtigt for mig at der findes natur i byen.
- Lynetteholmen er færdig om adskillige år og skal forhåbentlig holde i flere hundrede. Vandstanden år 2100 er derfor ikke den rigtige at bruge. År 2100 kan vi let have øget vandst. på 1-2 meter. og mange, mange flere i løbet af det næste par hundrede år. Et generelt problem for Kbh. men byggeri på nyt land skal hæves meget i dette projekt!
- Fremover skal man sikre hele Danmark mod vandstandsstigning. Det er ikke kun en kommunal opgave. Der skal i årene fremover afsættes statslige midler til kystsikring.
- Mener ikke det er den rette løsning ift stormfloder.
- Det er helt forkert at bygge Lynetteholmen som værn mod vandstandsstigning og mod stormfloder fra nord.

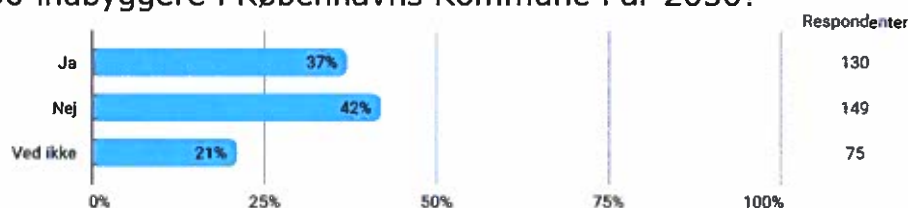
Stigninger af vandet og storme vil ramme Lynetteholmen som det første.

Også København vil blive ramt af vandstigninger og stormfloder. Det skal der sikres imod.

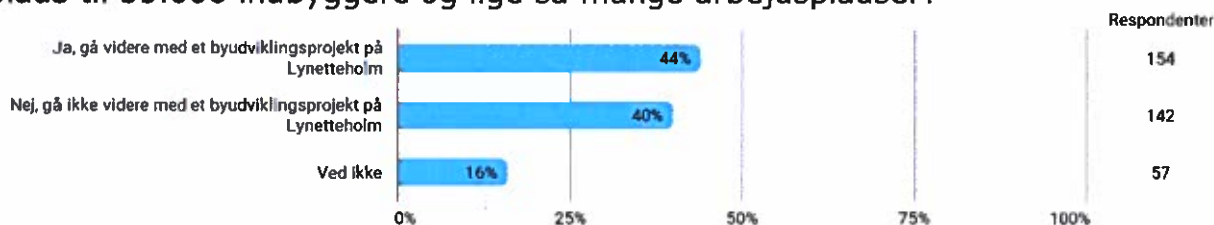
Men hvorfor skal der bygges en en hel ny bydel som Lynetteholmen for at stoppe vandet?

Klimasikringen af København og en evt. opførelsen af Lynetteholmen kan og bør laves uafhængigt af hinanden.

16. I år 2000 boede der ca. 500.000 indbyggere i Københavns Kommune. I øjeblikket bor der ca. 633.000 indbyggere i kommunen. Synes du, at der skal bo yderligere 150.000 indbyggere i Københavns Kommune i år 2050?



17. Synes du, at man skal gå videre med planlægningen af et byudviklingsprojekt på Lynetteholm, der frem mod år 2070 vil kunne give plads til 35.000 indbyggere og lige så mange arbejdspladser?



18. Har du kommentarer til ideen om et byudviklingsprojekt på Lynetteholm? (Du har 500 tegn til rådighed).

- Klimaet er det vigtigste nu, derfor skal byen udvikles med så lave CO2 omkostninger som muligt
 - Jorddeponering og byudvikling længere sydpå, fx ved Stamholmen
 - København er ekstremt presset når man også tager højde for turisterne. Det er ikke nogen rar by når vi bor tæt. Det giver alt for mange konflikter og miljøbelastningen er meget høj. Ødelæg ikke det hele ved bare at se på bundlinjen. Og gør også noget godt for at få sammenhæng til nabokommuner og resten af sjælland med gode offentlige transportmuligheder.
 - Set på det oversigtskort over den projekterede Lynetteholm vil trafikken blive ledt via Kløvermarksvej og Danneskjold Samsøes Alle/Prinsessegade, som i forvejen er hårdt belastede.
 - Det er vigtigt at vurdere omkostningerne - miljø og naturressourcer - ved at skabe en ny bydel, hvor der nu er vand. Er det grønt?
 - Der bliver for lidt plads til grønne områder og flere og flere mennesker skal igennem en flaskehals på veje. Det kan ikke antages, at der ikke bliver flere køretøjer i byen - uanset elbiler.
 - hvorfor ikke udvikle satellitbyer som helsingør, roskilde, hillerød. København er allerede presset nok.
- desuden kan hjemmearbejde og bedre it-løsninger lade folk bosætte sig i provinsen.

hvorfor skal kbh vokse og vækste til ukendelighed. hvorfor er økonomisk vækst det eneste parameter politikere tænker på. hvad med kulturel vækst?

- Jeg synes ikke at spørgsmålene er særligt gode. De er for forudindtagede. Og det er svært på så lidt plads og i regi af en beboerundersøgelse at præsentere reelle alternativer.
- - Grundig vurdering af bymæssigheden, så den ikke bare ligner alle de andre udviklingsområder. Et nyt "Venedig" ?
 - Husk friarealer.
- Som bådejer på Margretheholm; sejlkлубben Lynetten, er jeg frustreret over Københavns Kommunes løben fra løfter ift lystbådehavnens overlevelse
- Måske skulle man overveje at udvide det yderligere samt bebygge Vestamager også.
- Vi skal indgå langt tættere samarbejde med vores omegnskommuner - udbygge infrastruktur hertil - metro betjening, s-tog, letbane. Skabe bakker af forurenede jord til at gøre landskabet varieret. Behold København som en by for sejlere og behold vores fantastiske vandkvalitet i havnen. Undgå at bruge millioner på at flytte et velfungerende rensingsanlæg.
- Det er ikke et enten eller til spsm.17 - besvarelsen er derfor arbitrær
- Der er for få forslag. Det bliver for ensidigt. Der skal flere ideer i spil, så der kan tages en konstruktiv debat om hvordan vi gerne vil se vores boligområder. Det der sker i Nordhavn pt er en skændsel for et humant boligområde. Der skal tænkes i trivsel frem for profit til By&Havn.
- Problemet med Lynetteholmsprojektet er efter min mening først og fremmest, at det vil medføre ekstra trafik gennem byen både under og efter opførelsen til gene for de beboere, der allerede er her.
- Det giver alt for meget trafik med 35.000 beboere og 35.000 arbejdspladser. Det vil give en massiv trafik for alle områder der støder op til!
- Vi vil gerne være en storby, det kræver store beslutninger og store projekter. Gør det lækkert og gør det til en attraktion. De fleste byområder i KBH er dejlige, se-værdige og spændende på hver deres måde. Det kan Lynetteholmen også blive på sigt.
- Lynetteholmen giver ikke nogen mening. Der er stadig masser af plads på Nordhavnen, i Sydhavnen og Ørestaden. Skab bedre forbindelse til Ørestaden og udbyg der istedet.
- De seneste år har vist en netto fraflytning fra København.
Boligpriser kan ikke holdes i ave ved at øge udbuddet af boliger, fordi ejendomsudviklere naturligvis vil holde igen med nybyggeri hvis priserne ikke er favorable. Ergo er det en fejlslutning at man kan bygge sig til billigere boliger på denne måde.

Infrastruktur er alt for ringe til 35t beboere og 35t arbejdende. . Den foreslåede infrastruktur (og eneste mulige?) i form af havnetunnel vil øge biltrafikken

- Det er en helt forkert prioritering, Find pladsen i omegnen, i Fingerplanen eller andre steder.
- Det skal vel sørges for at vandstandsringen af København er på plads inden vandet er steget!??
- Nej tak. Udvikling må ske på eksisterende landområder. Respekter jorden.
- MANGE FLERE billige boliger. København er ved at miste ånd og solidarisk demokratisk legitimitet
- I tillæg til byudviklingsprojekt på Lynetteholmen bør man også udvikle andre områder i kommunen og sørge for flere boliger og arbejdspladser i disse områder.
- Jeg vil ønske at man vil tænke i ungdoms boliger, billig boliger til første gang boligejere, boliger til ældre som eks. kollektiv former. Ældre boliger
- Jeg vil foreslå at man både går videre med byudviklingsprojektet på Lynetteholmen og kalkulere med færre end de 35.000 mennesker, og samtidig byudvikler udenfor city -
- Jeg mangler overblik. Noget vigtigt kunne være hvilke typer boliger, man vil bygge. Vi har ikke brug for flere glastårne med kæmpealtaner a la Bryggen.
- Man bør sprede byudviklingen i stedet for at koncentrere den - der er mange områder omkring København som med fordel kunne byudvikles. Der er alt for meget trafik og kaos i København idag - dette vil kun øges med Lynetteholm.
- 35.000 er ok - 150.000 er ikke ok
- Jeg synes det er forkert at udvide byen i den retning og er ikke tilfreds med at Christianshavn skal lukkes inde på den måde og bekymrer mig om vandkvaliteten i havnen og kanalerne.
- Ingen kommentarer
- Det skal jo holdes op mod nogle konkrete alternativer, som ikke er beskrevet i indeværende undersøgelse.
- Man kunne overveje hvor meget mere metro der egentlig er behov for. Argument for I-holmen er også at det skal støtte mere metro, men måske er der andre vigtigere ting
- Man kan starte med at afvikle lejligheder uden bopælspligt i indre by og på Christianshavn.

- Der må meget gerne blive bygget med bæredygtigt materiale, og med størst mulig alternativ energiudnyttelse. Vindkraft og solceller.
En naturlig bydel. Gerne med så mange grønne områder som muligt.
- god ide men skal der ikke også være Tunnel?
- God ide at videre tænke løsninger på et komplekst kommende problem.
- Lav stormflodssikringen derude, og lav evt. et rekreativt naturområde med vilde dyr og planter - et område som alle københavnere kan få glæde af.
- Overordnet en god ide, krav om meget stor andel ungdoms / studieboliger samt mindst 50% alment byggeri
Boliger til lokale indbyggere de kan betale
- ?
- Så længe man ikke laver en Ørestad, som godt nok er et af de dårligst nye byudviklede områder. Derudover bør man hurtigt inddrage kulturentreprenører til at fremme de nye beboeres ønsker for et bæredygtigt lokalområde. Ligesom man gjorde det i Nordhavn og Sydhavn i sin tid.
(Kulturhavn365 fx.)
- Der kunne bygges på Erimitatesletten, tænk på konsekvenser med trafikken. Vi har kun 3 broer, det er allerede et problem. Tænk også på trafikken ind igennem byen og ikke mindst Princessegade, når lastbiler med tonsvis af byggeaffald og jord skal køres derud.
- Større er ikke bedre. Jeg har boet i byer som Berlin og New York. Intenst byggeri med få åndehuller er ikke måden at skabe en bedre og mere attraktiv by. Heller ikke for virksomheder.
- Projektet kan være med til at byfortætte, hvilket vil bidrage til at få København til at være en egentlig storby. Så længe det gøres med grønne områder ind i mellem og her tæt på vand, så synes jeg, at det er et glimrende projekt.
- men sørg for en gangs skyld for, at der er infrastruktur på plads så transport til og fra kan ske uden at den øvrige trafik bryder sammen!!!
- God idé. Christianshavn var også en ny idé i sin tid, men eksisterer i dag fordi man var klar til at tænke langsigtet.
- Lav boliger til alle
- En rigtig dårlig ide at ødelægge et historisk og kulturelt område. Det kræver også flytning af renseanlæg, vindmøller etc. Vi har før hørt om nye boligområder, der er tænkt til den "almene" befolkning, men som ender som ubetalelige for de fleste. Der er derfor begrænset mistanke om at dette sker - igen, igen, igen.
- Se tidl. kommentar. Alle nye boligområder i/ved København er enormt triste og kedelige. Tror ikke på, at der flytter så mange nye til byen, især ikke med tiltagende hjemmearbejde. Der er masser af eksisterende bygninger, man kunne ombygge til mindre boliger til studerende, enlige, førstegangskøbere mv.
- Et forfærdeligt projekt kun for rige borgere.
- Infrastrukturen passer ikke til så stort et projekt. Man kan ikke undgå trafik fra byen. Vejanlæg er i forvejen stærkt belastet. Dette kunne løses ved at tage jord fra Christiania, men det er næppe realistisk!
- Det vil give et øget trafiktryk på Christianshavn som i forvejen er presset på området. Byudvikling kunne lige så godt foregå på Amager hvor motorvejsforbindelsen kunne tage noget af trykket.
- Byg dog byen ud andre steder end at komprimere det hele sådan
- -
- Man skal huske at det øgede befolknings tal ikke alle skyldes nye tilflyttere, men at flere børn fødes i kommunen. Altså begrænset behov for flere boliger
- Der må kunne bo flere i omegnskommunerne, det bliver for stort når endnu flere får mulighed for at bo i Kbh.
- Vi har brug for en ny regionalplanlægning - og for den sags skyld landsplanlægning. Jeg er mod at 1/3 af befolkningen kommer til at bo i Storkøbenhavn. Der skal ske en planlagt decentralisering og en ændret byudvikling i det eksisterende København, der også giver mulighed for (produktions)erhverv. I øvrigt fører en Lynetteholm ikke i sig selv til billigere boliger. Det kræver en helt anden boligpolitik. Med bopælspligt i alle boliger og mere alment udlejningsbyggeri.
- En konsekvensvurdering af flere forslag til byudviklingen og vandstandsstigningen vil være bedre hvis projektets relevans skal vurderes.
- Jeg frygter at projektet bliver til de velhavende, at det er med til at skabe et større skel mellem borgerne i fremtidens København. At der ikke tages hensyn til hverken uddannelse, pensionister, og ikke mindst miljøet. Hvad er der galt med at udvide andre steder, der ikke er København?

- Som andre steder med nye bydele er det sandsynligt at der bygges til priser normale lønmodtagere ikke kan betale, det bør der tages højde for IKKE sker
- Det skrev jeg vidst i min tidligere kommentar.
- Der er brug for flere boliger i København.
- Jeg håber, man vil have et mere helhedsorienteret vurdering af det, og at det ikke sker etapevis. På Christianshavn og i Indre By kan man bare se, hvad der er sket med Inderhavsbrugen og de omkringliggende områder, når man laver en forkert vurdering. Der er trafikale udfordringer, mange mennesker på Krøyers Plads, så lige er madmarked oveni, og så en kommende badezone ved Ofelia Plads for at sprede det lidt ud. Man bør gøre noget for at forudse kædereaktioner, når Lynetteholmen skal udvikles.
- Der er jo en stratgi hvor man vil placere landets borgere.
Måske er Lynetteholmen for voldsom i sin nuværende udformning, den skal tænkes i samspil med udviklingen af Nordhavn, Refshaleøen mv. og sikre at hver af de nye budele for en unik karakter af høj kvalitet og visionære i den måde de er tænkt. Det aspekt mangler helt fra debatten lige nu.
- Jeg er ikke overbevist om, at man har afdækket alle muligheder for, hvor der kan bygges i og omkring København. Jeg har det fint med, at der er mange tilflyttere til København også frem mod 2050.
- Som alle andre nylige boligprojekter såsom Ørestad, Island brygge, Margretheholm og teglhønen bl.a. forventer jeg bolig/husleje priser der ligger langt over hvad pædagoger, lærere, sygeplejersker, alm. lønmodtagere kan betale og dermed bebo.
Københavns politikere ønsker en by med velhavere, der bevæger vi os hurtigt hen. Det bliver et stort problem at besætte ovennævnte jobs i fremtiden, da lønmodtagere (vi) fraflytter byen.
- Projektet bør helt klart vurderes af uvildige fagfolk mht miljø, befolkningstilvækst, trafik etc, og der bør være en samlet overordnet plan for udbygning af boligområder og arbejdspladser for hele Sjælland.
- Det er ikke en menneskeret at bo i København.

Både nuværende og tidligere regeringer og støttepartier taler enormt meget om et land i balance med mere fokus på land- og udkantsområder. Hvad med at bruge nogle af ressourcerne på at gøre det interessant og attraktivt at bo uden for København

- Det er en helt genial idé!
- Alle folk skal ikke bo i storbyen og affolke de ydre landsdeler
- Hvis Lynetteholmen bliver en realitet, skal der naturligvis være et byudviklingsprojekt
- Hvis flere vil flytte til byen, vil priserne stige endnu mere. Omegnsboliger er jo ikke løsningen, hvis folk gerne vil bo tæt på byen. Hvis ikke vi byudvikler Lynetteholmen (eller et lign område), vil endnu færre have råd til at bp i byen.
- Udviklingen kan nok ikke sættes i stå, selvom vi har lyst til det
Og der vil være fordele i det, da denne bydel vil være mere central fremfor ude på Sjælland
- Er der ikke jord nok på Sjælland til, at udviklingen kan foretages uden dette projekt?
- Som sagt et unødvendigt projekt der vil øge trafikbelastningen i området voldsomt.
- Lynetteholmen er et prestige projekt for ærgerrige politikere. Alene den støj og ekstra tunge trafik projektet vil medføre burde forbydes. Anlæg af motorvej og metro er ikke i orden hvis det ødelægger Amager Strandpark, Holmen og Chrhavn med støj, forurening og miljømæssige problemer. Man skulle tænke i at udbygge den offentlige trafik mod Sjælland og man kan lægge nye arbejdspladser den vej udenfor Kbh så hovedstaden vokser den vej i stedet for.
- Man bør sikre de fornødne adgangsveje, for områdets fremtidige beboere på en optimal måde.
- Et mindre Lynetteholm kan give flere boliger og arbejdspladser samt løse noget af problematikken om deponering af jord.
Det kan også være med til at løse en sikring af København mod forhøjet vandstand.
- København skal ikke opsuge så stor en befolkningsgruppe, det må være langt mere "innovativt" efterhånden at decentralisere, så det bliver rimeligt og velfungerende at bo i hele landet !!
- I bør i højere grad prioritere BILLIGE boliger end udlejning til erhverv. Tilflytningen til København stiger, Københavnerne har ikke råd til at bo i deres egen hjemby, og boligmarkedet er gået grassat. Den udfordring bør Lynetteholmen bidrage til at løse med billige boliger, hvor der ikke er fortjeneste til private udlejningsvirksomheder!
- Jeg synes det er vigtigt at udvikle byen og gerne skabe plads til flere, men det skal foregå ordentligt mht. miljø og byplanlægning. Det skal være plads til alle. Dvs. også boliger til studerende og alm. lønmodtagere.

Som beboer bekymret for hvad det vil betyde af tung trafik. Det går ikke med mere trafik gennem torvegade og prinsessegade. Det har allerede taget overhånd.

- Obs
tilkørsel - trafik .
- hvad vil alternativet være? Færre boliger på holmen?
- Lav byudviklingen andre steder og brug besparelsen på ordentlig offentlig transport til flere i forstæderne. Det må være til glæde for langt flere end 35000 personer.
- det er en dårlig idé at gøre!

Der er så mange forstæder til københavn som mangler kærlighed og opmærksomhed i forhold til at udvikle infrastruktur, forbedre ghettoområder mm.

Hvorfor fokuserer man ikke på eksisterende stykker land fremfor at bygge atlantis

- Der skal tages hensyn til støjgener og andre bygningsgener overfor beboerne i nærmiljøet. Ingen tvivl om der vil være pres på trafikken gennem chavn, dette kræver planlægning.
- Der er masser af plads omkring København til nye beboer, eks. kunne der bygges højere på Amager hvor der i dag er tæt, lav bebyggelse, dvs. uden inddragelse af fredede områder. Overskudsjord kunne bruges som vold rundt om Amager - meget af Amager vil blive oversvømmet ved stormflod.
- Drop det. Udnyt de Københavns loft og tagrum til nye boliger og genoptag fem fingre projektet
- Det er en pisse god idé.
- For at sikre sammenhængen mellem land og by - bør udvikling af fingerplanen videreudvikles - så sjællands infrastruktur og byudvikling på Sjælland følges ad.
Tag ud på Vestsjælland og oplev det kæmpepotentiale der er for sund bosætning af familier - flyt arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner med.
- Det København vi kender i dag er i høj grad et resultat af opfyldninger, bl.a. er det meste af Christianshavn og hele Holmen og Refshaleøen beliggende på opfyldninger. Lynetteholmen er såmænd bare lidt mere af det samme, så hvorfor ikke.?
- Man kan jo ikke have en holdning til at der kommer flere københavnere. Det vil jo ske da folk vil bo i storbyerne og specielt København. Så en løsning med udbygning andre steder på Sjælland er drømmetænkning
- Uanset at man opretter nye byudviklingstiltag i de nærmeste kommuner udenfor Kbh, så vil tilvæksten her tiltage, så man må udvikle både her og der.
- Det er vigtigt at der tages hensyn til lokalbefolkningen samt miljøet, -det lugter pt af at det kun handler om at By og Havn skal tjene penge, på bekostning af de eksisterende miljø.
- Tænk højt og visionært! Indtænk kollektiv transport fra start. Vi ønsker en grøn ø!
- Det er tåbeligt. København har en Ørestad, der trænger til liv og mennesker. Brug pengene på dette mislykkede projekt.
- Jeg er imod projektet som helhed.
- Det er udemokratisk at bruge så forholdsvis mange skattepenge på et projekt der først er færdigt når beslutningstagerne ikke er her på jorden længere, i 2070. Forurening øges i årtier fra lastbiltransporten. Man kan opnå samme eller bedre effekt og kvalitet for mindre penge, ved alternativ stormflodsbeskyttelse og investeringer i infrastruktur i stedet. Der er masser af plads og boliger på Sjælland - ingen grund til at bygge en ny ø blot for at pleje egoet af politikere samt arkitekter.
- Meget dårlig idé. København er i forvejen vokset meget hurtigt - der er nærmest ikke noget luft tilbage. Alt grønt bygges væk. Og skolerne (fx Christianshavns Skole) overbelastes. Og nye boliger holder IKKE huspriserne nede. Det bliver bygget, fordi nogle selskaber vil tjene gode penge, og priserne på de nye boliger kommer til at være høje. Og hvorfor skal al udvikling pertout ske i København? det er ikke til glæde for hverken københavnere eller de andre byer på Sjælland.
- Østlig ringvej er gået fra at skulle aflaste city for gennemkørende trafik til at der skal genereres yderligere trafik på kryds og tværs til en ny bydel
- Man kan vel bygge boligområder andre steder end at lave en ny ø ude i vandet. Hvad med prøvestenen?
- Placeringen af øen er den værst tænkelige set i forhold til den massive forurening ved gennemkørsel af tunge lastbiler ! Den gennemkørende trafik til øen i 2050vil blive ødelæggende for indre by og specielt Chr. Havn
- Lynetteholm bør være et foregangseksempel på (ægte) bæredygtig byudvikling på alle niveauer.
- Omegnskommunerne er ved at bygge letbanen. Lad dem bygge boliger til almindelige mennesker og udbyg den offentlige transport til og fra København.
- Tænk på naturen
- Jeg synes at man skal tænke ind i projektet (hvis ikke man allerede har det) at der også skal være boliger der er til at betale for mennesker med en gennemsnitlig indkomst.
- Byg i omegnen af kbh.

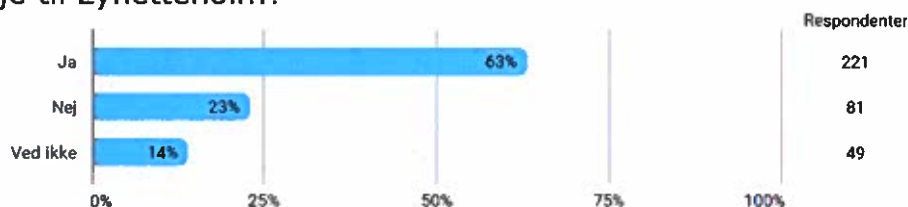
- Gør det muligt for folk, der allerede er bosat på Christianshavn, at have en form for første købsret på boliger på Lynetteholm.
- Synes man skal fokusere på at bygge på eksisterende landområder i Københavns omegn i stedet og så sikre effektiv kollektiv trafik. Fx udvide metrobyggeri.
- Det er en meget dårlig idé at fortsætte dette byudviklingsprojekt.
Fordel Danmarks befolkning i hele landet i stedet for at koncentrere tilvæksten i storbyerne.
- Jeg synes også man også skal udvikle i andre områder mod København
- 35000 indbyggere i år 2070 lyder som en dårlig deal, med tanke på alle de Lastbiler der skal køre i pendul fart frem og tilbage de næste 50 år!
- Reel løsning (og ikke nødløsning !) af de trafikale forhold er det helt afgørende for om den iøvrigt gode ide overhovedet skal gennemføres
- Udviklingen på Refshaleøen og det gamle B&W-værft er ved at være lige så interessant et område som Christiania. Lad os inddrage det, der sker her i planlægningen af Lynetteholm, sådan at der dannes en akse af kreativitet Christianshavn-Christiania-Holmen-Refshaleøen-Lynetteholm. Gerne med fokus på klimakampen. Klimaets vandstigning er en reel trussel ikke blot mod Christianshavn men hele Danmark.
- Jeg betvivler de tilgrundliggende prognoser for befolkningstilvæksten i København. By og Havn er sat i verden for at skaffe penge til metro og andre trafikinvesteringer, ved at kommunens arealer bliver solgt til byggeri. Så selvfølgelig har de en interesse i at tale det fremtidige boligbehov op. Denne finansieringsmodel er skyld i, at Kbh allerede er ved at kvæles i uskønne ghettoer, hvor der bygges alt for tæt og uden hensyn til borgernes behov for dagslys, frisk luft, udsyn og grønne områder.
- Genialt projekt. Jeg savner blot at vi laver Lynetteholmen til "Nordens Venedig". Vi har muligheden for at lave en masse hyggelige kanaler på Lynetteholmen, som vi ved fra Christianshavn og sydhavnen giver liv i byen.
Det er en chance man ikke bør lade gå fra sig. Og hvis nogle af dem går helt ud til Øresund, vil det løse et sikkerheds- og trafikproblem ved Kronløbet
- God ide overordnet. Afgørende, at kvaliteten af byudviklingen står forrest - og ikke behovet for indtægter til By- og Havn.
- Det kræver at man kigger på infrastruktur i det samlede København. Til- og frakørselsmuligheder. Logistik ift varetransport. Beslutninger vedr. CO2 problemer ved øget transport. Sikring af skoleveje - her tænker jeg på trafikpres i Prinsessegade. Beslutninger om cykeltransport vs el løbehjul. Beslutninger vedr. turisme, balance mellem indbyggere og antal turister. Fordeling af kulturinstitutioner, idrætsfaciliteter og offentlige monumenter.
- God ide. Urbaniseringen medfører, at flere vil bo i byerne. Hvis boligpriserne skal holdes nede skal der bygges nye boliger - gerne via Lynetteholmprojektet.
- Flere billige boliger til dem der ikke er født med en sølvske oppe i røven. Og please gør Christianshavn bilfri. Forestil jer Christianshavn kanal uden metal klumper på jul holde hele vejen ned langs vandet... men det er jo så en anden sag ;)
- På den sydlige del af Amager (ikke naturområder) er der god plads. Der er store arealer til heste, som kunne inddrages til bebyggelse i stedet for at bygge i havet. Christianshavn har ikke infrastruktur til at kunne klare 35.000 nye beboere på Lynetteholmen med tillæg af, hvad der i forvejen er projekteret i nærområdet
- Bare lad være! Det bliver en stor gene for os der bor her. Lastbiler, larm og forurening. Vi er knap kommet os over metroen. Det kommer helt sikkert til at tage længere tid og blive dyrere end først beregnet. Og hvem skal betale for det? Det skal vi selvfølgelig.
- Jeg har store forventninger til bæredygtigheden ved et nyt byggeri og en spændende arkitektur
- Der er blevet bygget og bygget i Kbh med argumentationen om at det vil forhindre boligprisstigninger. Det har ikke hjulpet, men bidraget til en stadig forringelse af livskvaliteten i Kbh. København er ikke en ø. Kommunen skal samarbejde med omliggende kommuner.
- Jeg er bekymret for vandmiljøet i havnen og for al den trafik det genererer at skulle fragte så meget jord derud. Især som beboere på Holm, hvor skolevejene vil belastes af store mængder lastbiler
- Staten skal afsætte midler til infrastrukturen sammen med kommunen til løsning af specielt trafik+skoler og børneinstitutioner
- Planen bør stoppes. Der er plads til byudvikling i omegnskommunerne.
Tror planen forringer vandkvaliteten og det økologiske system.
- Det er helt urimeligt at bygge så stort som Lynetteholmen og medfølgende infrastruktur:

-Det vil skabe endnu mere trafik i København

-Med klimaforandringerne vil det være en satsning der kan/formentlig vil gå helt galt

- Projektet er alt for stort og tager for lang tid at bygge
- Løsningen af problemer undervejs vil af samme grund hurtigt blive for 'gammeldags', fx brug af biler er grundlag for betalingen af havnetunnelen. Kører man i biler i 2070? Kører man på samme måde som nu?

19. Tror du, at det vil have værdi for Indre By og Christianshavn, hvis der kommer en metrolinje til Lynetteholm?



20. Har du kommentarer til ideen om en metrolinje til Lynetteholm? (Du har 500 tegn til rådighed).

- Man skal udbygge metroen så den forener Refshaleøen med resten af Amager og Nordhavnen
- Lynetteholmen-planerne vil ødelægge København.
- Vil være et godt supplement til linie 2A
- Folk vil gerne være i centrum, også de 35.000 på Lynetteholmen - det er der, bylivet er.
- metro er fint. det kan ikke skade Christianshavn mere end det nye Hilton hotel med 1200 turister.
- Mere og bedre offentlig transport - men måske er metro en for dyr løsning. Letbaner og mindre busser kunne være gode alternativ også
- I bør genudsende denne undersøgelse, idet kortene står meget utydeligt og dermed ikke brugbare!!!
- Uden Metro duer ideen ikke - baseret på erfaringerne fra Londons udbygning.
- Hvis Lynetteholm bliver bygget (lad være), skal der være metro dertil, men grav den ned - ikke flere højbaner der skærer bydelene over og medfører sundhedsskadelige støjgener for beboerne
- ikke udover, at al kollektiv transport, der afhjælper flaskehalsene i Kbh, er positiv.
- Ja, lad være med at bygge Lynetteholmen. Hvis den bygges skal der naturligvis være en metro.
- Inden alt for mange yderligere ekstremt dyre metroprojekter undersøges, skal man nok fokusere på hvordan fremtidens transport i det hele taget kommer til at foregå. Med et projekt, der har en forventet afslutning i 2070 er det fair at tænke ret meget ud af boksen og i retning af selvkørende biler osv. I det scenarie er det ikke sikkert en metrolinje vil blive brugt.
- En sporvognsline ville koste en brøkdel.
- Den bliver for lille og skal udbygges efter 10 år
- Hvis projektet skal føres ud i livet, så er en metrolinie oplagt. Men begge dele bør skrottes. Der kan også laves metrolinie til nye bydele andre steder.
- Skynd jer at få det hele lavet nu!
- 35.000 beboere og lige så mange arbejdspladser og 'en metro' - jeg synes det lyder som en mangelfuld planlægning
- Nej
- Metrolinje - selvfølgelig, og en tunnel til biltrafik fra Lynetteholm til Nordhavn.
- Da jeg ikke er enig i Lynetteholmprojektet ser det sig selv at en metro der ikke er relevant.
- det vil aflaste trafikken i indre by, men metrolinjen bør gå til Refshaleøen også.
- Mon ikke man kan køre busser til og fra området, i stedet for at genere indbyggerne med larmende og tidskrævende udgravninger af undergrunden. Elbusser var måske en løsning.
- Ingen kommentarer
- det vil skabe sammenhæng og en bedre by at gå på opdagelse i
- Mere metro er ikke altid lykken
- Jeg elsker metroen :)
Man kommer hurtigt rundt til alle bydele. Og aflaster trafikken.
Der må gerne være kunst på metrolinjen.
- ja lad være med at larme så meget at vi ikke kan være her!
- Al form for trafik skal og bør tænkes grundigt ind i et hvert nyt område som etableres.
- Ud over at betjene Lynetteholm skal den nye linje skal kunne aflaste M1, M2 som er den eneste nuværende linje der går på tværs af havnesnittet.
- Jeg tænker, at det vil have værdi for folk, der kommer til at bo på Lynetteholm, at der kommer til at gå metro derud. Jeg kan ikke se værdien for folk specifikt på Christianshavn

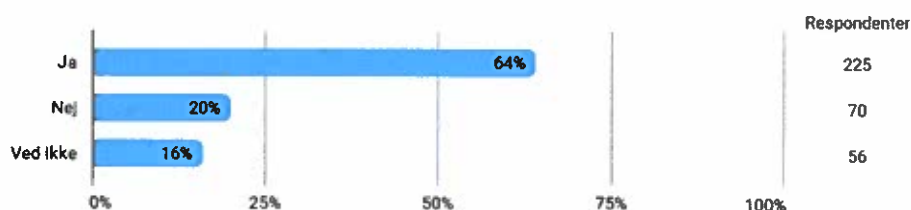
- Hvis man køber ideen om 40 - 50.000 beboere /arbejdspladser vil det være tåbeligt ikke at have en metro
- ?
- Det er ganske umuligt at læse kortene, så jeg har ingen kommentarer .
- Må meget gerne gå via Holmen. Mere metro er kun godt for København.
- Desværre umuligt at se de tre trafikoplæg på skærm, visualiseringerne er i så dårlig kvalitet. Det burde I have gjort bedre.
- Man kan ikke have en hel bydel uden metro adgang.
Men nemmere adgang til motorvejs system for beboere i dele af indre Kbh, Christianshavn etc. er et must for også at lette presset på byens trafik som helhed
- Vil forhåbentlig få en del til at tage metroen til og fra Lynetteholm i stedet for bilen
- Hvis der skal bygges boliger på Lynetteholm, skal der naturligvis være en metro. Lynetteholm bør være bilfri.
- Ja det er overflødigt når jeg ikke mener der skal bygges
- hvis man anlægger bydelen, er det helt nødvendigt med metro.
- Hvad med at føre den helt til Sverige og bygge der???
- metro er generelt fint, bedre end flere biler
- -
- Hvis man går videre med projektet, så vil det give mening. Ellers er det ok uden metro på Holmen
- Mener ikke man skal bygge mere metro før det er fuld finiaseret og inden metro gæld er betalt.
Når det er sagt går jeg fuldt ind for offentlig transport
- Der bliver trængsel med alle lastbilerne med jord de næste mange år.
- Det var en stor fejl at metroringen ikke gik fra Christianshavn til Østerport eller Nordhavn via Holmen.
Hvis man ender med en Lynetteholm vil en metroforsyning være fornuftig.
Men det kan kun fungere, hvis det kombineres med stærk begrænsning af biltrafikken (og nedsat bilejerskab i København som helhed
- Jeg kan se på kortet at linjen stopper derude og føres tilbage til Østerbro. Hvorfor når de så er igang ikke føre den videre til Nordhavn?
Der er ikke ordentlig sammenhæng i planerne.
- Det bliver yderst påkrævet med metrolinjen, da eksisterende infrastruktur på Christianshavn ikke kan klare presset fra den nye bydel
- At den laves som en sænkemetro under vand, så den ikke skal fysisk over Refshaleøen, Margretheholm og fysisk over Kløvermarken.
- En metrolinje til Lynetteholm skal også betjene Refshaleøen og det nordøstlige Amager.
- Det er en oplagt ide.
Men der skal også tænkes i andre innovative transportformer som ikke belaster miljøet.
- Metro er en god løsning, så der ikke kommer yderligere pres på trafikken i gaderne. Det er også en hurtig måde at transportere mennesker rundt i Kbh.
- Af miljøhensyn samt gener for nuværende beboere samt beskaffenheden af de kommende beboere på lynetteholm, mener jeg metroføring vil være overflødig/overkill. Kommende beboere vil have biler, en busrute kan udemærket servicere resten, som tilfældet er nu med Margrethe Holm, som huser beboere i samme antal som en landsby. Buslinjen er ikke overbelastet fra Christiania ud.
- Den er helt nødvendig for at aflaste biltrafikken, hvis Lynetteholmen bliver bygget.
- ...de kunne jo have startet med at lade metroringen have en station ved Operaen i stedet for ved marmorkirken...
- Det vil binde byen mere sammen
- Under jorden med linjen
- Nej
- Det er oplagt at bygge mere metro. den er en kæmpe succes.
- Kortet er meget svært at læse på lille skærm
Hvis der etableres ny bydel på Lynetteholm, vil det være nødvendigt med transport og forbindelse til centrum
- Nej
- Metrolinje under jorden er bedre en trafik over jorden.
- Der vil måske aflaste de øvrige metrolinjer, hvis den føres videre ud på Amager.
- Den københavnske metro er absolut et gode for byen, men finansieringen af metrolinjerne er blevet en overhængende fare for København, både fordi det går ud over alle frie potentielle byggegrunde i byen og de grønne muligheder for København - hvis København skal overleve og forblive en "bo-venlig" storby, så skal der tænkes i andre kollektive trafikløsninger!!

- har svært ved at se fidusen
- Det er for dyrt i forhold til udbyttet. Brug pengene til noget andet.
- Der er kun behov for metro hvis man bygger lynetteholmen.

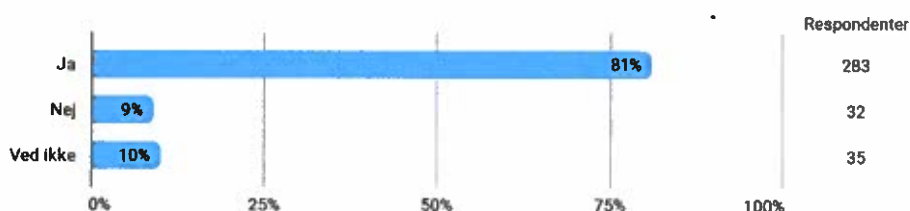
Heller brug pengene på at byg bedre infrastruktur til andre områder i københavn, som er blevet tilsidesat indtil videre.

- Hvis der skal udvides på chavn st. Så skal støjgener udbedres og der skal sikres transport til lufthavn og amager
- Ny Metrolinje kan realiseres uden etablering af Lynetteholm. Den kan køre fra Østerport, Refshaleøen og forbinde til eksisterende Metrolinje. Der kunne også laves en metrolinje der kørte langs med havnen, dvs. fra Refshaleøen i Nord til Slusen i Syd, eller helt til Hvidovre. Der får man også åbnet op for nye rekreative områder og områder hvor man kunne udbygge med højhuse eller andet.
- Hvis Lynetteholmen bliver en realitet, bør den overvejende trafik være offentlig, fx metro
- Gør det.
- ja - for jeg mener ikke der skal flytte folk ind på lynetteholm. Hvis der - mod min forventning - flytter mennesker derud - bør transportinfrastruktur følge med - om det skal være metro eller anden offentlig transport har jeg kun det at sige - at man kunne eksperimentere med anden offentlig transport.
- Infrastrukturen til Lynetteholmen, og i øvrigt refshaleøen bør inkludere en metro samt ringvej i tunnel,- det vil smadre det eksisterende miljø hvis det skal op på land.
- Sikkert en udemærket idé, hvis projektet bliver realiseret.
- Jeg er imod projektet som helhed.
- Det formindsker antal biler i byen og giver mulighed for at søge arbejde i den nye bydel.
- Man bør ikke bygge en stor ø, Lynetteholmen, men i stedet dele projektet op i 1) stormflodsbeskyttelse og 2) forbedret infrastruktur. Ringvej og øget metroforbindelser er en fin ide, da det øger befolkningsmobilitet, men lav som alternativ til Lynetteholm metro, en Refshaleø metro.
- er generelt imod idéen om mere metro. Det koster mange penge, og pengene bliver hele tiden taget fra naturen (som bliver solgt fra, bl.a. Amager Fælled)
- Nej, jeg synes ikke, at vi skal have Lynetteholm, og dermed heller ikke en metro.
- Undersøg sporvogn som alternativ
- Jeg ønsker at Lynetteholmen skrinlægges.
- Byg skybrudssikring på andre måder.
- Ren luft
- Ro på
- Jeg er ikke interesseret i Lynetteholm, og derfor heller ikke i denne metrolinje.
- Kunne ogs være en direkte bus...
- Den foreslåede linieføring virker helt umulig: 1)Hvorfor ikke lave forbindelse fra Lynetteholmen mod N/NV med den korte strækning til Nordhavnen ????? Det virker ærlig talt tåbeligt med den lange,dyre forbind. til Østerbro. 2)Forbindelsen til Amager burde da gå over Nyholm-Frederiksholm-Arsenaløen-Bodenhoff !!! Uforståeligt
- Det nuværende metronet for København er meget lille sammenlignet med andre byer. En udvidelse er kærkommen.
- Jeg forstår ikke, hvorfor man udelukkende har fokus på metro- og bilforbindelser. Man har tilsyneladende slet ikke overvejet, hvordan det nye byområde skal betjenes med cykler! Og hvad med fodgængere, hvordan skal de komme frem og tilbage?
- Det er vigtigt at få bundet området sammen med både Amager samt Nordhavn/Hellerup så ikke al trafik skal ind gennem byen
- Der mangler klart en metrolinie under Chr. Havn/Operaen. Bør være første prioritet for Chr. Havns lokaludvalg - overhovedet og i alt!!!!
- Der SKAL være en metrolinje!
- God ide
- Det ville virke hvis det ikke kostede en formue at tage metroen.
- Der er behov for en ny metrolinje, over Lynetteholmen og Nordhavnen eller en udvidelse af kapaciteten i den eksisterende
- Den kunne bygges i forvejen for at afhjælpe trafikken igennem Christianshavn
- Der skal ikke udvikles et Lynetteholm.
- Hvis man ikke bygger Lynetteholmen, behøver man ikke en metrolinie enskra

21. Tror du, at det vil have værdi for Indre By og Christianshavn, hvis der kommer en østlig ringvej mellem Nordhavn og Amager over Lynetteholm og Refshaleøen?



22. Synes du at en eventuel etablering af Østlig Ringvej skal kombineres med foranstaltninger, der begrænser den gennemkørende trafik i Indre By og på Christianshavn?



23. Har du kommentarer til ideen om en østlig ringvej mellem Nordhavn og Amager over Lynetteholm og Refshaleøen?
(Du har 500 tegn til rådighed).

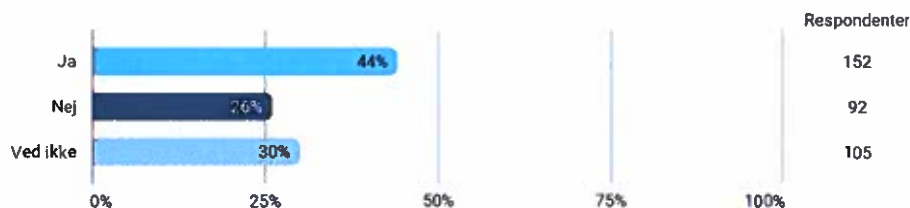
- Amager, indre by og Christianshavn, holmen kan ikke rumme mere trafik.
- god ide. men lad være med at chikanere dem der kører bil i indre by. der mangler parkeringspladser. drop reglen om 10 m fra hjørne. så kan der holde tre ekstra biler på alle hjørner i kbh.
- Bilerne ud af byen - mange af dem i hvert fald - bygger man endnu en motorvej kommer der flere biler - så derfor synes jeg det er en dårlig ide med en østlig ringvej.
- Evt. kombineres med p-huse ved metrostationerne.
- Det bør ske hurtigst muligt at få lavet ny infrastruktur i hele København. Gerne selvom skatterne skulle stige.
- Lav østlig ringvej i tunnel, undgå at skære bydele over med nye Bispeengbuer og andre skæmmende trafik anlæg der skaber luft- og støjforurening.
- Kombinér med styrkelse af kollektive transportkorridorer i Indre By og på Christianshavn - hvad med rullende fortove?
- den skal etableres, det vil påvirke trafikken på en god måde, indre by er chikaneret med begrænsninger hvor den gode løsning med udgangspunkt i at skabe harmoni for butik/erhvervsliv, restaurations liv og fritidsliv er hårdt ramt med kun et fokus, bilerne ud af byen, i stedet ønskes,, for bilerne i byen, borgerne i byen og cyklerne i byen som en homogen og harmonisk levevis.
- Der skal være stor opmærksomhed på fra og tilkørsel, som kommer til at skabe yderligere trafik i vores område.
- Da projektet har lang løbetid, skal man måske tænke ud af boksen og sikre så meget som muligt graves ned. Der kommer flere og flere løsninger, der kan gennemføres relativt billigt (både i Kina men også Elon Musks Borring Company).
- Det er ikke nok til at betjene lynetteholm. Der mangler cykelinfrastruktur til indre by og til Nordhavn / østerbro
- Jeg mener man bør klappe hesten mht. ringveje, Bispeengbuen og andre store vejprojekter. Om 30 år har vi måske selvkørende biler, og i givet fald vil man sikkert have brug for markant færre biler.
- Etablering af begrænsninger af nuværende veje (for at lede trafik over nye veje) vil være til gene for beboere i Indre by, Amager og på Christianshavn
- God ide, skynd jer at realiser den! Gerne i tunnel!
- Grav de stærkt trafikerede veje ned og gør Torvegade til en vej med minus trafik a la Nørrebrogade.
- Hvis vi ønsker lavere CO2 udledning g så er flere biler til en lufthavn ikke befordrende.

- Grav den ned
- Man bør i allerhøjeste grad sørge for at mindske trafikken i indre by/christianshavn og dermed passe på vigtige og historiske bydele.
- Nej
- Den skal ligge så langt ude fra kysten som muligt, hvis det ikke giver problemer for naturen/havbunden.
- Det vil betyde meget at tung trafik ikke føres gennem byen
- En østlig ringvej vil blot medføre mere trafik som belaster København.
- Det vil automatisk aflaste inde by/Christianshavn
- Jeg synes det er unødvendigt med mere forurening fra en stor vej med tung trafik og synes man skal droppe at udbygge København i den retning, ud i vandet.
- Ingen kommentarer
- Grav den ned, gør noget som kommende generationer bliver glade for
- Jeg er egentlig imod biler og den forurening de medfører. I stedet kunne man indføre sporvogne til varetransport.
- et Tunnel ville være godt synes jeg
- Det skal overvejes om roadpricing skal være med til at financiere etableringen.
- Virker som en tåbelig ide at ødelægge Amager strandpark det største rekreative anlæg i Kbh. Lav den havnetunnel der har været talt om de sidste 30 år , kunne passende gå under jorden på det gamle losseplads område så vi ikke forstyrrer frøer
- ?
- Som tidligere bemærket er kortene ulæselige, så ingen kommentarer.
- Trafikken - både kørende og gående - er markant intensiveret de senere år på Chrhavn. Det kan en ringvej afhjælpe, hvis man samtidig begrænser biltrafikken på f.eks. Torvegade.
- Vejen vil i sig selv aflaste trafikken i den indre by. Jeg har ikke noget imod regulering af trafikken i den indre by, bare ikke afgifter - brug i stedet positiv motivation; fx gør det nemt at komme til ringvejen. Ringvejen er praktisk og godt for trængsel i indre by og miljøet.
- Jeg går kun ind for dette hvis der træffes forholdsregler så indre by/Christianshavn ikke belastes. Der er allerede voldsom trængsel ad Torvegade/Knippelsbro.
- Et must
- Det er vigtigt, at lede trafikken uden om indre by og Christianshavn.
- Indre by er et trafikkaos allerede i dag. Godt at der kommer en aflastningskanal.
- Vi skal have bilerne ud af byen.
- Vi har motorring 3 som leder trafik udenom byen. Men trafikken til byen kan ikke mindskes med en ringvej.
- Vi skal ike lave chr.Havn og store dele af vest Amager til en motervej. Det giver kun mening for de nye 35000 som skal presset ind
- Flere boliger i Kbh vil give anledning til mere trafik - og trafik mængden er i forvejen problematisk.
- -
- Flere vejbaner til byen betyder mere trafik og det mener jeg er en dårlig ide
- Men det kommer ikke til at fungere. Alle tidligere "aflastnings"veje har ført til mere biltrafik. Det kan kun lykkes med en bevidst bilbegrænsningspolitik (Bompenger, parkeringsafgifter og roadpricing) kombineret med øget velfungerende og billigt (overflade) kollektiv transportsystem. Så det bliver uattraktivt at have bil i København
- Den østlige ringvej ligner en katastrofe for det rekreative miljø ved Amager Strand, medmindre det bliver en tunnel
- At føre trafikken udenom centrum er ikke en dum ide. Det er bare at skulle opføre en ny ø, samt beboelse for at det skal kunne lade sig gøre virker ude af proportioner. Hvilken trafik er det der skal føres udenom, fra Sverige og fra Amager? Trafikanter fra Syddanmark, tager i forvejen udenom byen når de skal nordpå.
- Biler der i dag kører på ring II gennem byen må ud på den østlige ringvej.
- Biltrafikken skal begrænses og gerne graves ned.
- Jeg synes, man skal undgå at belaste Amager strandvej yderligere med ringvejen.
- Hvad skete der med visionen om mindre tung trafik i byen? Yderligere belastning vil føre til højere dødelighed pga luftforurening, øget antal højresvingsulykker mv. kødannelse og trafikalt kaos i byen. Flere fræflytninger - ikke flere cyklister.
- Den er nødvendig for at aflaste Christianshavn.
- Det vil lette trafikken på Christianshavn med en østlig ringvej
- Det lyder som en fin aflastning, så Christianshavn og Indre By i mindre grad bruges til ren gennemkørsel. Det er dog stadig vigtigt at man ubesværet kan bevæge sig rundt i bil, hvis man bor her eller skal besøge området som gæst.

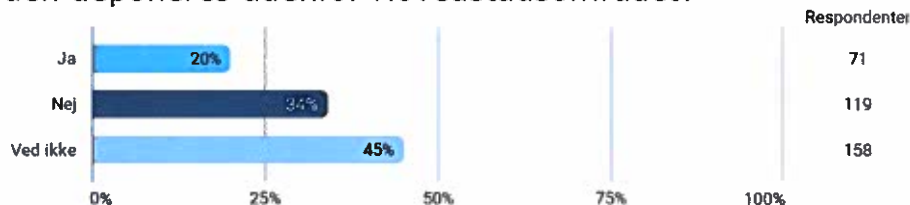
- Størstedelen af en ringvej, såfremt denne laves, bør ligge under jorden for at reducere effekten af støj og forurening i byen.
- Nej
- Det lyder godt at føre trafikken udenom
- Nej
- Den skal føres så den ikke forstyrrer beboelse og områder som Amager Strand. Amager Strand SKAL bevares - den bliver brugt af mange mange mennesker hver eneste dag.
- Den må ikke løbe langs Amager Strandvej
- Vi skal generelt gøre hvad vi kan for at begrænse biltrafikken i indre by og Christianshavn.
- Christianshavnerne kan umiddelbart være glade for, at trafikken føres udenom bydelen, men det har altid vist sig, at en lettere kørselsvej altid vil generere mere trafik, så jeg kan ikke gå ind for en østlig ringvej - vores bydel vil iøvrigt også blive gennemkørselsvej mod de tilkørsler til ringvejen, som der vil blive - Man har talt om en køretunnel, det vil ødelægge vandmiljøet i Øresund, så det er uantageligt!!
- Virkelig god ide. Der er alt for meget gennemkørende trafik og tung trafik - og for få EL biler og busser.
- borgere som bor i indre by og Christianshavn skal ikke pålægges en lang omvej for at komme ud af byen!
- Hvis man samtidigt øger brugerbefolkningen kan det nok være ligemeget. Jeg er dog stor tilhænger af, at begrænse trafikken i indre by og på Christianshavn.
- Etablering af en østlig ringvej forudsætter vel ikke etablering af Lynetteholmen? På samme vis som en ny metrolinje ikke forudsætter etablering af Lynetteholmen. Det er forekommer at være en falsk forudsætning eller kausalitet der opstilles...
- Drop det. Prioriter cykler, gående og offentlig transport i Midtbyen, brokvarterene og diriger biltrafik fra Sverige / Vestamager til Nordkøbenhavn og Nordsjælland uden om byen
- Med så lang en udviklingstid frem til 2070 eller senere bør undersøges bedst mulige løsning, der tager højde for øget antal cyklister, tryk på rekreative områder som fodboldbaner og strandområder, hvilket taler for en tunnelloøsning. Dette for at skabe fokus på spørgsmål 22 om at om dirigere trafik samt skabe øget sikkerhed for bløde trafikanter og større værdi og adgang til byens rekreative områder.
- Jeg har svært ved at forstå, at man fortsat satser på fossile transportmidler - en vej til ikke fossildrevne transportmidler, ja
- begrænsning af tungtrafik i indreby og på Chr.havn
- Det vil være forfærdeligt hvis en østlig ringvej forringer det rekreative område Amager strand er for Kbh.
- Østre Ringvej er et must, men den bør graves ned på dele af strækningere- ellers vil den få for store konsekvenser for det eksisterende
- Jeg er imod projektet som helhed.
- Den østlige ringvej er meget velkommen for at føre tung trafik udenom Christianshavn
- Østlig ringvej vil have forholdsmæssig større værdi for danskere generelt, specielt nord for København, end for Christianshavnerne. Det er dog stadig en ide med god værdi, men det kan bestemt overvejes at afgrænse øget trafik til Christianshavn og Indre By fra Østlig Ringvej.
- ikke generelt. Synes det fungerer fint nu, der er tilpas med trafik synes jeg.
- Jeg synes, at det er en god ide med en østlig ringvej eller havnetunnel, som leder trafikken uden om byen i stedet for igennem centrum og Christianshavn.
- Jo før jo bedre
- Der er meget trafik på Christianshavn. Også mere og mere tung trafik i en mindre gade som Prinsessegade med både skoler og børnehaver. Det skal der gøres noget ved. Det er utrygt med små børn og det er en af grundene til, at vi overvejer at flytte.
Men jeg kan blive bekymret for, hvad det har af betydning for Amager med en ringvej.
- Østre ringvej er ikke relevant, når Lynetteholmen skrinlægges.
- Hvem er gemmen kørende
- Kan betyde mere biltrafik generelt.
- Positivt at det evt. kan begrænse trafik gennem indre by og Christianshavn.
- Luk for al privat kørsel i indre København. Sørg for at den offentlige trafik bliver så effektiv, at vi ikke fremover behøver ekstra ringveje.
Lad Refshaleøen forblive et åbent og rekreativt område for byens beboere. Lad os ikke blive kvalt i den evige vækst.
- Jo mere indre by og Christianshavn kan aflastes for trafik og tung trafik jo bedre
- En bro eller noget kan gøre tricket...
- Variant 05

- God ide. Der bør planlægges store parkeringspladser ved metroens endestationer.
- Det ser da ud til, at man har droppet ideen om at lade ringvejen komme op på Amager Fælled. Det er nok det bedste, jeg har at sige om det projekt på det foreliggende grundlag. Men hvis der endelig skal laves en ny bydel i den størrelsesorden... hvorfor så ikke overveje at gøre den bilfri eller i det mindste delvist bilfri?
- Det bør være en tunnel under hele området
- Nødvendig i fremtiden. Biltrafik med el-biler er kommet for at blive og i øget omfang
- Der SKAL tænkes i begrænsning af trafik i indre by og chr.havn!!
- Super godt - østringvejen går jo idag de facto over Kgs Nytorv / Rådhuspladsen og Langebro/ Knippelsbro
- Etablering må foregå fra vandsiden pga meget dårlige trafikale forhold på refshalevej
- Lav det som en tunnel.
- Det er jo hul i hovedet at have en "ringvej" som går gennem byen...
- til amager ja men som tilgang til lufthavns ringvej
- Kan største del af ringvejen ikke være en tunnel?
- Samme svar. Ingen Lynetteholm
- Der behøves ikke en østlig ringvej, hvis man ikke bygger Lynetteholmen

24. Synes du, at jordopfyldning i forbindelse med etablering af Lynetteholm er den rette løsning på problemet med overskudsjord fra byggepladser i København?



25. Synes du, at problemet med overskudsjord fra byggepladser i København skal løses ved, at jorden deponeres udenfor Hovedstadsområdet?



26. Har du kommentarer til ideen om at bruge Lynetteholm til at deponere overskudsjord fra byggepladser? (Du har 500 tegn til rådighed).

- Så længe planerne bygger på den mest klimavenlige løsning af alle, kan jeg gå ind for den
- Man skal tænke på om/hvordan det belaster miljøet. Der er næsten ikke noget natur tilbage på Refshaleøen.
- Da jeg har svaret ja til de to foregående spørgsmål, ser jeg det ikke som et enten eller, men hvad er et eventuelt alternativ til etablering af den kunstige ø?
- man skal skabe det arkitektonisk smukkeste landskab. ikke deponere jord (eller importere lettere forurenet jord til deponi, som det sker med støjvolde rundt omkring i landet, der bygges større end nødvendigt)
- Det er en alt for kompleks problemstilling til at den kan besvares med ja/nej og korte sætninger.
- Kunne man ikke bruge jorden til at skabe et varieret landskab m højder mm.
- Ja, det har jeg. Al transport af overskudsjorden fra andre byggepladser skal IKKE forgå på lastbiler via Christianshavn. Det må kunne transporteres over vandet. Alle de lastbiler ødelægger allerede Chr.havn både mht støj og forurening - giver ingen mening.
- Brug jorden til at skabe nye bakker i landskabet omkring København. Invester i oprensning af jord, til genbrug på byggepladser på land. Se muligheden i at skabe Innovation indenfor jordrensning for danske virksomheder. Overvej klimaet og cirkulær økonomi i denne kontekst - genbrug jorden på land.

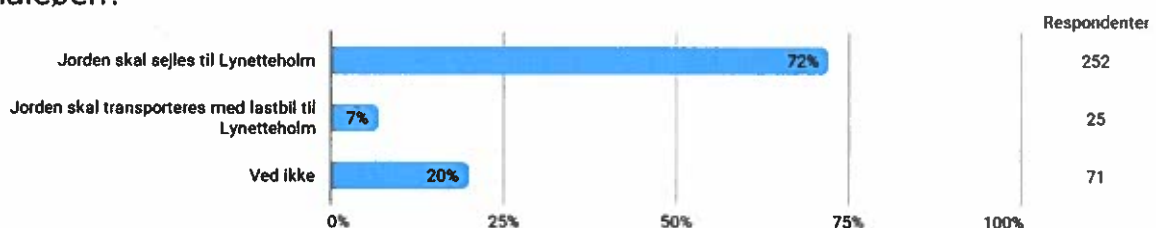
- Hvis jorden skal deponeres på Lynetteholmen, så brug vandvejen til transport
- Det vil give enorme mængder af tung transport gennem byen i mange år. Der skal tages andre hensyn end økonomi
- Sejl det derud, så man undgår flere lastbiler end højst nødvendigt gennem byen. Måske en dyrere løsning, men en dråbe i havet for sådan et projekt.
- Jeg ville gå med til at der i en meget kortere årrække blev transporteret jord til området, men kun for at udbygge området til kulturelle begivenheder.
- Havmiljø i Øresund kan ikke holde til det.
Jorden kan bruges på mange andre og bedre måder.
Tænkt genanvendelse i stedet for affald.
- Problemet er vel ikke jordopfyldningen men at transporten skal foregå med lastbiler gennem indre by og Christianshavn?
- Det er en dårlig begrundelse. Jeg er sikker på, at man kan finde andre løsninger.
- Skynd jer og fyld jord på så vi ikke drukner!
- Når man flytter jord fra havneområder til havneområder foreslår jeg at man bruger pramme i stedet for at prostituere sig til vognmænd og lave samme ræs som massivkørsel i Strandgade mens man udgrav meget til p-kældre og fik mange byggematerialer leveret.
- Dette bør gøres på en bæredygtig måde hvor man undgår at transporten af overskudsjorden går med lastbil gennem byen. Det siger sig selv.
Deponering og transport på fragtskibe/både kan være en løsning.
- Det er fint så længe det ikke er forurening jord
- hvis jorden skal deponeres der, må den transporteres via søvejen og ikke over Refshaleøen
- Deponering langt væk fra Hovedstaden giver øget tung trafik
- Idet jeg synes projektet med Lynetteholm er en dårlig ide, synes jeg også ideen om at deponere overskudsjord derude er en dårlig ide.
- Ingen kommentarer
- Lynetteholmen er næppe et produkt af et problem med overskudsjord, men et reelt ønske om at udvikle byens stormflodssikre etc. Overskudsjord er logistik, der må løses mest effektivt, uden at spolere Christianshavn og indre by med lastvognstrafik de næste mange årtier.
- Så længe det er helt rent, ingen problemer
- ja sejl det og lad være med at køre det i store lastbiler som ødelægger både boldværk - veje og bygninger...
- Virker som en glimrende ide, hvis man i vid udstrækning bruger pramme til transport. Lastbils transport må være "no go" der findes pt ikke infrastruktur til dette
- Det er fornuftigt at kombinere
- ?
- Kun et opmærksomhedspunkt på kvaliteten af overskudsjorden. Der bør fx. ikke være giftigt affald i.
- Som sagt tidligere. Anlæg dette byggeri andre steder i København. Så kunne vi på Christianshavn få nogle kreative områder i stedet. Jeg får fornemmelse af at alle kreative områder skal fjernes fra Amager og Christianshavn, og der skal mases boliger - boliger- boliger ind overalt.
- Jeg mener at brug af Lynetteholm eventuelt kan kombineres med andre løsninger.
- Det virker da logisk og minimerer transportomkostninger og CO2-udledning
- Stop for byggeri af dårlig kvalitet, dårlig arkitektur og dårlige udeområder. Der er fokus på hurtig og uigennemtænkte løsninger, der lader til udelukkende at fokusere på mammon. Det virker som en historie uden ende: vi plastrer hovedstaden til med hæsligt byggeri, bruger jorden derfra til at skabe endnu mere grimt byggeri. Lyt til arkitekter, byplanlæggere og lave nogle ordentlige løsninger. Det fortjener Hovedstaden.
- Begræns antallet af nye byggerier i det hele taget. Der er bygget alt for meget nyt i Syd- og Nordhavn, Islands Brygge, Holmen, Amager i de senere år. Og det er alt sammen kedeligt, grimt, usammenhængende og med alt for lidt grønt.
- Byg nogle bjerge som i Albertslund og gør området til et rekreativt område
- Det er et ejendommeligt argument for at bygge bydelen. Metroen med dens enorme jordproblemer bliver bl.a. ikke nødvendig
- Brug det et sted hvor folk er syntes det er en god ide at få en motervej pløjet igennem deres kvarter hvor de har boet de sidste 40 år
- -
- Jordtransport gennem indre by over så mange år er en mararidt fremkaldende tanke.
Der må kunne findes andre løsninger. Hvad har man gjort hidtil?
- HVIS OVERSKUDSJORD SKAL AFSÆTTES PÅ LYNETTEHOLM SKAL DET SEJLES DERTIL! Ellers kan man ligeså godt nedlægge Christianshavn fra torvegade til holmen, da det er ekstremt meget ekstra

trafik og ikke mindst STØV! Vi har længe ikke kunne trække vejret frit på denne rute ifb ankæg af papirø og omliggende havn

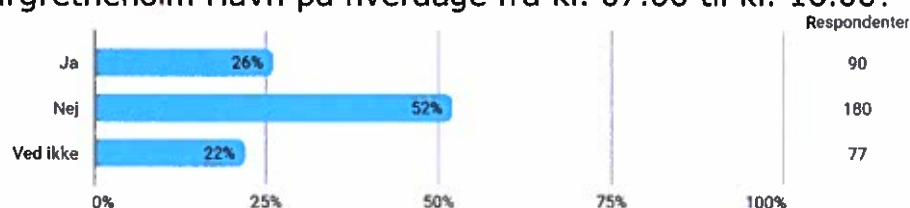
- Jeg savner dokumentation for at det er en korrekt beskrevet problemstilling
- Underligt at I spørger om dette og i det efterfølgende giver et meget bedre grundlag for at svare
- Det virker til at Lynetteholm er tænkt til at skulle løse alle de eventuelle problemer der er i Københavns kommune. Men der må være et alternativ.
- Der er et kæmpe problem med transporten af jord på Diesellastbiler som vil stå for en kæmpe CO2 udledning og belaste trafikken og nærmiljøer.
- Hvis det sikres, at man kan håndtere giftig og forurenede jord på en sikker måde, er det en god ide. Og at man sikrer, at jorden ikke køres gennem gaderne på Christianshavn. Der skal findes andre måder, at få jorden bragt ud på Lynetteholmen, så man ikke overbelast gaderne på Christianshavn til stor gene for beboerne.
- Al Jorden i København er forurenede, rensning er kæmpeproces, dumpning i havet omkring byen endnu værre. Hvis de nye bydele ikke kan bruge badestrande, kajpladser mv. vil området være langt mindre attraktivt ift. salg og finansieringen af Lynetteholm
- Hvis det er miljømæssigt forsvarligt, er det en god idé.
- Det er en fantastisk brug af jorden, som er med til at udvikle byen, samtidig med at man ikke skal flytte det for langt.
- Jeg synes ikke miljøbelastningen ved at køre overskudsjorden længere væk i sig selv er et argument for projektet, da etablering af Lynetteholm formentlig er en større miljøbelastning.
- Nej
- Spørgsmålet er ledende. Det er lidt uværdigt for undersøgelsen. Det er jo reelt et spørgsmål for eller imod Lynetteholmen
- Tingene bider sig selv i halen
Hvis man vedtager Lynetteholm, er det jo oplagt at bruge jord, der måske alligevel skal deponeres....
- Nej
- Hvis det ikke har miljømæssige konsekvenser og hvis man kan transportere jorden udenom boligområder fx ad søvejen er det måske ok.
- Det er et problem hvis meget af jorden skal transporteres med lastbiler over Christianshavn.
- Dette problem burde skabe en grundig undersøgelse, da det vil blive et fortsat problem, som man ikke kan løse ved at fylde op i vandet rundt om os. Jordkørslen rundt i byer er vel altid et problem, så der burde være en grundig forskning for at løse de transportproblemer, som er mange steder - f.eks. at det, som bygherrer siger, er alt for dyrt at transportere jorden ad vandvejene o.lign.
- I bliver nødt til at opstille alternative scenarier eller arbejde med jeres spørgsmål. Det her spørgeskema er yderst farvet af hvilke svar I gerne vil have fra respondenterne. Hvordan skal det her overhovedet give jer værdifulde indsigter?
- overskudsjorden fra byggepladser SKAL transporteres ad vandvejen (pramme og/eller skibe). Borgere på Christianshavn har oplevet mængden af tung trafik, der transporterede jord væk fra udgravningen på 'Papirøen'. Store lastbiler gennem et boligområde er et no go
- Det er fint at deponere jorden i hovedstadsområdet, men hvorfor ikke anlægge et fuglereservat eller andet naturområde tæt på københavnernes i stedet for endnu et område med rigmandsboliger? Det kræver mindre infrastruktur.
- Er bekymret for at overskudsjorden vil blive transporteret igennem Christianshavn med lastbiler i stedet for at blive sejlet.
- By og Havn har en objektiv interesse i at koble etablering af Lynetteholmen med andre problemer, derfor er det svært at fæste lid til deres vurdering af, at Lynetteholmen er det eneste sted, hvor jord kan deponeres. Ingen byggerier har anvendt muligheden for at skibe jorden ud med pramme eller lignende. Der bør være krav om, at transporten foregår uden forurening, eks. el-drevne lastbiler/pramme, eller måske via en sænketunnel i havnen. Noget der ikke giver Kbh K daglige gener i de næste 50 år
- Overskudsjord bør søges håndteret, så transport til Lynetteholm håndteres via pramme og skibe.
- Jeg kender ikke de detaljerede regnestykker for jordbalancen.
Men der må skulle bruges temmelig meget jord til etablering af diger på Vestamager og Køgebugt - og så kan man jo passende fylde nogle af de grimme huller, der er lavet ved grusgravning bl.a. i Hedelandsområdet/Roskilde.
Flyt byudvikling til Sjælland og lad infrastruktur følge med..
- Jorden bør sejles no matter. Kig på London el andre storbyer som forlængst har lagt den type transport på vandet,- det giver ikke mening med den mængde af lastbiler gennem byen, det ville virke så milbo agtigt og ødelægge København i de berørte bydele, da det er så langvarigt et projekt.

- Bekymret ved tanken om tung lastbiltransport gennem Christianshavn. Kan jord fragtes med pramme?
- Et kendt og aktuelt problem bør løses med kendte og aktuelle muligheder. Ikke luftkaster.
- Jeg er imod projektet som helhed.
- Cirka 60 procent af jorden er forurenet. Det vil altså være til skade for havets miljø.
Man kan med fordel lave en ide konkurrence og finde bedre og billigere løsninger til deponering af denne forurenede overskudsjord end i Øresund.
- Jeg tror at politikerne har sagt det for at legitimere oprettelsen af Lynetteholmen - det man populært vil kalde en "dårlig undskyldning". De har meget travlt med at postulere at alt passer så fint sammen, men i realiteten kommer det nok til at blive helt anderledes. Så vidt jeg er orienteret, så er der rigtig mange løse ender når det kommer til dette projekt.
- Overskudsjord kan bruges til at lave de mange dæmninger fra Gentofte - rundt om Amager - og til Hvidovre.
- Hvis Lynetteholm bliver en kendsgerning, er det selvfølgelig en god ide med at bruge overskudsjord
- Brug søvejen og fuld stop for brug af tusindvis af lastbiler gennem indre by
- Jorden kan bruges til at lave bakker, så der kan oprettes oplevelsesparker.
- Vis den er ren
- Jeg har intet belæg for at gøre mig klog på jord fra byggepladser. Jeg synes at hvis det sikres at jorden ikke er forurenet, så giver det god mening at bruge det til noget fornuftigt.
- Den her information er ny for mig. Det gør mig mere tilbøjeligt til at synes om projektet. Det er smart at det er jord man alligevel har til rådighed.
- Katastrofalt med transport i byggeperioden.
Er muligvis mere positiv hvis transporten arrangeres ad vandvejen
- Det er en dårlig idé at bygge Lynetteholm, selv om der er overskudsjord fra byggepladser. Man bør hellere overveje om der er brug for de byggerier, der giver denne overskudsjord.
- jeg har ikke nok viden m.h.t. mængder og planer for overskydende jord
- Så længe vi ikke taler lastbiler i pendulfart...
- Jorden skal sejles ud - den forbindelse skal der etableres flere små udskibningspladser, så der bliver et minimum af lastbilkørsel. Det vil også give mulighed for jord lidt længere væk fra (Køge mm), hvis der bliver perioder med underskud af tilgængelig jord
- Sådan har det jo altid været. Christianshavn var en havbugt før 1619.
- Så vidt jeg har forstået, handler det om at hundredvis af lastbiler skal køre gennem byen hver dag de næste 30 år for at hælde 80 mio. ton jord i Kongedybet. Jeg mener vi har brug for at tænke os lidt bedre om, inden vi kaster os ud i potentielt miljø-ødelæggende projekter af den størrelsesorden!
- Hvis Lynetteholmen bliver virkelighed bør overskudsjord bruges her.
- At flytte jord er vanskeligt at gøre skånsomt for miljø og trafikbelastningen. Dog er det ikke en løsning at sende flere 100 lastbiler gennem indre by eller Christianshavn gennem flere år.
Der må laves en anden løsning og evt sejle det på pramme
- God ide - ikke mindst miljømæssigt. Dårlig ide at transportere jord langt væk
- Det må ikke belaste refshalevej da vi ikke har sikret vej for skolebørn
- Lastvogns trafikken med jord gennem byen bør reduceres ved at sejle det derud.
- Hvis man kan finde omegnskommuner der gerne vil modtage overskudsjorden er det ok
- Øresund skal ikke fyldes op med forurenet jord
- Jeg synes ikke at man skal bygge Lynetteholmen, jeg mener at der kan laves mange spændende projekter med den overskydende jord andre steder i oplandet Hvor der kan bygges uden at vandet stiger derop

27. Synes du, at jord til Lynetteholm i hovedsagen skal sejles til Lynetteholm eller transporteres med lastbil over Prøvestenen, Kraftværkshalvøen og Refshaleøen?



28. Synes du, at det er i orden, at det ikke vil være muligt for lystsejlere at sejle ind og ud af Margretheholm Havn på hverdage fra kl. 07.00 til kl. 16.00?



29. Har du kommentarer til ideen om, at jord til Lynetteholm skal transporteres med lastbil over Prøvestenen, Kraftværkshalvøen og Refshaleøen?

(Du har 500 tegn til rådighed).

- Refshalevej er i forvejen en stærkt befærdet vej med blandet trafik, det virker fuldkomne hovedløst og umuligt at transportere jord via Refshalevej!!!! Man MÅ bygge en anden vej før transporterne starter op!!!
- Ja, det er helt vanvittigt.
- Hvis der etableres en nu vej nord for og parallelt med Raffinaderivej.
- dårlig ide. sejl den.
- Spørgsmålet er simpelthen ikke egnet til denne form for spørgeskema.
- Ideen om ny anlægsvej er da fin, men lastbilerne vil fortsat køre via bla Prinsessegade og ind gennem byen, for det er den korteste vej på deres GPS
- Foretrækker den løsning der forurener mindst.
- Så bør vejene enten udbygges eller der bør etableres nye veje.
- Det forudsætter 100% el-lastbiler og ved lukning af broer i dagtiden, at tidrammerne overholdes og at lørdag ikke ses som hverdag - der er i forvejen alt for mange brud på aftalte tidsrammer ifm. byggeprojekter
- Det bliver ikke sjovt at bo i nærheden af de veje. Der må kunne etableres broåbning et par gange om dagen så sejlere kan komme ud og ind.
- Det er helt absurd. På ingen måde skal det være tilladt. Det vil have store omkostninger for liv og folkesundhed.
- Det mindst ringe forslag
- Man kan ikke se kortet i høj nok opløsning på en mobiltelefon
- Kan man ikke både sejle og kære jorden med lastbil samtidig så det går lidt hurtigere?
- Tåbeligt ud over alle grænser med den øgede forurening, støj og jord-tilsvining af et stort område, som projektet medfører i anlægsfasen.
Var det 30 år, det lille projekt er berammet til !!!!!!!
- Vi gider ikke have den lokale miljøbelastning af den tunge transport af jorden. De må op med pengepungen! De kommer til at tjene kassen på det her projekt. Vi skal ikke betale med forurenede byluft.
- Nej
- Der må findes en mere miljørigtig transportform end lastbilkørsel
- Vi har ikke brug for mere tung trafik i det område -det reducerer beboernes trivsel og sundhed samt føles utrygt at færdes i i hverdagen
- Enhver transport ad eksisterende vejnet er en horribel løsning. Se blot på Prinsessegade og Danneskiold Samsøes Allé idag - bydelen kan slet ikke rumme den tunge trafik.
- det er den mindst generende løsning.
- Jeg synes ikke der skal køres jord til Lynetteholm.
- Ingen kommentarer
- Kør jord over om natten, dump dagens jord på den ene side, også kl 20-06 kan det transporteres over
- Er træt af tung trafik i lokalområdet rådet
- ikke lastbil men pramsejling
- Gå igang med at bygge den nye vej noget tidligere.
- En bro fra Kræftværkshalvøen til Refshaleøen er de facto en afvikling af Lynetten bådehavn. Dvs man ødelægger det miljø der ellers ikke er meget af på Refshaleøen, og som er med til at gøre område attraktivt. Man bør tilbyde en erstatningshavn i nærheden.

- Se forrige svar. Hvis der placeres pramme tæt på de pågældende udgravninger som lastbiler kan tippe jord i må det være billigere og mindre miljøbelastende
- Det bør sejles med pramme som kan lastes passende steder - der er havnekajer nok i sydhavn og ved Avedøre
- ?
- Jeg mangler dog viden om, hvor længe Margretheholmen vil være spæret for lystfiskere. Hvis det kun er for en kortere periode, bør det være ok.
- Sædvanligvis kan kortene ikke læses. Derfor ingen kommentarer
- Ser meget nødig yderligere belastning af trafikken i Indre By/Christianshavn.
- Jeg kan ikke se, hvorfor jorden ikke kan sejles. Det har længe undret mig, at man ikke sejlede jorden ud til Nordhavnen, men at der skulle køre masser af lastbiler gennem byen. Hvis ikke løsningen finde, så er der måske mulighed for at udvikle noget teknologi, som kan bruges andre steder. Det må være muligt at lave en logistikplan, som tilgode ser både byggeri og lystsejls.
- Gør det så billigt som muligt, hvis vi vælger en dyrere løsning skal pengene jo findes et andet sted, f.eks. skatten.
- En fuldstændig vanvittig ide, som vil have store miljø-, støj- og luftforureningsmæssige konsekvenser.
- Der er lande i Europa, der fragter jord og andet tungt gods ad vandvejen. Det kan ikke være rigtigt, at et miljøforegangsland som Danmark ikke vil kunne fragte jord ad vandvejen.
- Totalt dårligt projekt. Flere lastbiler er næsten ikke til at bære, vi er omgivet af byggerier, støv og støj.
- Det er stærkt belastende, og man skal ikke tro på løgter om sejls, jfr løfterne om sejls på Papirøen, hvor vi efterfølgende fik at vide, at man ikke kunne pålægge entreprenørerne en sådan fordyrelse.
- Idiologi
- dårlig ide, brug dog vandvejen også selvom det bliver lidt dyrere. Her er trafik nok
- Hvorfor kan man kun svare at man enten syntes det jord skal sejles eller køres, der manglen en der heder at ingen af delene er ønsket da hele projektet vil være en katastrofe.
- Jeg synes i givet fald at der skal benyttes pramme.
- Som udgangspunkt mener jeg jo overhovedet ikke der skal bygges en Lynetteholms Ø. Men hvis, skal jord da helt sikkert sejles til stedet. Absolut ikke køres gennem middelalderbyen til gene for beboerne i rigtig mange år.
- Brug en sejlspram
- GOD idé, da det ikke generer borgerne nær så meget, og dermed ødelægger det område der kaldes for Christianshavn og ikke for "larmende/støvende/overfyldt/ubehagelig ift. børn og institutionsveje område"
- Ja. Jorden er jo ikke født på Prøvestenen, så den skal først dertil - og dvs gennem byen.
- Det vil for det første tydeligvis dræbe al den kultur som Magretheholmen ånder. Desuden være med til at ødelægge flere Københavners liv, enten ved at forkorte deres levealder betydeligt grundet luftforureningen, samt den konsekvens af øgede forurening giver fortidligt fødte fødsler med lille overlevelseshast.
- Det er den bedste dårligste idé, men ikke en god idé.
- Jeg tænker det er bedre end hvis det skulle ind gennem Christianshavn og Indre by - det ville skabe kæmpe kaos.
- Jorden bør sejles.
- Dieseldrævede lastbiler vil medføre massiv partikkelforurening og Co2 forurening. Det virker helt forkert. Der må findes nye og mere intelligente løsninger.
- Hvis man vil sælge dyre grunde til boligbyggeri til pensionskasser, skal der være rekreative områder.
Byen har ikke bære så voldsom øgning af tung trafik, beboere i indre by er i forvejen voldsomt belastede af trafik/turist/fest/forurening.
- Lad uvildige fagfolk og miljøfolk vurdere, hvad der er mindst belastende, det kan jeg ikke.
- Det virker som en fin løsning, det vil dog være fint hvis det ikke skal køres over Christianshavn
- Vandvej ligesom i Hong kong
- Synes, at jorden skal sejles
- Alt for meget støj og møj, så det er jeg ikke glad for
- Nej
- Det burde slet ikke være inde i overvejelserne at anvende lastbiltransport igennem byen.
- Tåbeligt ...

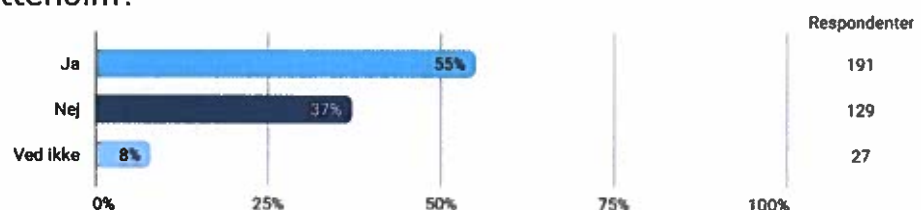
- Transport med lastbil skaber mere trafik trængsel og generer borgere gennem rigtig, rigtig mange år. Derfor er lastbilkørsel ikke acceptabelt!
- Se tidligere kommentar om jordtransport...
Det er min opfattelse, at det er en helt urimelig transportvej og frekvens, man har fundet - den vil bringe de mange lastbiler tværs igennem de ældste dele af København, som er meget belastede allerede!!
- Der kommer til at være kæmpe ramaskrig, hvis jorden skal køres. Kom med nogle bud på hvordan det kan gøres så der tages hensyn til lokalområdet, så I rækker ud + lader folk blive hørt. Hele Prinsessegade fx. Kør om natten eller find alternative ruter. Det må kunne løses på anden vis end den sort-hvide løsning I lige har præsenteret
- Jeg er ikke vild med tung trafik i byen og det lyder voldsomt med 350 lastbiler dagligt. Nej tak.
- jorden skal sejles - hvad med Tuborg Havn eller Køge Havn som udskibsningssted
- Jeg synes, det lyder oplagt at sejle det i stedet, men hvis jorden kommer fra lokale byggepladser, giver det måske ikke mening. I så fald er det vel et nødvendigt onde, hvis politikernes våde drøm om flere rigmandsboliger tæt på byen skal realiseres.
- Transport igennem området er uforsvarligt - desuden er Amager Strandvej i forvejen farlig, da de fleste lastbiler ikke kan være der, uden at overskride vejmidten.
- De kan lige så godt lukke ned for hele havnen.

Jeg kender mange der har båd dernede, og alle taler om at finde andre steder at ligge deres båd.

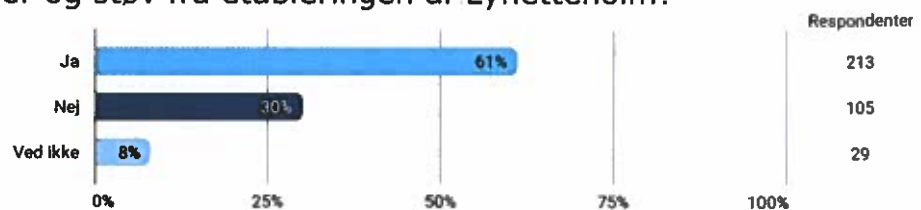
- Der er mange små virksomheder i havnen som er afhængig af både fast sejlere og gæstesejlere. Lynetten vil pludselig blive en havn som sejlere undgår fordi det er for besværgligt.
- Byg en bro med en frihøjde så et flertal af bådene kan sejle ud. Tilsvarende skal der sikres at fritidssejlads, ikke mindst sejl og kajak, fortsat kan komme ud på Øresund på trods af sejlads fra Nordhavn til evt. Lynetteholm
 - Målt pr ton km vil søtransport være mest miljøvenlige løsning, da der kan fragtes langt mere på skibe og pramme end på lastbiler. Sikkerhedsaspektet, slid på vejbaner m.m. bør ligeledes indgå i en miljøanalyse sammenholdt med et maritimt alternativ.
 - Ja for Søren. Det siger sig selv - at vi ikke bryder os om mere lastbiltransport gennem tæt beboede områder. Det er RIGELIGT i forvejen.
Vi nyder netop at København har åbnet sig mod havnen, hvor der nu er fred og glæde i inderhavnen og området omkring Trekroner. Vi nyder at sejle i det område - og synes ikke at hele planen bærer præg af at være gennemtænkt. - herlighedsværdien af eksisterende vil i stor udstrækning gå tabt.
 - Det er fint og forståeligt med nye byudviklings projekter, men ikke på bekostning af ting, som bla Lynetten Havn som har stor betydning for mange mennesker og lokalområdet - derfor bør transporten igen revideres og omend en vand løsning er dyrere vil den være at foretrække for de fleste aktører - det skal ikke altid være den billigste løsning der skal vælges!
 - En sindssyg idé. København er anlagt som havn. Tæt på og omgivet af vand. Bygherrer anno nu, bør kunne udnytte dette.
 - Jeg er imod projektet som helhed.
 - Jeg ved ikke hvad for en bro der er tale om, der skal være lukket. Jeg kan ikke finde nogen bro i området på Google Maps.
 - Helst sejles i videst mulig omfang
 - Jordtransport med lastbiler er en kritisk seriøst udemokratisk beslutning overfor borgerne i byen, specielt Christianshavn, samt de over tusindende mennesker og fritidssejlere der nyder Magretheholmen Havn. Det vil i mange årtier være til skade for disse borgers både fysiske og mentale sundhed, samt overordnede livskvalitet. Såfremt Lynetteholmen fortsat udvikles, må man sejle jorden dertil.
 - Det lyder bedre end at belaste det eksisterende vejnet. men jeg har ikke forstået, om man vil bygge en bro - blot fordi den skal bruges til jordtransport ?. Det forurener rigtig meget i CO2 udslip at bygge en bro (samt at anlægge nye "byer"), et meget dårligt tidspunkt at gøre dette på med klimaforandringer mm.
 - Kan der laves en kanal med bro fra Margretheholm havn over Refshaleven til Inderhavnen ved Sixtus?
 - By og Havn ødelægger alt for københavnere i de næste 30 år. Det er ikke rimeligt. Et metrobyggeri på 9 år er absolut maksimum, hvad man kan forlange af folk, at de skal finde sig i i daglige gener.
 - Katastrofe beslutning ! Igen flere store lastbiler gennem København. Allerede nu er vejen fra Christmas Møllers plads og ud belastet med store lastbiler hele året rundt.
 - Nej det er ikke i orden. Heller ikke at der skal køre så mange lastbiler i et boligområde med mange børnefamilier. Vi har ikke brug for yderligere trafik. Der må findes en løsning med at sejle jorden

- Nej
- Vi må alle sammen ofre noget for at skabe noget nyt. Man kunne evt. kigge på at etablere et muligt midlertidigt miljø til lystbåde.
- Min holdning har indtil nu været at man burde sejle jorden til Lynetteholmen. Jeg vidste ikke at det havde en større miljøpåvirkning. Menes der et større CO2 aftryk totalt eller påvirkningen på omgivelserne omkring byggeriet? Og hvor meget større miljøpåvirkning? Det vil jeg gerne vide. Nu er jeg i tvivl om hvad jeg synes er den bedste løsning.
- Katastrofe med den trafik
- Det er en ualmindelig dårlig idé.
Hele projektet med at bygge Lynetteholm er en dårlig idé!
- Drop det! 350 lastbiler dagligt - det kan man da ikke byde nogen!
- se tidligere svar: Jorden skal sejles !!
- Det er den bedste og billigste løsning. Hensynet til lystsejlerne må komme i anden række. Måske kan man åbne broen et par gange i løbet af dagen, så lystsejlerne alligvel kan komme ud og ind.
- Se min tidligere kommentar.
- Hvis det viser sig at jorden ikke kan sejles, skal den under ingen omstændigheder køre af Prinsessegade eller Kløvermarksvej, men af forlandet. Skal jorden over Prøvenstensen osv, skal der være en oplukkelig bro så lystsejlerne kan komme ud nogle gange i løbet af dagen.
- OK - men der skal være mulighed for åben bro 10 minutter, hver time, hvis der er behov for sejls ind og ud
- Der er ALT for meget pres på til- og frakørslen i et spinkelt vejnet. Der må findes andre løsninger. Med mindre man vil tømme bymidten for beboere !!
- Den øgede trafik og de medfølgende gener i form af støj, forurening og nedsat trafikssikkerhed vil være til stor gene for os beboere i området, hvis jorden skal transporteres med lastbil gennem Christianshavn.
- Ja, det burde sejles derover
- Bare lad være med at bygge
- Det er muligt at den er mere miljøvenligt at køre lastbiler, men med 350 lastbiler dagligt, gennem tæt beboet område, er det fuldstændig ligegyldigt og det klinger hult.
Der er så mange børn på den strækning og deres helbred kan umuligt være regnet med i det regnestykke
- bare gør det miljømæssigt - så må vi mennesker lide lidt...
- Lastbiler der kører på el?
- Fint alternativ til eksisterende ved via forlandet og Refshalevej hvor trafikssikkerheden er rigtig dårlig.
- Ingen Lynetteholmplan.
- Jeg synes at al den kørsel med jord er alt for meget at pålægge mennesker i så lang tid

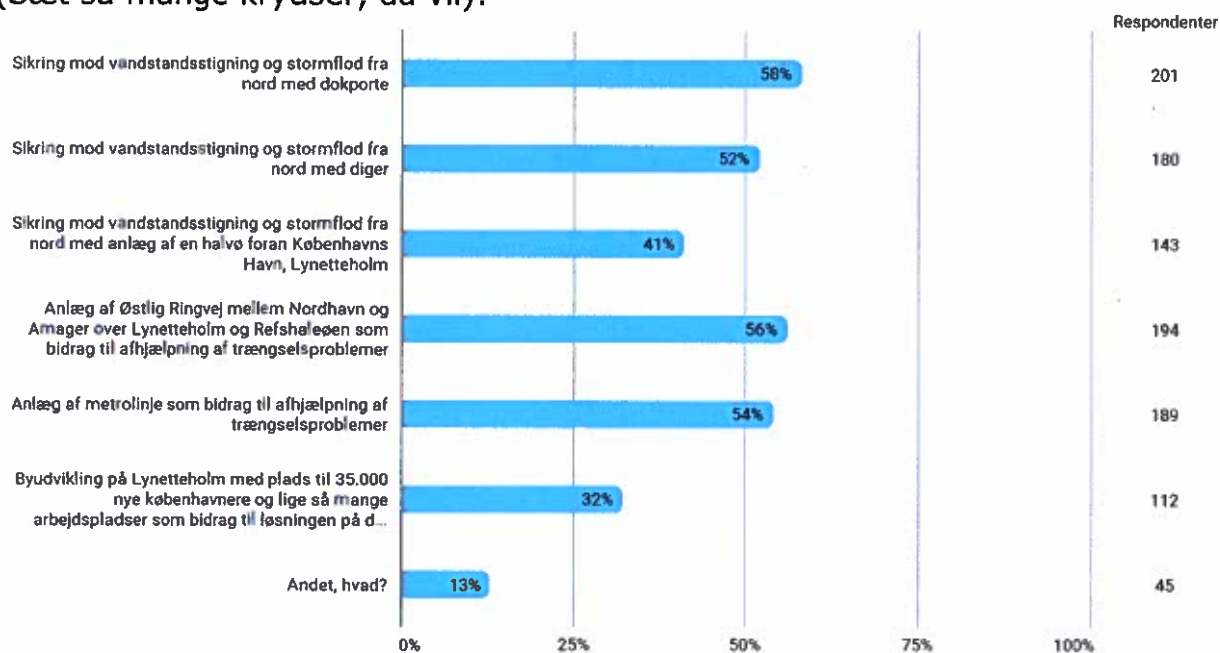
30. Er du bekymret for, at området, hvor du bor, vil blive generet af støj fra etableringen af Lynetteholm?



31. Er du bekymret for, at området, hvor du bor, vil blive generet af luftforurenende stoffer og støv fra etableringen af Lynetteholm?



32. Lynetteholm-projektet kan være løsningen på flere af de udfordringer, som København står over for. Hvilke dele af projektet synes du, skal gennemføres? (Sæt så mange krydser, du vil):

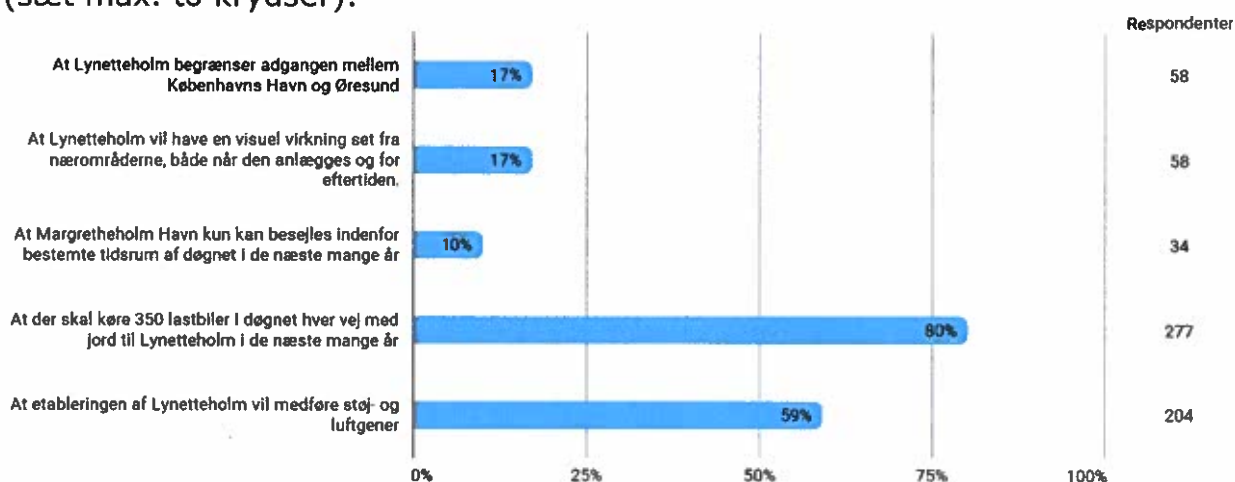


32. Lynetteholm-projektet kan være løsningen på flere af de udfordringer, som København står over for. Hvilke dele af projektet synes du, skal gennemføres? (Sæt så mange krydser, du vil): - Andet, hvad?

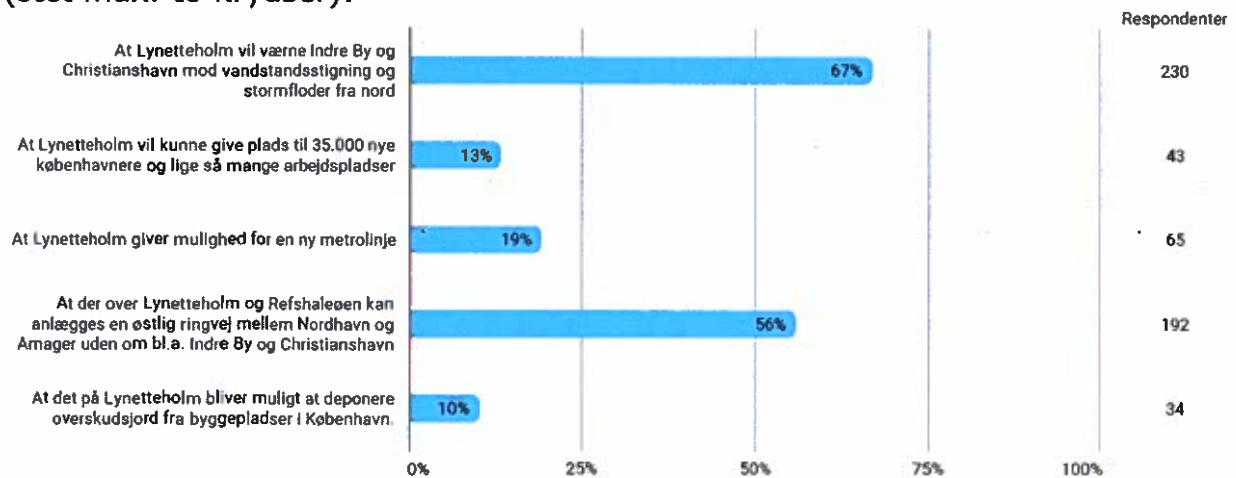
- Spørgsmålet er umuligt. Jeg ved ikke, om projektet skal gennemføres eller ej.
- Samtidig sikring mod stormfloder i resten af KBH-området.
- se tidl. svar vedr. sikring mod vandstandsstigning
- Fredning af Refshaleøen, den ydre Lynette udbygges i lille grad til kunst- og kulturbegivenheder
- Der skal vel noget sikring af vandstanden til så man kan lukke helt af for vandet ind til København ved vandstigninger og stormfloder.
- Billige boliger!
- færre beboere på Lynetteholmen
- Ingen af de ovenstående
- Opgive projektet
- Hvis kbh's befolkningstal kommer til at stige i fremtiden foreslår jeg, at man bygger højt. Et mini New York.
- Ny lystbådehavn
- stort rekreativt område til Københavnerne
- Havnetunnel
- Her igen begrænsede muligheder for at blive hørt
- Hvornår tages der miljø hensyn til os der lever her? Det er en stor forureningsbombe.
- Ingen af dem.
- Ha ikke nok viden til at svare
- Havnetunnel
- Ingen af ovenstående
- Der er mange måder Lynetteholmen kan udformes på. det er klart at der skal arbejdes videre på projektet før man finder en god løsning på de mange udfordringer.
- Det er jeg ikke i stand til at svare på
- Dårlig ide med lynetteholm
- Nogle tiltag der gør den nye bydel mere grøn - både i byggefasen og i det endelige resultat.
- Jeg ved ikke, hvad dokporte er
- Spørgsmålet giver ingen mening. Kan man gennemføre dem på anden måde?

- Der skal en meget større ÅBEN forskning igang for at finde løsningen, det skal ikke være på baggrund af denne nødløsning, hvor København forbliver i hamsterhjulet med udgifter til metro og befolkningsudvidelse!!
- Jeg har ikke tilstrækkelig viden til at svare kvalificeret, men mindre trafik gn. byen er altid godt.
- Det kan i ikke spørge den almindelige borger om! Det kræver viden at kunne besvare dette
- Lynetteholmen skal ikke gennemføres
- Plads til alle og så slipper vi for at høre Enhedslisten fortælle, hvem det er, de mener, der ikke skal være plads til.
- brug udbygning af fingerplanen
- Anlæg af underjordiske P pladser og inddragelse af pladser á la Skt. Kjelds på Østerbro til opsamling af vand.
- Brug resten af budgettet på forbedret infrastruktur imod forstaderne og resterende sjælland
- det kan jeg ikke vurdere
- kun sikring mod vandstigning, ved ikke hvordan
- Ifølge BY og Havn vil en stormflodssikring mellem Nordhavn, Trekroner og Refshaleøen koste 800 millioner. Det er da billigt. Gør det.
- Ved ikke
- ved ikke
- Etablering af en forskerpark med fokus på klimaforskning
- Ved ikke
- jeg ved ikke hvilke løsninger der er bedst egnede til at sikre mod stigende vandstande og stormflod. Men det bør kunne løses på en bedre måde end at bygge en ø.
- Havnetunnel
- Ved ikke
- Ingen
- Byg på høje koter, brug overskudsjord og dygtige arkitekter

33. Hvilke af følgende forhold ved Lynetteholm-projektet skal lokaludvalget især fremhæve i sit høringssvar (sæt max. to krydser):



34. Hvilke af følgende forhold ved Lynetteholm-projektet skal lokaludvalget især fremhæve i sit høringssvar (sæt max. to krydser):



35. Hvilke øvrige forhold ved Lynetteholm-projektet skal lokaludvalget især fremhæve i sit høringssvar? (Du har 700 tegn til rådighed).

- Klima aftryk ved byggeriet
- byg på amagerfælled i stedet!
- Jeg synes at det er utroværdigt, hvis lokaludvalget baserer sit høringssvar på denne undersøgelse. Spørgsmålene er ofte forudindtagede, eller kræver et simpelt svar på en kompleks problemstilling.

Den gør mig mere utryk ved, om vi får den rigtige debat om Lynetteholm-projektet.

- Et vanvittigt projekt med endnu engang masser af nybyggeri, hvor I glemmer infrastrukturen i de tilstødende områder. Der vil være masser af mennesker, som trods nye veje og ny metro vil køre gennem Chr.havn til byen og forstæderne. Se bare trafikken til og fra Holmen efter slusen er åbnet. Et bilhelvede - specielt et lastbilhelvede.
- At lynetteholmen betyder at presset på byfortætning andre steder mindskes. Man kunne evt. udelade ny bebyggelse på den lille fælled.
- Igen: at prisen kan være, at en demokratisk forvaltet, medlemsbygget havn med et meget bredt segment er i risiko for at blive slettet. Margretheløvs Havn er ikke Rungsted eller Tuborg Havn ell. lign. - det er en havn for alle, også borgere uden særligt store indkomster. Og desuden et rekreativt miljø på mange måder.
- Mulighed for at projektet kan udvides i takt med evt. stigende befolkningstilvækst.
- At finansiering er hemmeligholdt og kæmpeprojekter som disse ikke skal hastes igennem som dette bliver.

At vi kan stormflodssikre på andre måder.

At det er useriøst og måske også ulovligt ifht EU lovgivning at lade som om at infrastrukturprojekterne ikke hænger sammen med etableringen af øen.

- At planlægningen af arbejdet med etableringen af Lynetteholmen baserer sig på forældede tekniske muligheder og ikke inddrager moderne løsninger som el-transport, støjreduktion etc.
- Hvorledes man vil forhindre støj og forurening generelt - og hvordan vi har set det med etableringen af Metroen, hvordan disse krav til at mindske gener blev lovet, men ikke opfyldt og hvor mange mennesker der er blevet berørt af dette.
- Jeg kan ikke svare på detaljer omkring projektet, når jeg ikke mener, det overhovedet skal gennemføres, men man kan ikke efterlade feltet blankt, så min kommentar er ikke en støtte; men sådan vil det ikke blive opfattet.

Jeg vil ikke forholde mig til disse detaljer, før jeg har prøvet at kæmpe imod, men det er nok allerede for sent.

- Jeg håber der i projektet indtænkes en form for vartegn. Et prestigeprojekt. Noget som Turning Torso der kan være kendetegnet for projektet og området, der symboliserer det nye og moderne, som kontrast til den indre bys smukke, men konservative gamle bygninger.
- At det bare helt generelt er en dårlig idé for København som helhed.
- at det ikke skal bygges
- Der bør fremhæves igen og igen, at det er et kæmpe projekt, som på mange punkter har stor indflydelse på byen og projektets naboer. Og at der er alternative muligheder til både vandstandssikring og udbygning af boligmassen mv.
- At vandstanden i verdenshavene stiger og København synker i havet hvis vi ikke lukker en ring om byen og foretager dræning.
- BILLIGE BOLIGER og REKREATIVE OMRÅDER
- Pas på med at lave adgang via Refshaleøen. Det vil medføre uoverskuelig trafikbelastning af Amager og Christianshavn. Lad kun trafikken få adgang via nordhavnen og Amager ved lufthavnen.
- Om Forurening
- Lynetteholm er et fejlagtigt projekt - det er forkert at samle og ophobe hele byudviklingen i det centrale København. Spred det ud over hele regionen. Lynetteholm er ob liver en belastning for alle os der nu bor i området.
- Miljøhensyn betyder øgede omkostninger, men det er en nødvendighed.
- At projektet er til stor gene for beboerne i nærområdet, at der bliver lukket af for havnen, at Christianshavn bliver lukket inde, hvilket er gyseligt.
- Ingen tegn
- Bæredygtighed på alle områder. Også den nye bydels fremtidige opretholdelse.
- at det bliver billige ungdomsboliger og et plejehjem
- Lynetteholm skal ikke kun løse problemer med overskudsjord, vandstigning og trængsel men også skabe muligheder for borgeres udnyttelse af byen og vandet ved at skabe nye rekreative områder.
- ?
- Ligesom med metrobyggeriet, er det væsentligt at tage højde for at vibrationer også kan medføre sprækker og andre skader i omkringliggende bygninger, som Staten og KK må tage med i deres beregninger ift. erstatningskrav fra beboere.
- Hvilken påvirkning vil rystelserne fra byggeriet have på de gamle bygninger på Christianshavn og især på deres fundamenter ?
- Jeg mener, at man skal stille krav om at støgeneri, luftforurening og fritidssejlsproblemer SKAL løses. Det skitserde virker meget gammeldags. Der må kunne findes nye og kreative løsninger på den slags byggeri. København må (igen) gå foran, og vise at byudvikling bestemt er uhyre vigtig, men at den skal foregå nænsomt, opfindsomt og med kærlighed til og respekt for den by, som den skal udvikle.
- Jeg synes spørgsmålenen fokuserer for meget på ulemperne. Her er en kæmpe mulighed for at beskytte København på langt sigt, lad os sætte i gang!
- At sikringen mod vandstandsstigningen kan ske på andre måder. At bebyggelsen også kan have konsekvenser for Øresund- strømninger og fiskeliv. At Malmø efter sigende vil opponere mod projektet. At der er en grænse for ekspansion. At det virker ulogisk, at man laver et boligprojekt for at slippe af med jord fra andre projekter, og vil financiere metroløsninger med penge fra projektet (eller ?). At en metroløsning aldrig vil kunne tage hele presset, hvorfor der skal laves bil- og cykelveje- i et område, der i forvejen er presset p. gr. af kun 2 adgangsbroer fra Christianshavn til Indre By _ erfaringer viser, at den kollektive trafik langt fra bruges af alle.
- Det er et prestigeprojekt og ikke andet. Vi har brug for område at færdes i. Gør det til et grønt område v
- Dumt at jeg SKAL vælge en mulighed på forrige side når jeg ikke bryder mig om nogen af dem. Men det der skal fremhæves er det øgede trafiktryk i Prinsessegade og Torvegade fordi folk vil til byen og vælger korteste rute.
- Jeg kan ikke fremhæve nogle fordele ved Lynetteholm projektet
- Gennemkørsel gennem Christianshavn må IKKE SKE!
- At den har en stadig vækst i Københavnerbefolkning som ambition og forudsætning og dermed skævvrider befolkningsudviklingen i Danmark
- Gentrificeringsaspektet, skulle projektet blive gennemført, hvem er den nye bydel så til for. Der er mange Københavner der idag og i de næste mange årtier der skal forringet deres tilværelse, for at de rige kan få adgang til Lynetteholm i 2050?
- At der bygges boliger der kan betales ved projekt beslutning
- CO2 forurening og partikkelforurening
- Mine dedikerede med-Christianshavner kan bedst argumentere imod projektets ødelæggende betydning - også for alle os der planlægger at fraflytte København, når projekt lynetteholm

indledes.

Vi har indåndet bekymrende mængder af støv fra byggeriet på papirøen, døjet med den torturlignende pilotering, undvejet strømmen af lastbiler til og fra papirøen, forsøgt at leve med tsunamien af turister forgangne år, Installeret støjdempende vinduer så kommunalt bevilligede fester, koncerter, ironman med mm. ikke forhindrede os i at stå op tirsdage og gå på arbejde i forvaltninger, vuggestuer, hospitaler, hjemmeplejen...

- At projektet vil være en meget stor belastning på mange planer i en voldsomt lang periode. Det vil jo være endeløst og trøstesløst for de beboere i København, der bliver påvirket både i anlægsperioden - der er uoverskueligt lang - og efterfølgende
- At det er vigtigt, at fremtidssikre mod stormflod og højvande pga klimaændringerne
- Både boliger og arbejdspladser vil blive nødvendige på sigt og trafik til og fra.

Men det er jo meget komplekst

Jeg er ikke meget for al den vækst - er det virkelig den vej, Kbh skal bevæge sig???

- At man ikke må begrænse menneskers mulighed for lys, luft, grønt og udsyn så skal man bygge så skal det ikke være på bekostning af rekreative områder. Samtidig SKAL der tages hensyn til natur og miljø.

- Ændringer af biodiversiteten ved området
- Se tidligere "indlæg"

Det vil være vigtigt at undersøge flere muligheder for at beskytte København mod stormflod o.lign Lynetteholm virker som en hovsaløsning, når man ikke har skabt en valid grundforskning på området

- død havn = død by!
- Der er rigeligt med intetsigende nybyggeri i København. Giv københavnernes mere natur i baghaven i stedet. Det kræver hverken motorveje eller metroer.
- Det løser selvfølgelig ikke vandstandsstigningen i KBH's havn, ej heller de trafikale udfordringer for ChrHavn/Indre By, men projektet burde flyttes sydpå - evt. Avedøre.
- Det virker som om, at der opsat falske forudsætninger i materialet. Ny Metrolinje og Ringvej kan kun realiseres ved etablering af Lynetteholmen. Stormflodssikringen kan kun realiseres vha. etablering af Lynetteholmen. Det kan i realiteten alt sammen realiseres uden etablering af Lynetteholmen. De to rigtige spørgsmål er således: 1. Ønsker vi hhv. Stormflodssikring, ringvej, ny metro, ny bebyggelse? 2. Ønsker vi at det skal finansieres ved etablering af Lynetteholm?
- Helt ærlig. Jeg var ved at opgive denne undersøgelse ved de to seneste spørgsmål. Jeg savnede svarmuligheden at lokaludvalget skal overveje fremføre, at Lynetteholmen
- At det er dejligt, at der nu kommer mere liv til Christianshavn.
- At drøftelsen af metro og ringvej er en enten/eller drøftelse men både/og - her forstået som anbefalet tunnelloøsning til begge løsninger og ikke nedprioritering af tunnelloøsning for at bruge færre penge på biler frem for offentlig transport - da en nedsænket løsning for biler vil have en langt større effekt på trafiksikkerhed, adgang for cykler, gående, busser m.m.
- Det er helt overordnet et forkert projekt.

Byudvikling ud på Sjælland i stedet

Brug diger/portløsning kombineret med offentlig transport men IKKE byudvikling her.

Lav området til rekreativt område for de 500.000 mennesker, der i fremtiden bærer vægt i Kbh kommune.

Billigere - og bedre set fra menneskets og naturens synspunkter

- At lokalmiljøet bliver skånet så meget som muligt. Vej, transport mv bør ligge så langt fra Margretheløvs området som muligt
- At der skal tænkes på at sikre social, økonomisk, miljømæssig bæredygtighed ved design
- Jeg håber, at mange mener som jeg, at projektet skal stoppes og stormflodssikring og indkvartering af nye københavnere må foregå smartere. Ørestad og samarbejde med nærliggende kommuner, samt vandreservoirs i eksisterende byrum er oplagte muligheder.
- Desuden kan Nyholm og Refshaleøen vel indtænkes som nye bolig muligheder.
- Jeg er imod projektet som helhed.
- Lokaludvalget bør stille krav om inddragelse af uvildig rådgiver og udvikling af rapport, da rapporten fra By & Havn er subjektiv og mangelfuld i deres betragtninger, bl.a. ift påvirkning af miljø og borgersundhed fra lastbilstrafik. F.eks inddragelse af uvildigt ingeniør firma. Derudover bør man lægge vægt på, om de kritiske resultater man tilstræber at opnå med denne investering, kan opnås i samme eller bedre kvalitet, ved alternative investeringer på andre måder.
- Københavnerne ønsker ikke Lynetteholmen (København er allerede alt for tæt bebygget), her er i forvejen bygget alt for tæt. Byg hellere i byer som har brug for liv og fremgang. Lynetteholmen vil

blive en kæmpe belastning på CO2 budgettet, der vil blive støj og støvforurening i mange år.

Boligerne bliver også alt for dyre, vi har brug for billige boliger, ikke mere boligspekulation

- Forkert at VVM kun handler om jordopfyldning og slet ikke har trafik og andet med.
- Vi skal gøre alt for at projektet ikke bliver til noget !
- Vi er i forvejen hårdt pressede i København pga trafik, støj og forurening. Det sidste, vi har brug for, er mere af dette.

Desuden ... Hvis kbh gerne vil have andre indbyggere end kun unge mennesker i fremtiden (som ikke lægger så mange skattekrone), skal der sættes om, inden det er for sent. Mange af andehullerne i byen er allerede forsvundet og de resterende er truet.

Jeg er på alle måder ked af det og dybt bekymret over Lynetteholm-projektet.

- De hele
- At det vil komme utrolig mange gener i forbindelse med etableringen af denne kæmpe ø, vi vil blive generet af støj og forurening.
- Jord skal sejles. Men også etablering af en udskibningsplads for byggematerialer og maskiner. Det vigtige er, at undgå lastbiltrafik x10 i forhold Christiansholmsprojektet
- Det giver mulighed for et spændende byprojekt, med strand og adgang til vand. Mulighed for at udbygge en ny form for turisme, hvor turisterne involveres i vores dagligliv på en bedre måde.
- Der skal tænkes mere på cykling og gang end på bilfremkommelighed - den er blevet rigeligt tilgodeset i det forgangne årti, og Kbh har ikke brug for mere biltrafik.
- Der bør gøres op med den nuværende finansieringsmodel, hvor det er københavnernes selv, der via Lynetteholm skal betale for en ringvej.
- Jeg syntes det er ærgerligt ikke at kunne sætte flere krydser i de sidste spørgsmål, da alle er vigtige.
- Mulighed for at udbygge Københavns Havn som Nordens Venedig med kanaler på Lynetteholmen, hvoraf nogle går helt ud til Øresund og skaber en sund vandgennemstrømning
- En ny metrolinie skal gå under Chr. Havn/Operaen. Absolut topprioritet for Chr. Lokaludvalg højere end alt andet
- At man skal være om beboerne i indre by og Chr.havn. Der er allerede massivt pres på disse bydele med turisme, trafik, havnetrafik og kulturelle arrangementer.
- Kig på Venedig, Barcelona, London mm.. Vil vi overdrage mangfoldigheden til rigmænd og turister eller til lokal miljøer med lokale beboerkraft?
- Rigtig god løsning på vores tre hovedproblemer
 - 1) Vandstandsstigning
 - 2) Reduktion af stigningstakt i boligpriser via udbud af nye boliger, som jo er nødvendige som følge af fortsat urbanisering
 - 3) Vi mangler en østlig ringvej udenom København City og Chr. havn, vil give mindre miljøbelastning i flere dimensioner på Chr havn
- Jeg er taknemmelig for at lokaludvalget sætter sig så godt ind i stoffet. Det er meget kompliceret og kræver på mange områder ekspertviden. Jeg har ikke tidligere tænkt på støjgener men det bekymrer mig nu virkelig meget.
- Spørgsmål 34 gav ikke mulighed for at svar nej til etablering.
- Der skal fremhæves at det ikke er bevist at øen vil sikre om oversvømmelse. Men vil skal byens udsigt samt havmiljøet.
- Samt at et projekt vil være et helvede for beboere i nærområdet mht trafik og støj
- Jeg synes ikke, man skal bygge Lynetteholmen

Det er for stort,

Det er for langvarigt

Der er alt for mange gener i alt for lang tid

En uvildig VVM

Gå efter at der er for meget:

Larm

Støj og snavs

Kørsel med jord

Øget trafik i området

Gå efter at få klimasikret København

Fra: Gitte Nielsen <
Sendt: 22. januar 2021 12:58
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Beslutning om projekt Lynetteholmen hastes igennem uden megen debat og oplysning. Det bliver lanceret som en miljøforbedring, som skal stormflodssikre byen og skabe billige boliger.

Hvordan øer skabt på et gigantisk anlægsprojekt kan blive billige er mig en gåde. Det er jo ikke lykkedes med de efterhånden mange nye boligområder, som kan anlægges på eksisterende grunde?

Som jeg ser indeholder projekt Lynetteholmen en række problematiske elementer og bør være genstand for MEGET mere debat og projektudvikling, før vi bare haster igangsættelsen af så stort et projekt igennem.

Lynetteholmen vil kun beskytte byen mod en stormflod fra nord. Og den er sjælden. Det er langt mere sandsynligt en stormflod vil komme fra syd, hvor Østersøen presser vand op gennem Øresund.

Der er adskillige uafhængige eksperter, ingeniører, arkitekter, byudviklingseksperter og biologer, der tvivler og blandt andet fremfører, at Lynetteholmen vil:

- Ødelægge livet i et stort område med tang- og havgrænser, der er gyde- og fødeområde for fisk.

- Sænke strømmen gennem Københavns havneløb og sammen med ovenstående give iltsvind.

- Få badevandskvaliteten til at falde på grund af iltsvind (algeopblomstring) samt dumpning af forurennet jord.

- Ændre strømforholdene i Kongedybet, der vil ændre saltbalancen i Østersøen (som kæmper med den del i forvejen).

- Betyde over 700 EKSTRA lastbiler gennem Københavns gader, HVER DAG i 30 år.

- Give ganske store gener i form af larm og byggestøv inde over store dele af København - i rigtig mange år.

- At man - hvis det handler om stormflodssikring - kan gøre det langt billigere og mere effektivt med andre løsninger.

- Være en potentiel trafikale katastrofe, da man endnu ikke har en plan for, hvordan borgerne i de 35.000 nye boliger skal komme til og fra - andet end en enkelt metrolinje.

- Være en potentiel økonomisk katastrofe, da hele projektet baseres på en fremskrivning af værdien af byggegrundene om 50 år.

- Fylde et stort område, der i dag bliver flittigt brugt af fritidssejlere, kapsejlere, vandsportsentusiaster, lystfiskere mv. Den plads, der er tilbage skal deles med færger, fragt- og krydstogtskibe.

Skal vi ikke lige trække vejret og have en demokratisk samtale om dette projekt - og billigere, nemmere måder at opnå nogle af de samme effekter i samarbejde med omegnskommunerne.

Mange hilsener

Gitte Nielsen

Høringssvar vedrørende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Jeg skriver med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt Lynetteholm.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere. Ikke mindst borgere i de relativt nyopførte familieboliger på Margretheholmen.

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

6. 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. Beboere på Margretheholmen skal leve med lastbilstrafik de næste 30 år i et område med fortidsminder, der ifølge Fredningsstyrelsen ikke muliggør opførelse af hegn og støjværn. Situationen vil forringe vores livskvalitet og vores boligers værdi betragteligt!

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 luksusboliger/boliger i prisklassen som på Margretheholmen.

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:

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, da undrer man sig over hvorfor københavnske forstæder ikke prioriteres i forhold til at bygge en Ø. Man undrer sig ligeledes over den tyndbenede forklaring om klimasikring, der ikke holder trit med fakta.

Vedr. punkt 6:

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.

Venlig hilsen,

Mette Marie Kallehauge



Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen

Østerbro Lokaludvalg - Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm

22. januar 2021

Sagsnummer
2021-0011710

Dokumentnummer
2021-0011710-3

Indledning

Østerbro Lokaludvalg har med interesse fulgt processen omkring Lynetteholmen, da det er et projekt, som vil få stor betydning for både beboerne på Østerbro og hele hovedstadsregionen de kommende år. Som udgangspunkt kan lokaludvalget bakke op om de overordnede formål med Lynetteholmen, og vi noterer os, at der i planerne i et vist omfang er taget højde for borgernes bekymringer. Bl.a. er der fundet en fornuftig løsning på jordtransporten set fra Østerbros perspektiv.

Vi har dog en række opmærksomhedspunkter, som vi anbefaler til, bliver taget med i den videre planlægning.

Borgerinvolvering

Lokaludvalg har fra 15. december 2020 til 4. januar 2021 haft kørt en undersøgelse i lokaludvalget borgerpanel, hvor respondenterne er blevet spurgt ind til deres holdninger til en række af miljøkonsekvensrapportens emner og til selve høringsprocessen.

Godt 2.000 østerbroborgere har svaret på undersøgelsen. 68 % af dem, der tager stilling, ser Lynetteholmen som løsning på Københavns problemer med at sikre København mod oversvømmelser. 65 % er enig i, at projektet vil være en løsning i forhold til overskudsjord. 64 % mener, at projektet kan være med til at løse et øget boligbehov i København, mens 52 % ser projektet som et element i løsningen af Københavns problemer med trængsel.

Borgerne er også blevet spurgt om vigtigheden af at få løst de udfordringer, som Lynetteholmen skal bidrage til. Her prioriteres

Sekretariatet for Østerbro
Lokaludvalg
Svendborggade 5, 4. sal
2100 København Ø

EAN-nummer
5798009800275

Stormflodssikringen højest med 81%, infrastrukturen med 52%, befolkningstilvæksten med 43% og overskudsjorden med 9%.

Det fremgår af undersøgelsen, at et flertal af borgerne ikke føler sig tilstrækkeligt inddraget i den politiske beslutning om holmen. Derudover har borgerne en række bekymringer i forhold særligt støj og havmiljøet.

Stormflodssikring

Det er positivt, at man med Lynetteholm-projektet løser flere af udfordringerne i forbindelse med den nordlige stormflodssikring af København.

Lokaludvalget vil dog kraftigt anbefale, at planerne om etablering af en dok-port ved Kronløbet fremrykkes så meget som overhovedet muligt for på den måde hurtigere at få en bedre sikring af det indre København og Langelinieområdet.

Men problemerne omkring stormflodssikring er ikke løst alene med en Lynetteholm. Der mangler stadig en sikring af resten af København, ligesom der også må etableres dokporte/sluseanlæg på strategiske steder, for at stormflodssikringen kan fungere. Dette bl.a. mellem Lynetteholm og Nordhavn. For dette foreligger der endnu ikke miljøkonsekvensvurderinger. Ej heller noget sikkert om, hvad det betyder økonomisk for Københavns kommune.

Jordtransport

Østerbro har gennem de seneste mange år mærket generne ved den massive jordkørsel til Nordhavn, og der er derfor stor tilfredshed med, at Østerbro bydel fra 2023 slipper for den omfattende jordtransport.

Østerbro lokaludvalg noterer sig med stor bekymring, at der vil blive karteret jord i Nordhavnen frem til 2035, samt at der åbnes for, at 3,5 mio. tons jord yderligere kan deponeres der frem til 2027, hvilket uundgåeligt vil resultere i en fortsat belastning som følge af de mange jordkørsler.

I lyset af erfaringerne jordkørslen til Nordhavn har givet, vil vi anbefale, at der besluttet tvangsruter for lastbilerne, der skal fragte jorden, således at der ikke køres smutveje gennem byen. Dette gælder både for perioden, hvor der køres jord over Magretheholmen, men i mindst lige så høj grad, når der i fase 3 skal køres jord gennem Nordhavnstunnellen. Her er det vigtigt, at lastbiler tvinges ud på motorvejen og ikke kører gennem Østerbro.

Støjgener

Der udtrykkes gennem borgerpanelundersøgelsen stor bekymring for støjgenerne ved anlæg af blandt andet spunsvæggene og stensætningen langs perimeteren.

Østerbro Lokaludvalg opfordrer til, at der tages maksimalt hensyn til borgerne ved at der spundes i kortest muligt tidsrum, samt at det foregår i dagtimerne.

Vi anbefaler, at der især ved ikke-vestlige vindretninger tages hensyn til at støjen forstærkes over vand. Det kan f.eks. ske ved at der - støttet af støjmålinger i nærområderne - flyttes rundt på hvor på perimeteren spuns-nedbankningen foregår.

Havmiljø

Miljøkonsekvensrapporten viser, at der kun vil være få og mindre påvirkninger af havmiljøet ved anlægget af Lynetteholmen. Dog stiller lokaludvalget sig tvivlende, hvad konsekvenserne vil blive, når man ser hele projektet, d.v.s. Lynetteholmen, metrolinjer, østlig ringvej og dokport, i en helhed. Der er en bekymring for, om den samlede virkning overstiger de præsenterede miljøkonsekvenser. Der er særlig bekymring omkring ålegræs, som har stor betydning for biodiversiteten i havet. Derudover er ålegræsenge og andre "blå skove" af stor betydning for optagelse/tilbageholdelse af CO₂ og andre klimagasser - de er mere effektive end skove på land.

Der er planer om genetablering af ålegræsengene, så projektet kan leve op til Københavns Kommune ifm. Budget 2021. Genetableringen bør startes op hurtigst muligt, og gerne sideløbende med etableringsarbejdet.

Østerbro Lokaludvalg er positiv over for etablering af stenrev ved Lynetteholmen, da det vil tilgodese biodiversiteten i Øresund.

Østerbro Lokaludvalg mener, at havmiljøet i Øresund skal have en højere naturværdi, når projektet står færdigt end i dag. Vi ønsker derfor, at der i projektet tages stilling til følgende:

- Naturværdien skal øges også i det omkringliggende havområde, som minimum på et areal der svarer til øens størrelse ud fra princippet om, at det vi tager fra naturen, skal vi også give tilbage til den igen.
- Øen skal bygges efter de til en hver tid gældende miljøstandarder og grænseværdier - disse må ikke låses fast på et 2021-niveau, når de sidste dele af øen skal udvikles om 50 år - til den tid stiller vi forhåbentligt endnu større krav til miljøbeskyttelse.

- Krav om at projektet adopterer principperne fra Esbjergdeklarationen af 1995 om nuludledning. Der sikrer, at man altid benytter sig af et forsigtighedsprincip i forhold til farlige stoffer, der kan skade et bæredygtigt og sundt økosystem i vores havområder.
- Krav om yderligere rensning af det forurenede vand, der vil komme fra den forurenede havbund, der hvor Lynetteholmen anlægges, inden det ledes tilbage i Øresund.
- Vi foreslår at alt jord, der graves op, når man graver sejlrønder ud eller vedligeholder havnene på Sjælland skal afleveres til jordopfyldet på Lynetteholmen frem for at blive dumpet på åbent vand.

Grønne områder

Østerbro Lokaludvalg er meget tilfreds med, at Københavns Kommune har besluttet at etablere et grønt kystlandskab på 60 Ha. Lokaludvalget vil gerne høre, om der er taget stilling til dette i miljøkonsekvensrapporten/VVM'en. Eller om det giver anledning til at revurdere nogle konklusioner i undersøgelsen.

Østlig Ringvej

Østerbro Lokaludvalg har bevilget midler til en uvildig konsulent til at undersøge konsekvenser af etablering af ringvejen i området ved Hans Knudsens Plads og Vibenshus Runddel – Lyngbyvej.

Lokaludvalget særligt bekymret for, hvad en etablering af en Østlig Ringvej vil betyde for trafikpresset på Lyngbyvej og Jagtvej. Udvalget er selv gået i gang med at analysere denne problemstilling.

Sejlforhold

Østerbro er en bydel med mange sejlere. Det er med til at bevare opfattelsen af byen som en havneby og dermed en stærk del af byens maritime identitet. Derfor er vi stærkt bekymrede. Ikke over hvad der står, men over hvad der netop IKKE står. Intet sted i VVM-redegørelsen fremgår en reel og tydelig vurdering af konsekvenserne for de mange sejlene. Søfartsstyrelsen, som har myndighed på området, har ikke været involveret i sikkerhedsvurderinger af konsekvenserne for sejladsen af de ændrede havne og strømforhold der følger af anlægsarbejderne og projektets udformning. Disse vil blandt andet indebære en lukning af Lynetteløbet. Dette vil tvinge tung kommerciel sejltrafik sammen med småsejlere i Kronløbet. Ligeledes indskrænkes Hollenderdybet kraftigt, hvilket må forventes at skabe en væsentligt kraftigere strøm i området. Dette kan få mindre både til at søge ud i Kongedybet, hvilket igen øger risikoen for kollision mellem tung og let sejlads. Dette mener Lokaludvalget samlet set udgør en øget risiko for småsejlende, som det

er afgørende at få belyst af en kvalificeret myndighed. En grundig belysning af disse konsekvenser bør åbenlyst være en forudsætning for, at der kan besluttet en anlægslov. Lokaludvalget opfordrer derfor til, at høringsprocessen sættes i bero og først genoptages, når en sådan analyse og sikkerhedsvurdering fra søfartsstyrelsen foreligger.

Kronløbet

Østerbro Lokaludvalg er bekymret for om projektets afbødeforanstaltninger er tilstrækkelige ift. sikkerheden og trygheden, når erhvervstrafikken blandes op med privat lystsejls på en forholdsvis lang og snæver indsejling. Vi anbefaler, at en bedre adskillelse overvejes.

Alternativ kan Lynetteholmen etableres som en ø med opretholdelse af det nuværende Lynetteløb i en bredde af 20-25 m med tilkørsel i tunnel(er) for biler, cykler og gående under løbet samt Østre Ringvej og Metro. Over tunnel kan senere etableres en højvandsport/sluse. Herved opnås en række attraktive grunde ud til Lynetteløbet og den nuværende trafikseparation imellem større kommercielle skibe og småskibe/fritidsfartøjer blandes ikke i kronløbet. Etablering af Lynetteholmen som en ø muliggør også en senere etablering af en lav oplukkelig cykelbro fra Lynetteholmen over Trekrøner til Langelinie.

Høringsprocessen

Østerbro Lokaludvalg noterer sig med bekymring, at etableringen af Lynetteholmen er første skridt i en serie af sammenhængende projekter. Derfor mener Lokaludvalget at der burde have været udarbejdet en samlet VVM, der omfatter etableringen af Lynetteholmen, flytningen af rensningsanlægget Lynetten, etableringen af havnetunnelen, etableringen af metro til området, etablering af skybrudssikrende tekniske elementer (sluser o.lign) samt etableringen af øvrig infrastruktur som, adgangsveje, fjernvarme, kloakering, el, vand m.m. Dette bør behandles samlet af Københavns kommune forud for at det evt. udmøntes i en anlægslov.

Der er ifølge borgerpanelundersøgelsen en betydelig utilfredshed med høringsprocessen, idet over halvdelen af respondenterne ikke mener at have haft nok demokratisk indflydelse på beslutningsprocessen om Lynetteholm. En bekymring, som også har været drøftet i lokaludvalget er, at man ikke ser den samlede infrastrukturudbygning i København i en sammenhæng, men at der køres selvstændige processer for de enkelte elementer i projektet - anlæg af Lynetteholmen, Østlig Ringvej, Metro mv.

Desuden er det et uheldigt sammentræf, at offentlighedsperioden falder på et tidspunkt, hvor det pga. corona ikke er muligt at afholde

fysiske borgermøder og anden dialogproces, da lokaludvalget frygter, at nogle grupper borgere, der ikke er digitalt mindede, bliver frataget muligheden for at give deres mening til kende.

Venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Allan Marouf', enclosed within a circular scribble.

Allan Marouf
Formand for Østerbro Lokaludvalg

Venlig hilsen

Jon Oppfeldt-Jackson
Lokaludvalgssekretær

Copenhagen Malmö Port AB
Containervej 9
DK-2150 Nordhavn

Til Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen

Tel +45 35 46 11 11
Fax +45 35 46 11 22
cmport@cmport.com
www.cmport.com

vvm@tbst.dk

2021.01.22

Miljøkonsekvenshøring om Lynetteholmen - TS6020102-00024.

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen sendte miljøkonsekvensrapporten om etablering af Lynetteholmen i høring den 30. november 2020 med svarfrist 25. januar 2021. Da Copenhagen Malmö Port (CMP) bliver berørt af etableringen af Lynetteholmen, fremsendes hermed et høringssvar.

CMP er havneoperatør i Københavns Havn og varetager losning og lastning af gods, herunder containere ved Levantkaj i Nordhavn¹, tørbulk og vådbulk på Prøvestenen samt projektlaster og oplagring af gods. Derudover omfatter CMP's operationelle virksomhed anløb og håndtering af krydstogtskibe ved Oceankaj i Nordhavn, ved Langelinie og ved Nordre Toldbod. Endelig er der anløb af DFDS' ro/pax skibe i Sdr. Frihavn. CMP fungerer også som havnemyndighed i forbindelse med anløb af kommercielle skibe. CMP lejer vand- og landarealer fra By & Havn og varetager ifølge lejekontrakten vedligehold af de arealer, som CMP lejer. CMP videreudlejer visse arealer, herunder særligt på Prøvestenen. Endelig varetager CMP modtagelse og håndtering af affald fra de skibe, som anløber havnen.

Grundlæggende ser CMP positivt på etablering af Lynetteholmen og den planlagte omfartsvej fra Nordhavn til Københavns Lufthavn. Etablering af Lynetteholmen øst for Trekroner vil have en række konsekvenser for CMP. Indsejlingen til Københavns Havn bliver ændret/indskrænket, indsejlingen til Prøvestenen bliver omlagt til den mere trafikerede sejlrende Hollænderdybet og Lynetteløbet bliver lukket for fritidssejlere og mindre erhvervsskibe, som så skal anvende Kronløbet sammen med erhvervsskibene. Ydre Nordhavn foreslås benyttet til karteringsvirksomhed og til transport af jord med pram til Lynetteholmen. Endelig foreslås det, at der etableres en kørevej fra Prøvestensbroen til Kraftværkshalvøen for transport af jord til Lynetteholmen. CMP ser både positive træk og mulige konflikter med den foreslåede løsning, hvilket gennemgås i det følgende.

¹ Containerterminalen er planlagt flyttet til Ydre Nordhavn i 2023.

1. Sejlads- og sejladsikkerhed

a. Indsejlingen til Københavns Havn gennem Kronløbet

Det planlægges at lukke Lynetteløbet, så fritidssejlere og små erhvervsskibe med etableringen af Lynetteholmen skal sejle via Kronløbet, som er hovedindsejlingen til havnen. Kronløbet er i dag forbeholdt erhvervssejladsen. Ændringen vil indebære, at trafikken gennem Kronløbet 4-5 dobles i forhold til dagens tal, alle med langsomt sejlede fritidsbåde hvoraf nogen kan være uden motorkraft. På trods af angivelsen af, at der kommer belysning og venteplasser til fritidssejlerne, forventer CMP en forringelse af sejladsikkerheden omkring indsejlingen og Oceankaj. Når der samtidig etableres en kajstrækning til kommercielle skibe ved Lynetteholmen yderst i tragten skal lystsejlerne løbe spidsrod mellem skibe ved Oceankaj og skibe ved Lynetteholmen. CMP foreslår derfor, at By & Havn genovervejer muligheden for at bevare Lynetteløbet, alternativt etablerer en ny sidekanal gennem Lynetteholmen med en – eventuelt enklere – stormflodssikring som gennem hovedløbet.

Det anføres i miljøkonsekvensrapporten, at en del både med motorkraft og robåde vil kunne benytte de kommende kanaler fra havneområdet ud i Kalkbrænderiløbet og dermed have mulighed for at afbøde den omfattende mertrafik gennem Kronløbet. Stort set al kommerciel trafik anløber kajen på vestsiden af havnen og fritidssejladse som benytter de kommende kanaler skal derfor krydse erhvervssejladsen for at benytte kanalerne. Dette kan også indebære en mulig forringelse af sejladsikkerheden i havnen. Også dette taler for etablering af en kanal gennem Lynetteholmen, da det væsentligt vil reducere den krydsende trafik og den blandede trafik i ”tragten”.

b. Indsejlingen til Prøvestenen

Etableringen af Lynetteholmen vil indebære, at sejlads med tankskibe og bulkskibe til og fra Prøvestenen skal omlægges fra Kongedybet til Hollænderdybet, som samtidig er hovedsejllrende for skibe, som skal ind i og ud fra Østersøen. Der er i dag ca. 40.000 skibspassager gennem Øresund og hovedparten benytter Hollænderdybet og sejllrenden gennem Drogden tærsklen. Skibene skal fremover gennemføre et skarpt mere end 90° drej i sydenden af Middelgrunden, formentlig gennem en ny 12,5 meter dyb sejllrende, som etableres til formålet. Vanddybden ved Prøvestenen er 12,5 meter, og anløbes ofte af skibe, som har behov for denne vanddybde. Bortset fra Kalundborg Havn og Stigsø Havn har Prøvestenen den største vanddybde på Sjælland og kan derfor modtage større og mere driftsøkonomiske skibsanløb med stor lastvolumen. En flytning af indsejlingen vil betyde en længere sejllafstand til/fra Prøvestenen og indebærer, at skibe skal krydse den nord-sydgående sejllretning.

CMP har fra lodserne forstået, at der er gennemført sejladssimuleringer af den planlagte ændring.

Det havde været en fordel, hvis arbejdet med Lynetteholmen kunne tilrettelægges så skibene fortsat kan anvende Kongedybet. Det ville være forbundet med mindre energiforbrug, færre miljøomkostninger og sparet tid for skibene.

c. Flytrafik

Med etableringen af Lynetteholmen skal vandflyvernes landingsplads og eventuelt primær indflyvningsrute flyttes. CMP ser ikke umiddelbart problemer med dette, da flyene allerede i dag benytter begge landingspladser.

d. Tragten mellem Nordhavn og Lynetteholmen

Den nye indsejling til Københavns Havn udformes som en "tragt" mellem Oceankaj og Lynetteholmen. Det angives at tragten bliver 185 meter på det smalleste sted.

Det er afgørende, at skibe sikres manøvrering i tragten i graveperioden og at vanddybden sikres for den kommercielle skibstrafik i forbindelse med bundudskiftning og ramning af spuns. Da der dagligt anløber skibe i havnen kan en hel eller delvis lukning af indsejlingen i kortere eller længere perioder ikke accepteres.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at strømforhold, vandstand og bølgeforskel (højde og retning) ændres i tragten som følge af der kommer læ fra Lynetteholmen og som følge af tragtens udformning. CMP ser positivt på, at dette kan være en fordel for anløb af krydstogtskibe ved Oceankaj og for anløb af containerskibe ved den nye containerkaj i Ydre Nordhavn.

2. **Ny kørevej ved Prøvestenen**

By & Havn planlægger en ny kørevej langs indersiden af Prøvestenen for tilførsel af jord til Lynetteholmen. På Prøvestenen er der losning, lastning og oplagring af olieprodukter og kemikalier samt brændstof til Københavns Lufthavn. Det angives at anlæggelsen af kørevejen skal aftales med CMP.

a. Sikkerhed og ISPS

Prøvestenens område er udlagt til Klasse 5 produkter, hvor der oplagres brandbare væsker og sundhedsfarlige kemikalier. Det er derfor vigtigt, at området afskærms med et effektivt ISPS hegn, som sikrer mod indtrængning langs den kommende kørevej. Af hensyn til flugtveje og alternativ adgang for beredskabet bør der etableres en nødport i den vestlige ende af Prøvestenen. Det forudsættes, at omkostningerne til opsætning af hegn betales af By & Havn eller den, som står for etablering af kørevejen og at hegn opsættes før kørevejen etableres.

b. Lejere på Prøvestenen

CMP har lejere på Prøvestenen på det areal, som planlægges udlagt til kørevej. Planlægning og udførelse af vejen bør derfor i god tid aftales med CMP. Det kan komme på tale at der skal gives lejeren/CMP en kompensation for arealer, som er udlejet (mistede indtægter m.v.) og for et areal, som ikke længere kan anvendes eller, at der skal betales for et erstatningsareal, hvor det er muligt at fremskaffe.

c. Kryds ved Prøvestensbroen og T-krydset ved Prags Boulevard/Amager Strandvej

Med den nye kørevej vil trafikken på Prøvestensbroen øges med mere end 50-60%. Trafikken, som skal anvende kørevejen vil komme til at krydse udkørsel af tankbiler og lastbiler fra våd- og tørbulkområdet på Prøvestenen, hvilket potentielt kan give øget risiko for trafikuheld. Samtidig må der forudses en ophobning af trafikken, som også kan påvirke og skabe kø ved T-krydset Prags Boulevard/Amager Strandvej.

CMP skal henstille til, at der gennemføres en trafikanalyse og de fornødne foranstaltninger til at trafikken kan forløbe uden hindringer og herunder, at der bliver etableret en venstresvingsbane på Prøvestensbroen til brug for den trafik, som skal anvende kørevejen til Lynetteholmen. En venstresvingsbane vil tillade trafikken til Prøvestenen at forløbe forholdsvis uhindret.

Der skal endvidere tages højde for den bløde trafik, som benytter det rekreative areal syd for volden på Prøvestenen samt medarbejdere, som cykler til og fra Prøvestenen.

d. Positive effekter for CMP og CMP's lejere

CMP ser også positive effekter af etableringen af kørevejen og etableringen af Lynetteholmen i øvrigt. Der er en betydelig transport af forbrændingsmaterialer fra tørbulområdet til kraftværkshalvøen. Kan de benytte kørevejen indebærer det kortere transport og færre emissioner, hvis der benyttes returlaster fra Prøvestenen. Samtidig vil transporter af materialer til Lynetteholmen på sigt kunne indebære mere omsætning for lejerne på Prøvestenen.

Mange returkørsler med tomme lastbiler fra Lynetteholmen/kraftværkshalvøen vil kunne kombineres med transport af sand, sten, grus og andre byggematerialer fra Prøvestenen og dermed kunne reducere køreafstande og emissioner.

3. Nordhavn og Ydre Nordhavn

a. Karteringsvirksomhed

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at karteringen i Nordhavn forventes at fortsætte frem til 2035. Hvis det påtænkes at foregå på de arealer, som CMP lejer til havneformål, bør der - af hensyn til CMP's planlægning for arealerne - indledes forhandlinger med CMP om dette. Det skal bemærkes, at arealet yderst i Ydre Nordhavn, som CMP lejer er udlagt til formål med havnemæssig omsætning.

b. Udskibning af jord

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der påtænkes udskibning af jord fra Nordhavn til Lynetteholmen i en periode. Dette anser CMP for værende positivt. Det kræver dog en aftale om hvordan og hvorfra en sådan udskibning mest hensigtsmæssigt kan gennemføres

4. Lynetteholmen

a. Støv og støj

Med hensyn til støj (impulsstøj og anden støj) fra ramning af spuns og andre aktiviteter, skal der tages hensyn til CMP's lejere ved Oceankaj. Krydstogtterminaler er i vinterperioden udlejet til event-arrangementer m.v.

b. Deponering af havnesedimenter.

CMP ser positivt på muligheden for at kunne deponere oprensede havnesedimenter på Lynetteholmen når det nuværende miljødepot, Lynettedepotet, på kraftværkshalvøen er fyldt. Det skal være muligt at fastholde vanddybden i havnen og en jævnlig oprensning af havnesedimenter er i den sammenhæng nødvendig.

5. I øvrigt.

a. Figur 7.1

Figur 7.1 i miljøkonsekvensrapporten bør erstattes af den seneste udgave fra 2018, som udtrykker en anden arealdisponering.²

b. Etablering af krydstogtterminal T4.

Det fremgår af side 578 i miljøkonsekvensrapporten, at den nye krydstogtterminal (T4) forventes taget i brug i 2021. Det skal bemærkes at det endnu ikke er besluttet at bygge terminalen, idet corona pandemien har nødvendiggjort en udskydning af beslutningen.

Med venlig hilsen

Anna Luterkort

Head of Legal

² Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, vedtaget ved 3. behandling den 28. november 2018.

341

Fra: Asb Kaasgaard
Sendt: 22. januar 2021 13:04
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Lynetteholm -
Miljøkonsekvensrapport?

By & Havn har lavet en miljøkonsekvensrapport benævnt Lynetteholm. Trods 700 sider må rapporten betegnes som falsk varebetegnelse, da den kun omhandler jordopfyldning af et område i Øresund.

I rapporten står der, at de øvrige forhold, klimasikring, bydannelse, metro, østlig omfartsvej, havnetunnel, flytning af renseanlæg Lynetten, sandsugning fra Øresund samt finansiering af hele projektet, er udskudt til der foreligger noget konkret.

Værst er alt er, at docportene, der skal klimasikre København i forhold til havvandsstigning og stormflod, udsættes til om 15-20 år (ifølge 2.1 i rapporten).

Det må vist med en underdrivelse, kaldes en ommer. Inden Folketinget vedtager en anlægslov, skal der laves en samlet rapport for hele Lynetteholm-projektet.

Asbjørn Kaasgaard

Sendt fra [Mail](#) til Windows 10

Fra: Oskar Kluge
Sendt: 22. januar 2021 13:11
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar om etableringen af Lynetteholmen

Hej

Jeg vil gerne tilkendegive min stærke modstand mod etableringen af Lynetteholmen.

Klimasikring

En af grundene der nævnes for projektet er dets klimasikring mod den stigende vandstand, vi kommer til at se. Jeg ved at det kan gøres billigere end at anlægge en ø, f.eks. vha. ganske almindelig kystsikring. Derudover kunne man begynde at arbejde med problemets rod og faktisk arbejde for reel klimahandling i stedet for at symptombehandle.

Biler

Der bliver sagt at projektet skal fjerne biler på vejene i København, ved at føre dem igennem en havnetunnel. Jeg mener at dette bare vil give et større incitament til at tage bilen, hvis man skal til Lufthavnen, i stedet for de offentlige muligheder der er. Der skal ikke bygges flere veje. Man får den trafik man bygger for. Og var det ikke noget med at man var bange for stigende vandstand?

Boliger

Projektet skal efter sigende finansiere sig selv blandt andet ved boliger, og jeg erkender også bolig manglen i København. Desværre løser man ikke dette problem ved at anlægge store dyre lejligheder. Det vil tværtimod fortsætte udviklingen med at København er et sted for de rige. Jeg er klar over kravet om de almene boliger, men kravet er ikke sat højt nok. Man kunne øge procentdelen af almene boliger i de nuværende krav, og derved komme langt i problematikken.

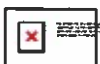
Økonomi

I denne artikel bliver den økonomiske case også grundigt vendt, og jeg er overbevist om at det ikke giver mening.
<https://solidaritet.dk/kommentar-lynetteholmen-vil-oedelaegge-koebenhavn/>

Derudover vil de 700 daglige jordtransporter gøre livet til et mareridt for de mange københavnere der bor tæt ved disse veje, der allerede lider og støj- og luftforurening.

Jeg er ked af at se så mange gode tanker munde ud i Lynetteholmen. Lynetteholmen vil ikke gøre livet bedre for københavnere, hverken på kort eller lang sigt.

Hilsen
Oskar Kluge



Virusfri. www.avast.com

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

Dato: 25-01-2021

Høringssvar af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Skanska takker for muligheden for at komme med kommentarer til høringen i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm.

Skanska ejer en del af Kløverkvarteret (tidl. Kløverparken) på ca. 285.000 m² beliggende på det nordøstlige Amager, hvilket Skanska med afsæt i FNs verdensmål ønsker at udvikle til et nyt bæredygtigt byområde.

Udviklingen af Kløverkvarteret hænger sammen med byudviklingen af Østhavnen og etableringen af Lynetteholm. Derfor vil Skanska gerne indgå i et tæt samspil med myndigheder, organisationer, borgere og virksomheder om udviklingen i området.

Adgangsveje til jordtransporter

Skanska har læst miljøkonsekvensrapporten og har med stor tilfredshed noteret, at forslaget om en adgangsvej via Prøvestenen er blevet en væsentlig del af løsningen for jordtransporterne til Lynetteholm. Dette er meget glædeligt og positivt for det nordøstlige Amager.

En adgangsvej via Prøvestenen har en lang række fordele for den fremtidige udvikling af København, og særligt for udviklingen af Østhavnen. En absolut fordel er, at adgangsvejen til jordtransporter ikke føres ind igennem eksisterende byområder, herunder Margretheholm og kommende byudviklingsområder som Kløverkvarteret og Refshaleøen. For disse områder vil en adgangsvej via Prøvestenen betyde, at borgerne i området ikke skal være plaget af støjgener, partikelforurening, tung transport, en reduceret trafiksikkerhed, og at København står med optimale muligheder for at skabe en sammenhængende byudvikling i de kommende år, hvor byens vækst forventes at fortsætte.

Den foreslåede adgangsvej via Prøvestenen vil have store positive effekter for det nordøstlige Amager:

- Et landfast område på 2 km² vil blive fredeliggjort og sikre en sammenhængende byudvikling i Øst havnen.
- Den tunge trafik begrænses til den sydlige side af Kløvermarken. Dette giver markant bedre forhold for de tusindvis af brugere af Kløvermarken (særligt klubhusene på Kløvermarksvej).
- Den tunge trafik holdes væk fra de ca. 2.500 beboere på Margretheholmen, samt de 660 kolonihaver og CopenHill med 300.000 årlige rekreative besøgende.
- Muligheden for fremtidig udvikling af attraktive byområder i Kløverkvarteret og Refshaleøen vil ikke blive påvirket negativt.
- Linjeføring af adgangsvej for jordtransporter via Prøvestenen foregår på By & Havns arealer og kan samordnes med adgangskontrol og adgangsveje til Prøvestenen, ARC og Amagerværket. Dette gør, at den tunge trafik (også skraldebiler til ARC) i vid udstrækning kan afvikles væk fra områder med mange bløde trafikanter nu og i fremtiden.
- Færre konfliktpunkter mellem blød og tung trafik både i forhold til luftforurening og sikkerhed for de bløde trafikanter.

Skanska bakker derfor op om, at adgangsvejen til jordtransporterne skal gå via Prøvestenen. Desuden ser Skanska det som en fordel for området, at den tunge trafik til/fra ARC ligeledes kan afvikles via den nye vej, hvorved den sydøstlige del af Østhavnen fredeliggøres.

Den videre proces

Skanska ser frem til fortsat at deltage i den videre proces med Lynetteholm, adgangsveje til jordtransporter, Østlig Ringvej og metro. Vi står gerne til rådighed for uddybning af visionerne og planerne for Kløver kvarteret, samt en konkretisering af, hvordan Kløver kvarteret med fordel kan tænkes ind i den samlede byudvikling af Østhavnen og Lynetteholm.

Med venlig hilsen



Ib Kaa
Forretningsudviklingschef
Skanska Danmark A/S

344

Fra: Birthe Bertelsen <bbe@kk.dk>
Sendt: 22. januar 2021 13:39
Til: VVM-Sager
Cc: Søren Tegen Pedersen; Kenneth Horst Hansen
Emne: Lynetteholm - Københavns Kommunes høringssvar til miljøkonsekvensvurdering
Vedhæftede filer: Københavns Kommunes høringssvar til miljøkonsekvensvurdering for Lynetteholm_DOCX.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9021594

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Vedlagt fremsendes Københavns Kommunes høringssvar til høring om miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm.

Høringssvaret er godkendt af Borgerrepræsentationen på mødet den 21. januar 2021.

Med venlig hilsen

Birthe Bertelsen
Chefkonsulent
Team Planlægning

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1, 3, 9
1550 København V

Direkte 4049 4291
E-mail bbe@kk.dk
Web www.kk.dk
EAN 5798009800176



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

Københavns Kommunes høringssvar til miljøkonsekvensvurdering for Lynetteholm

22. januar 2021

Sagsnummer
2020-0880705

Dokumentnummer
2020-0880705-2

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 30. november 2020 sendt miljøkonsekvensvurdering for Lynetteholm i offentlig høring med frist for bemærkninger den 25. januar 2021.

Københavns Kommune glæder sig til at realisere projektet i samarbejde med staten og vil gerne afgive bemærkninger til høringen. Borgerrepræsentationen har godkendt dette høringssvar på sit møde den 21. januar 2021.

Indledningsvis afgives der en række overordnede bemærkninger, og dernæst gennemgås der bemærkninger til en række af de temaer, som miljøkonsekvensrapporten omhandler. Københavns Kommune har ikke bemærkninger til de øvrige temaer i miljøkonsekvensrapporten.

Overordnede bemærkninger

Københavns Kommune finder, at det foreliggende projekt for Lynetteholm er lykkedes med at forene og indfri de store mål, der var intentionen bag, nemlig et vigtigt skridt i retning af klimasikring imod stormflod, en langsigtet løsning på at udnytte potentialet i byens overskudsjord, grundlaget for en god rummelighed til langsigtet byudvikling og derved mulighed for et vigtigt bidrag til to overordnede infrastrukturanlæg, som imødekommer hovedstadens behov for udbygget kollektiv transport og trafikal aflastning af det centrale byområde.

Samtidig finder Københavns Kommune det meget positivt, at de miljøkonsekvenser, projektet vurderes at have, ikke er tilsvarende store. Der er fundet gode svar på de udfordringer, et projekt af denne art, størrelse og varighed nødvendigvis vil give. Københavns Kommune ser

frem til, at offentlighedens bidrag i høringsfasen evt. kan kvalificere dette yderligere og bidrage med endnu flere gode løsninger.

På nogle punkter ser Københavns Kommune dog muligheder for forbedringer. Kommunen vil gerne medvirke med forslag til foranstaltninger, der kan reducere miljøkonsekvenserne yderligere. Dette gælder også ideer til løsninger, der kan tages i anvendelse senere, hvis overvågning og evaluering af virkningerne for miljøet viser, at det er hensigtsmæssigt.

Københavns Kommune har i nærværende høringssvar noteret en række konkrete tiltag, som kommunen ønsker skal indgå i det videre projekt. Hertil hører både tiltag, der allerede indgår i miljøkonsekvensvurderingen og nye forslag. Det drejer sig bl.a. om:

- Mulighed for at **kommunen kan regulere eller understøtte en jordtransport til Lynetteholm**, der er mere skånsom trafikalt over for særligt belastede ruter og tidspunkter. Det kan f.eks. ske ved, at der optages bestemmelser herom i anlægsloven for Lynetteholmen.
- **Trafikal opgradering af vejnettet**, som belastes med jordtransport, eksempelvis ved etablering af nye svingbaner, lyskryds herunder optimering af eksisterende signalanlæg og fodgængerfelter på vejene på Nordøstamager.
- **Styrke den samlede marine natur og biodiversitet i området** hvor Lynetteholm anlægges. Det kan bl.a. ske gennem udformningen af kystlandskabet og eksempelvis ved etablering af varierede bundforhold med sten og sand som en del af kystlandskabet, der kan understøtte flora og fauna.
- Løbende overvågning af vandkvaliteten og i samarbejde med staten og By & Havn i den konkrete projektering afsøge og om muligt **implementere praktiske tiltag, der kan forbedre vandkvaliteten yderligere.**
- Undersøge om **de mest sårbare brugere af vandet (kajakker, små både mv.) er trygge** og fortsat benytter muligheden for at sejle ind og ud af havnen, samt vurdere ekstra indsatser for at understøtte en rekreativ brug af havnen, hvis der bliver behov herfor.

Alternativer

I beskrivelsen af alternativer, herunder 0-alternativet, hvor projektet ikke gennemføres, står der, at indtægterne fra en byudvikling af Lynetteholm vil kunne bidrage til at finansiere Østlig Ringvej samt metro til halvøen. Samtidig står der, at hvis Lynetteholm ikke etableres, så er der ikke behov for en metro i den del af København. Sidstnævnte, at der i 0-alternativet ikke er behov for metro, er Københavns Kommune uenig i.

Kommunen oplever en kontinuerlig befolkningsvækst, og selv med de allerede planlagte infrastrukturprojekter vil der komme yderligere pres på infrastrukturen i de kommende år. Særlig udfordret er kapaciteten i metroen over havnesnittet (M1/M2). Her vurderer Metroselskabet, at de med en række allerede besluttede tiltag kan øge kapaciteten med 25-40% i 2025, hvilket vil kunne imødekomme kapacitetsbehovet frem mod 2035. Herefter bør der være implementeret en ny løsning.

Det er afgørende for Københavns Kommune, at ikke blot byudviklingen på Nordøstamager (Refshaleøen, Kløverparken mv.) forsynes med tilstrækkelig kollektiv infrastruktur, men at også kapacitetsudfordringen over havnesnittet er løst med en metroetape i 2035. Dette gav Borgerrepræsentationen opbakning til at gennemføre en forundersøgelse af i tilknytning til Principaftale om anlæg af Lynetteholmen og infrastrukturanalysen "Udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2" (KIK2) den 18. november 2018. Forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholm viser, at løsning af kapacitetsudfordringerne over havnesnittet kan opnås ved anlæg af metrolinjen M5 eller M5 Vest (anlagt som en fuld linje). Der vil altså være behov for at løse kapacitetsudfordringen over havnesnittet uanset etablering af Lynetteholm.

Klima og klimatilpasning

Københavns Kommune finder det positivt såvel for klima som luftkvalitet, at der i udbudsmaterialet skal indgå kravsspecifikationer som sikrer en minimering af emissioner fra entreprenørmateriel og understøtter minimering af projektets klimapåvirkning i henhold til Københavns Kommunes målsætninger, så krav til valgte materialer, produkter, leverandører og import- og transportruter i anlægsfasen fremmer klimamålsætninger.

Driftsfasen (selve opfyldningen) vil primært påvirke klimaet med transport af jord fra byggeri og anlæg i København og omegn, men denne overskudsjord skal køres til nyttiggørelse eller deponi og håndteres der uanset placering. Da ca. 70 % kommer fra København og Frederiksberg Kommuner, ville jorden uden en central løsning skulle køres til fjernere placeringer med deraf følgende større CO₂-udledning (og luftforurening).

For større projekter såsom infrastrukturtunneler, vil kommunen så vidt muligt arbejde for, at overskudsjorden bringes til overfladen tæt på Lynetteholm og dennes adgangsvej, så klimapåvirkningen fra jordtransport derved begrænses.

Københavns Kommune glæder sig over, at der ikke er fundet nævneværdige kumulative miljøkonsekvenser i forhold til de to projekter for vindmøller på havet (Nordre Flint og Aflandshage), som HOFOR har under forberedelse med henblik på opførelse i perioden 2023-24. Lynetteholm har dermed ikke nogen betydning for deres realisering. Kommunen anerkender, at de bestående vindmøller på kanten af Refshaleøen er forældede, men de yder dog et beskedent bidrag til klimaneutral energi, og kommunen vil derfor opfordre til, at de får lov til at være i drift, indtil der er anlægstekniske grunde til at tage dem ned.

Miljøkonsekvensrapporten oplyser, at der forventes et stigende grundvandstryk fremover. Dette er generelt som følge af

klimapåvirkninger og ikke en særskilt problemstilling for Lynetteholm. Københavns Kommune ser gerne en fremadrettet dialog herom.

Stormflodssikring

Lynetteholm skal fungere som en del af den ydre stormflodssikring af København. Det er derfor essentielt for kommunen, at Lynetteholm anlægges, så den sikrer både selve den senere anvendelse/bebyggelse på holmen og medvirker til at sikre resten af byen. Kommunen ser her behov for en fortsat dialog om stormflodssikring, så integrationen i en samlet løsning og tilpasning til den klimatiske udvikling over tid sikres bedst muligt. Det gælder både, hvad angår detaljering på Lynetteholm og angående valg af langsigtet sikringsniveau, hvor Lynetteholm tager udgangspunkt i en 1000-års hændelse i 2200. Kommunens Stormflodsplan bygger på en 1000-års hændelse, mens nyere undersøgelser evt. kan tale for en 2000-års hændelse. Kommunen ønsker også en dialog om evt. behov for højere sikringsniveauer, hvis der træffes beslutning om at etablere infrastruktur mv., der er særligt sårbar i forhold til stormflod.

Det er indarbejdet i kommunens forslag til risikostyringsplan (p.t. i høring), at der i de kommende år igen ses på forudsætningerne for en sikring i nord, herunder portløsning i Kronløbet (jf. Stormflodsplan 2017) i lyset af den endelige udformning af Lynetteholm. Det vurderes, at den foreliggende udformning af den nordlige afgrænsning er godt afstemt med behovet for en senere etablering af et sikringsanlæg her.

Det er fra statslig side tilkendegivet, at staten ønsker at medvirke til udarbejdelsen af en samlet plan for stormflodssikring af Hovedstadsområdet sammen med kommunerne. Det vil formodentligt blive relevant at sikre sammenhæng mellem udformning af stormflodssikring af Lynetteholm og en overordnet plan, der måtte blive resultatet af dette arbejde. Det er derfor vigtigt, at de kommende rammer for Lynetteholm som stormflodssikring (højdekoter, tilslutning til naboområder etc.) ikke hindrer en tilpasning hertil.

Badning og vandkvalitet

Badevandskvalitet i havnen og Øresund ligger Københavns Kommune på sinde. I Københavns Kommune er der truffet politiske beslutninger om adgangen til og kvaliteten af badevand, herunder ønsket om mange badesteder i fremtiden, både i havnen og uden for havnen. Det er glædeligt, at miljøkonsekvensrapporten konkluderer, at anlæg af Lynetteholm ikke vil forringe disse muligheder eller påvirke strandene i København og nabokommuner i nævneværdig grad.

Også i forhold til vandkvalitet i øvrigt og beskyttelsen af Øresund konstaterer kommunen, at miljøkonsekvensrapporten synes at pege på gode løsninger. Kommunen finder det positivt og væsentligt, at der i projektets anlægs- og driftsfase er en opmærksomhed på dette emne. Det noteres, at miljøkonsekvensrapporten vurderer, at fortidens forurening af havbunden kan håndteres, herunder ved placering af

afgravet forurening i det dertil indrettede depot, og at spildet forbundet med arbejdet kan holdes på et lavt niveau og i en kortvarig periode.

Derudover noterer Københavns Kommune sig, at det afledte vand fra driftsfasen ifølge miljøkonsekvensrapporten kan tilføres vandmiljøet uden negative virkninger af betydning. Det er således rapportens konklusion, at der ikke kan peges på en bedste tilgængelige teknologi (BAT), der vil føre til et endnu bedre resultat.

Københavns Kommune ønsker at sikre et så rent vandmiljø som muligt. Det er derfor vigtigt for Københavns Kommune, at der i den konkrete projektering og i den kommende anlægslov om Lynetteholm, løbende ses på om der kan anvendes nyere og bedre teknologier eller tiltag, der kan rense vandet yderligere inden det udledes i Øresund.

Det er vigtigt for Københavns Kommune, at vandkvaliteten til stadighed overvåges, så kravene også frem over i projektets lange driftstid bliver opfyldt. Det er positivt, at dette sikres ved overvågning af punktudledningen af overskudsvand samt af den diffuse udsivning i boringer indenfor og langs med perimeterkonstruktionen. Det er samtidig væsentligt, at også baggrundstilstanden af vandet i Øresund udenfor blandingszonen for det udledte vand monitoreres. Kommunen finder det vigtigt, at man kan gennemføre projektet som nyttiggørelse på lige så betryggende vis i forhold til vandmiljøet, som det har været tilfældet med jorddepoterne i kommunen, senest i Nordhavn. Hertil hører, at de til enhver tid gældende miljøkrav over anlæggets levetid overholdes. I det fremadrettede arbejde med anlæggelse af Lynetteholm vil dette være af væsentlig betydning for Københavns Kommune.

Lynetteholm påvirker ifølge miljøkonsekvensrapportens analyser kun vandgennemstrømningen til havnen i begrænset omfang, hvilket er positivt for vandkvaliteten. Vandgennemstrømningen i havneløbet er primært styret af slusedriften ved stigbordene i Sydhavnen. Kommunen vil gerne bemærke, at slusen mod syd blandt andet har som funktion at holde det meget forurenede bundslam inde i havneløbet i ro og sikre, at der ikke skete en opblanding på grund af strømforholdene. Dette skal også varetages fremover ved de let ændrede strømforhold og -hastigheder, som Lynetteholm vurderes at medføre. Hvis der i fremtiden kommer ændringer i slusepraksis, skal dette ledsages af opmærksomhed på, at bundslammet forbliver i ro.

Klapning

Københavns Kommune har noteret sig, at der den 18. december 2020 er sendt et tillæg til miljøkonsekvensrapporten vedr. Lynetteholm om klapning af bundmaterialer. Høringsfristen for tillægget er den 17. februar 2021. I nærværende høringssvar vil Københavns Kommune ikke fremkomme med bemærkninger til denne høring. Dette emne vil indgå i forbindelse med kommunens høringssvar til anlægslov for Lynetteholm, som forventes at komme i høring primo 2021.

Natur

Københavns Kommune værdsætter, at den ændrede placering af Lynetteholm vurderes at kunne friholde større arealer med lavt vand og værdifuld bundvegetation, især ålegræs, omkring Trekroner. Samtidig er det positivt, at der med udformningen af havbunden fra kystlandskabet i øst til det dybe vand ifølge miljøkonsekvensrapporten bliver mulighed for, at der udvikler sig nye varierede levesteder for marin vegetation og dermed også for dyrelivet i havet. Dette vurderes at kunne give et markant og samlet løft af biodiversiteten i dette område i forhold til i dag.

Det er vigtigt for kommunen, at biodiversiteten i området styrkes. I det fremadrettede arbejde med at anlægge kystlandskabet er det vigtigt for kommunen, at der ses på muligheder for, at kystudformningen styrker den marine natur, hvor der er fortrængt eksisterende natur på havbunden, der hvor Lynetteholm anlægges. Dette kan eksempelvis ske ved etablering af varierede bundforhold med sten, sand og marin flora som en del af kystlandskabet og i havområdet ud for Lynetteholm, der kan understøtte flora og fauna. Med anlæg af kystlandskabet håber kommunen, at der på længere sigt også bliver bedre mulighed for at opleve den marine natur i Øresund. Her kan det også være positivt for dyrelivet, at der lukkes for trafik af store fartøjer mellem Lynetteholm og Middelgrunden, så disse i stedet sejler øst om Middelgrunden.

Det er positivt, at rapporten vurderer virkningerne for flora og fauna som begrænset til det helt lokale niveau, så naturindholdet i Øresund og inde i havnen vurderes at kunne fortsætte en positiv udvikling i kraft af bl.a. bedre vandrensning. Denne vurdering ses også at gælde de dyrearter, der kan være sårbare overfor støj fra anlægsarbejder. Her er der stillet krav om afværgeforanstaltninger, så støjen fra etablering af spuns starter lavt og giver dyr tid til at reagere. Det er ligeledes positivt, at ingen af de vigtige Natura 2000-områder på land og vand i rapporten vurderes at blive påvirket mærkbart.

Sejlads og rekreation

Københavns Kommune finder det glædeligt, at der er fundet løsninger som kan tilgodese den rekreative sejlads. Det er betryggende, at sikkerheden er testet grundigt for Kronløbet og at den nordlige afgrænsning er justeret for at sikre de mindre fartøjer. Det er også positivt, at behovet for en ny adgangsvej er løst på en måde, så begge de berørte lystbådehavne bevarer en adgang til havet. Kommunen ser frem til, at der i den videre proces med brugerne af Margretheholm Havn findes en model for yderligere broåbning, så det kan blive muligt at komme på vandet, også tidligere end når jordmodtagelsen lukker på hverdage.

Det er positivt, at der også i den lange driftsfase vil blive gennemført overvågning (årlig evaluering) af, at de foreskrevne afværgeforanstaltninger for Kronløbet sikrer sikker sejlads for alle typer af fartøjer. Københavns Kommune vil dog foreslå, at dette suppleres med en vurdering af, om de mest sårbare brugere af vandet (kajakker,

små både mv.) er trygge og fortsat benytter muligheden for at sejle ind og ud af havnen, eller om denne rekreative benyttelse går tilbage som følge af utryghed. Hvis dette viser sig at være tilfældet ønsker kommunen, at der undersøges muligheder for evt. ekstra indsatser.

Trafikale konsekvenser

Generelle bemærkninger

Københavns Kommune vil indledningsvis understrege, at kommunen har forberedt håndteringen af den jord, der mellemdeponeres i Nordhavn, så den ved ophør af deponiet kan sejles til Lynetteholm. Der er med beslutning i Borgerrepræsentationen den 29. oktober 2020 (punkt 34, 2020-0195033) skabt grundlag for, at taksterne for jordmodtagelsen kan dække de forventede øgede udgifter, der er forbundet med at mellemoplagre, at omlæsse samt at sejle jorden i stedet for at køre den.

Københavns Kommune medvirker dermed til at sikre, at de væsentlige trafikale konsekvenser, som det beskrevne worst-case scenarium med flytning af den mellemdeponerede jord med lastbil på et år (samtidig med den løbende jordtransport) vurderes at have, ikke vil indtræffe. Kommunen vil derfor heller ikke fremkomme med bemærkninger til dette scenarium.

Det er kommunens vurdering, at det omfattende materiale om trafik og jordtransport kunne have været mere konsekvent og overskueligt. Der har desværre vist sig at være en fremstilling af tallene for jordtransport, som ikke har redegjort tydeligt for, hvor stort et trafikbidrag (netto), der skyldes Lynetteholm, og hvor stor en trafik (brutto), der alt i alt er. Som eksempel kan nævnes, at der på Knippelsbro i dag kører 162 jordtransportere og at der med Lynetteholm kommer til at køre 184 jordtransporter – dvs. en nettoforøgelse på 22 jordtransportere. I det videre arbejde bør der lægges vægt på at få data herom til at fremstå klart for offentligheden.

Københavns Kommune vil i det følgende fremkomme med bemærkninger til miljøkonsekvensrapportens afsnit om trafik. Kommunen har en række ønsker til yderligere afværgeforanstaltninger, udover hvad der er indeholdt i den nuværende rapport. Dette gælder særligt opgradering af vejnettet på Nordøstamager med tiltag som eksempelvis etablering af:

- nye svingbaner
- lyskryds
- optimering af signalanlæg
- midterheller
- fodgængerfelter.

Kommunen står til rådighed for yderligere dialog herom med staten og By & Havn.

Ny adgangsvej over Prøvestenen

Københavns Kommune finder det meget positivt, at der anlægges en ny separat adgangsvej for jordtransport over Prøvestenen og Kraftværkshalvøen, således at afstanden til boliger bliver den størst mulige og der på denne strækning ikke er trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser. Kommunen bakker op om, at der findes en løsning, der sikrer, at jordtransporter benytter denne vej, og det vil også være positivt, hvis den også benyttes af anden tung trafik til Kraftværkshalvøen og Refshaleøen.

Jord fra større anlægsprojekter

For større fremtidige projekter, der generer meget overskudsjord (infrastruktur tunneler til trafik, forsyning mv.) vil kommunen så vidt muligt arbejde for, at overskudsjorden bringes til overfladen helt tæt på Lynetteholm og dennes nye adgangsvej. Derved kan jordtransport begrænses til at foregå over korte afstande og væk fra de eksisterende veje med beboelse etc. Disse muligheder vil blive belyst, når fremtidige infrastrukturprojekter miljøvurderes.

Københavns Kommune vil lægge vægt på, at der i de kommende miljøkonsekvensvurderinger af henholdsvis metrobetjening og Østlig Ringvej indgår undersøgelser af, hvordan bortskaffelsen af jord kan tilrettelægges, så den skåner vejnettet over Christianshavn og Nordøstamager mest muligt.

Kommunen har endvidere fokus på, at der så vidt muligt tilrettelægges en skånsom jordtransport for andre store anlægsprojekter, som kommunen er involveret i.

Københavns Kommune finder, at de trafikale virkninger af transporten af overskudsjord gennem byen er et af de vigtigste spørgsmål i forhold til Lynetteholm. Jorden transporteres allerede gennem byen fra de mange byggepladser, men med Lynetteholm lægges målet for denne transport fast for en lang periode, og det er til et område af København, hvor infrastrukturen umiddelbart er knap så egnet til lastbilkørsel som ved Nordhavn. Det er positivt, at jorden ikke skal transporteres ud af byen over lange afstande, men de lokale virkninger må søges begrænset.

Københavns Kommune vil derfor anmode staten om, at der gennemføres tiltag, der giver Københavns Kommune de fornødne redskaber til at kunne regulere eller understøtte en jordtransport til Lynetteholm, der er mere skånsom trafikalt over for særligt belastede ruter og tidspunkter. Det kan f.eks. ske ved, at der optages bestemmelser herom i anlægsloven for Lynetteholmen.

Trafikale opgraderinger af vejnettet på Nordøstamager

Anlægsfasen vil medføre trafik, der ikke kan benytte den nye adgangsvej over Prøvestenen, da den også vil være under anlæg i denne periode. Mængden er vurderet til 33 tunge køretøjer pr. dag (dvs. 66 for begge retninger) samt op mod 100 personbilture i en periode på ca. 2½ år.

(forventet 2021-2023). Dette omfang er begrænset og der er med den begrundelse ikke fastsat afværgeforanstaltninger.

Kommunen er enig i, at forøgelsen af trafikmængden er begrænset. Men den konkrete strækning fra Forlandet ad Refshalevej til Refshaleøen vurderes som særligt sårbar grundet de snævre vejforhold, og den er allerede i dag mindre tryk grundet bl.a. den stigende trafik til Refshaleøen (inkl. busdrift). I krydsene Refshalevej/Krudtløbsvej og Refshalevej/Forlandet er der bløde trafikanter, der krydser Refshalevej. Kombinationen af, at der her er behov for krydsning, ikke er krydsningspunkter (fodgængerfelter/lyssignaler) og er smalle vejforhold, vil øge utrygheden i anlægsperioden.

Kommunen vil opfordre til, at det gives høj prioritet at færdiggøre den nye adgangsvej så hurtigt som muligt, så perioden med anlægstrafik ad Forlandet og Refshalevej bliver kort. Kommunen ser derudover behov for afværgeforanstaltninger for at forbedre trygheden og vil anbefale Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen at genoverveje, om dette behov for bedre tryghed skal opfyldes gennem afværgeforanstaltninger. Krydsningsforholdene for bløde trafikanter må forbedres på de to ovennævnte lokaliteter, hvilket kommunen gerne medvirker til at finde de mest hensigtsmæssige løsninger på, herunder med inddragelse af brugerne. Det skal være løsninger, der øger sikkerheden og trygheden for de bløde trafikanter, og som samtidig fastholder en rimelig trafikafvikling til og fra Refshaleøen.

Afviklingen af trafikken og sikkerheden for de bløde trafikanter, der færdes langs Refshalevej mellem de to omtalte kryds, kan der også være behov for at forbedre. Her findes smalle steder, hvor vejbredden udgør en "flaskehals" (to køretøjer kan ikke passere hinanden), og hvor der ikke er en sikker sti/fortov til de bløde trafikanter. En kø af store køretøjer kan evt. også forringe oversigtsforholdene for krydsende trafikanter. Dette vil kommunen gerne være med til at belyse og kommunen ser gerne, at By & Havn pålægges at samarbejde med kommunen om løsninger af de ovennævnte tryghedsproblemer.

Det er en udfordring for mulighederne for at forbedre vejanlægget og dermed sikkerheden, at området fra midt på Forlandet i syd til Refshalevej på Refshaleøen i nord er omfattet af forskellige former for fortidsmindebeskyttelse. Denne beskyttelse er fastlagt af staten og foreslås således justeret i en kommende anlægslov, hvilket København Kommune ønsker ud fra et hensyn om at skabe plads til ny infrastruktur til de sårbare trafikanter. Kommunen finder, at tryghed og forebyggelse af ulykker er hensyn, der må tillægges stor vægt og afvejes på en rimelig måde set i forhold til fortidsmindebeskyttelsen. Kommunen opfordrer til en hurtig dialog mellem staten, kommunen og By & Havn om konkretisering af foranstaltninger på denne strækning, så de kan være på plads inden anlægsfasen starter.

Driftsfasen er opdelt i varianter med og uden etablering af Østlig Ringvej. Det er positivt, at Østlig Ringvej vurderes at medføre markante

forbedringer. Men uagtet beslutning om dette trafikanlæg og tidspunkt for ibrugtagning vil der gå en del år, hvor det nuværende vejnet skal håndtere trafikken hen til den nye adgangsvej. Kommunen fokuserer derfor her på trafiksituationen og behov for forbedringer i denne periode indtil 2035 og fremkommer ikke med bemærkninger til de vurderinger af trafikken, der ligger efter dette tidspunkt.

Trafikken i driftsfasen sker både direkte til Lynetteholm og til de karteringsanlæg, der foretager sortering mv. før jorden afleveres. Sidstnævnte aktivitet ventes at blive forøget i nærområdet ved Lynetteholm (inkl. Prøvestenen), mens den reduceres på andre lokaliteter i byen. Der vil således være dele af byen (Nordhavn og omgivende kvarterer), der aflastes for jordtransport, hvilket er positivt, da der her vil komme flere beboere.

Så længe der finder kartering sted i Nordhavn (ifølge By & Havn indtil ca. 2035), vil der være trafik herfra til Lynetteholm. Det er forudsat, at denne anvender den hurtigste rute, hvilket bidrager til en samlet forventet jordkørsel på 184 biler (sum af begge retninger) via Knippelsbro og Torvegade. Det er en forøgelse på 22 i forhold til i dag (hvor der køres i den anden retning til depot i Nordhavn). Denne forøgelse er ikke stor (og varer ikke ved efter 2035), og der er derfor ikke foreslået afværgeforanstaltninger. Det er dog allerede en trængt strækning i dag. Kommunen anbefaler, at situationen på Knippelsbro og Torvegade overvåges med henblik på, at der i tilfælde af problematisk trængsel kan sættes ind med egnede trafikale virkemidler (evt. en vægtbegrænsning), der vil få flere jordkørsler til at vælge Langebro i stedet, da denne rute bedre kan håndtere dette.

Christmas Møllers Plads vurderes at kunne være en udfordring, idet en øget trafik med store lastbiler kan give øget tilbagestuvning til tidligere kryds. Her er de venstresvingende lastbiler fra Torvegade (jf. ovenfor) særligt problematiske sammenlignet med de ligeud kørende fra Ved Stadsgraven.

Der er ikke fastsat afværgeforanstaltninger her, men det vil efter kommunens opfattelse være nødvendigt i form af løsninger, der kan forbedre trafikafviklingen i dette lyskryds og forebygge tilbagestuvning. Kommunen ønsker derfor, at By & Havn som afværgeforanstaltning pålægges at samarbejde med kommunen om optimering af signalanlæggets faser i forhold til de ændrede trafikstrømme.

Også krydset Uplandsgade-Vermlandsgade vil få øget trafik med svingende lastbiler. Det vil kunne give en vis kødannelse i begge retninger, men kommunen er enig i, at dette ikke er af et omfang, der forudsætter særlige indsatser for fremkommeligheden. Derimod kan trygheden være negativt påvirket for cyklister, der skal ligeud ad Uplandsgade i vestlig retning, da dette skal ske samtidig med, at et øget antal lastbiler skal svinge til højre ad Vermlandsgade.

Det er kommunens vurdering, at signalanlægget som afværgeforanstaltning skal tilpasses, så der sikres større tryghed og sikkerhed for cyklisterne og bedre afvikling af lastbiltrafikken. Denne mulighed er nævnt i det ikke-tekniske resume, men ikke fastsat som afværgeforanstaltning. Københavns Kommune ønsker, at By & Havn som afværgeforanstaltning pålægges at samarbejde med kommunen om en sådan optimering af signalanlægget.

Der er allerede cykelstier, regulerede krydsningsmuligheder og infrastruktur for bløde trafikanter i øvrigt på strækningen mellem broerne og den nye adgangsvej via Prøvestenen. Bortset fra optimeringen af signalanlægget ved Uplandsgade-Vermlandsgade jf. ovenfor kan kommunen således ikke pege på behov for nye fysiske anlæg til bløde trafikanter som følge af den øgede lastbiltrafik i driftsfasen.

Støjpåvirkning

Det er væsentligt for Københavns Kommune, at grænseværdier for støjpåvirkning af boliger vil blive overholdt i både anlægs- og driftsfasen. Høringsmaterialets kort viser ganske vist støjpåvirkninger på enkelte boliger eller kommende boligområder over grænseværdierne, men Københavns Kommune er enig i, at det i de konkrete vilkår for arbejdet skal kræves, at støjgrænserne for boliger overholdes. Det er naturligvis også væsentligt, at der sker overvågning af, at dette bliver tilfældet. Med dette krav og de afværgeforanstaltninger vedr. maskiner, arbejdstidspunkter mv., der er fastsat, vil støj nok kunne være hørbar, men den vil ikke blive en sundhedsmæssig belastning.

Der vil være en støjpåvirkning over grænseværdien (på 40 dB) på nogle rekreative områder, herunder Trekroner. Dette er dog allerede tilfældet for flere af områderne, ligesom det er gældende for en meget stor del af kommunens eksisterende rekreative områder og faciliteter. Da støjpåvirkningen især vil ligge indenfor normal arbejdstid på hverdage, hvor den rekreative benyttelse er begrænset, finder kommunen det berettiget at give denne lempelse, når der ikke kan peges på alternative løsninger med den nuværende teknologi (maskiner mv.).

Materielle goder

Nærområderne syd for Lynetteholm og på Trekroner rummer mange erhverv, herunder kreative og oplevelsesøkonomiske virksomheder. De vil ikke blive påvirket af støj over gældende grænseværdier eller andre væsentlige gener. Københavns Kommune vil alligevel opfordre til, at særligt støjende aktiviteter så vidt muligt varsles overfor virksomhederne, så de om nødvendigt kan tage højde for dem i deres aktiviteter.

Københavns Kommune noterer sig, at landingsområdet for vandflyverruten må ændres, og at kommunen derfor evt. også vil skulle bidrage med fornyet sagsbehandling, så den nye placering og adgangen hertil bliver godkendt. Kommunen er enig i at, det nye

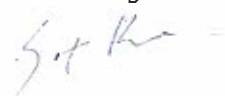
landingsområde vil kunne fungere under hensyn til andre aktiviteter og bidrager gerne med sin del af den fornyede sagsbehandling.

Videre proces

Afslutningsvis vil Københavns Kommune gerne bemærke, at dette høringssvar alene gælder høringen om miljøkonsekvensvurderingen af Lynetteholm. Kommunen vil særskilt forholde sig til det forslag til anlægslov, der skal sætte rammerne for projektet.

Kommunen står naturligvis til rådighed for evt. spørgsmål til forhold vedrørende miljøkonsekvensvurderingen og i forhold til at bidrage med kommunale data, hvor dette vurderes hensigtsmæssigt.

Med venlig hilsen



Søren Tegen Pedersen

Plandirektør

345

Fra: KMK <kmk@kmk1923.dk>
Sendt: 22. januar 2021 14:29
Til: VVM-Sager
Cc: Rikke Faaborg Jarmer; Hans Vasehus; Pia Hansen; Finn Jensen; Ingeborg G. Nielsen; Kenneth Horst Hansen; info@copenhagencablepark.dk; Airo Bjarking
Emne: Høringssvar - Journalnr. TS6040102-00024 - Etablering af Lynetteholm
Vedhæftede filer: KMK - Lynetteholm høringssvar 22-jan-2021.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9021616

Kære TBST,

I forbindelse med den offentlige høring angående Miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm fremsendes hermed høringssvar fra KMK.

Sendes med kopi til:

By & Havn
S/K Lynetten
Dansk Sejlunion
Copenhagen Cablepark
Københavns Kommune

Med venlig hilsen

Søren Madsen, formand
Københavns Motorbådsclub
2300 København S

kmk@kmk1923.dk
www.kmk1923.dk



København den 22. januar 2021

Høringssvar vedrørende etablering af Lynetteholm - Journalnr. TS6040102-00024

Nedenstående høringssvar forholder sig primært til hvordan den planlagte etablering af en dæmning på tværs af Prøvestensløbet, som fremlagt i Miljøkonsekvensrapporten, påvirker Københavns Motorbådsclub (KMK).

Dette høringssvar tager ikke stilling til eventuelt alternative metoder til jordtransport.

Miljøkonsekvensrapporten beskriver hvordan der ved etablering af Lynetteholm også etableres en dæmning med vej til jordtransport på tværs af Prøvestenskanalen. I den forbindelse er der specifikt fire primære faktorer som vil have markant og direkte indflydelse på foreningens virke:

- Adgang til Øresund gennem dæmningen
- Nødfortøjning
- Støv- og støjgener fra lastbiltransport på dæmningen
- Potentiel tilslamning af arealet vest for dæmningen

Endelig er der andre indirekte forhold som har indflydelse på sejladsen omkring Københavns Havn generelt, og som dermed også påvirker KMKs medlemmer.

KMK er landets ældste motorbådsclub med 100 bådpladser fordelt nogenlunde ligeligt mellem Frederiksholms Kanal, og havneanlægget på Kraftværksvej på Amager.

KMKs område på Kraftværksvej er vinteropbevaringsplads for *alle* klubbens bådejere inklusive bådejere med vintermedlemskab. Dette betyder, at det ikke kun er de 50 både med havneplads på Kraftværksvej som skal igennem dæmningen, men at gennemsejlingsvolumen hen over året som relaterer sig til KMK, er en del højere end umiddelbart antaget i Miljøkonsekvensrapporten (26.2.3).

Adgang til Øresund

Det foreliggende prospekt, som KMK forventer er den udformning af projektet som vil blive ophøjet til anlægslov, beskriver den planlagte vejføring langs Prøvestenen, og via dæmning på tværs af Prøvestenskanalen til Kraftværkshalvøen.

Af Miljøkonsekvensrapporten (26.3.6) fremgår det at:

"Vejen etableres som en dæmning med et rør på 6 meter i diameter og en gennemsejlingshøjde på 3 meter på midten".

Dette rør i dæmningen skal give KMKs både adgang til og fra Øresund.

Den i Miljøkonsekvensrapporten beskrevne rørløsning er umiddelbart uacceptabel for KMK da frihøjden er for lav for 20% af KMKs både med havneplads på Kraftværksvej. Med den foreslåede løsning vil en båd af mellemstørrelse, eksempelvis af typen Apollo 32, have vanskelig adgang under normale forhold, hvis overhovedet, og ingen mulighed for gennemsejling selv ved let forhøjet vandstand.

I høringsperioden har KMK haft en række meget konstruktive møder med By & Havn samt Københavns Kommune om netop dette problem. By & Havn har med COWI genbesøgt den i Miljøkonsekvensrapporten omtalte rørløsning med henblik på at forøge frihøjden. **KMK har efterfølgende modtaget principskitser for to forskellige løsninger med optimeret frihøjde. En rørløsning og en broløsning.**

Angående vejføring fremgår det ligeledes af Miljøkonsekvensrapporten (5.2.2) at:

"Københavns Motorbådsclub og Copenhagen Capelpark kan opretholde deres placering vha. mindre tiltag (rør i dæmning hhv. flytning af bane mod vest). Alternativ kan begge anlæg flyttes til prævestenen syd".

Dette alternative flytte-udsagn er dog at gøre regning uden vært, da en eventuelt flytning dels vil kræve massive investeringer, antageligvis samlet set for et tre-cifret millionbeløb, i at gøre det eksisterende skal-anlæg på Prøvesten Syd brugbart som lystbådehavn. Dels vil en flytning fuldstændig nulstille de lokale klubmiljøer. Alternativet er derfor samlet set hverken realistisk eller ønskværdigt.

Det er imidlertid også KMKs opfattelse at By & Havn samt Københavns Kommune oprigtigt gerne vil etablere en løsning som tilgodeser, at KMK kan blive liggende på den på den nuværende lokation på Kraftværksvej og stort set bibeholde det nuværende aktivitetsniveau.

At bygge dæmninger på tværs af gamle eksisterende havneløb er en markant indgriben i infrastrukturen som vil have stor og permanent indflydelse på de samfundsaktiviteter man lukker inde. Hvis den projekterede vejføring via dæmning på tværs af Prøvestenskanalen fastholdes må der som minimum etableres en løsning som tilgodeser en **frihøjde for gennemsejling af dæmningen på tværs af Prøvestenskanalen på mindst 4 meter ved normal vandstand** og helst gerne højere.

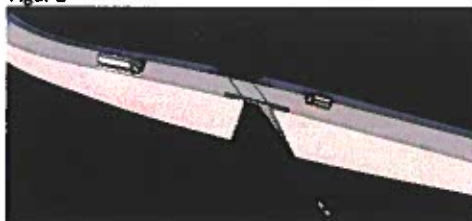
KMK vil på det allerkræftigste opfordre og tilskynde By & Havn til at lægge sig fast på broløsningen (og altså ikke rørløsningen). Broløsningen (fig. 1 og 2) giver med $H \times B = 4,5 \times 6$ meter:

- Væsentlig mere reel **plads og pladsfornemmelse ved gennemsejling** således at to mindre motorbåde reelt kan passere hinanden hvis situationen skulle opstå
- Meget **bedre navigeringsmuligheder** ved gennemsejling. Har man praktisk sejlerfaring ved man at det i særdeleshed er nemmere at besejle via en tragt-lignende åbning på begge sider
- Sammenlagt vil plads og "tragt" **forøge sikkerheden** væsentligt ved gennemsejling
- **Æstetik** - Broløsningen er usammenligneligt kønnere. Rørløsningen fremstår som en bedaget, industriel løsning. Dæmningen er permanent, og må derfor gerne være noget vi sammen kan være bekendt at vise offentligheden mange år fremover

Figur 1



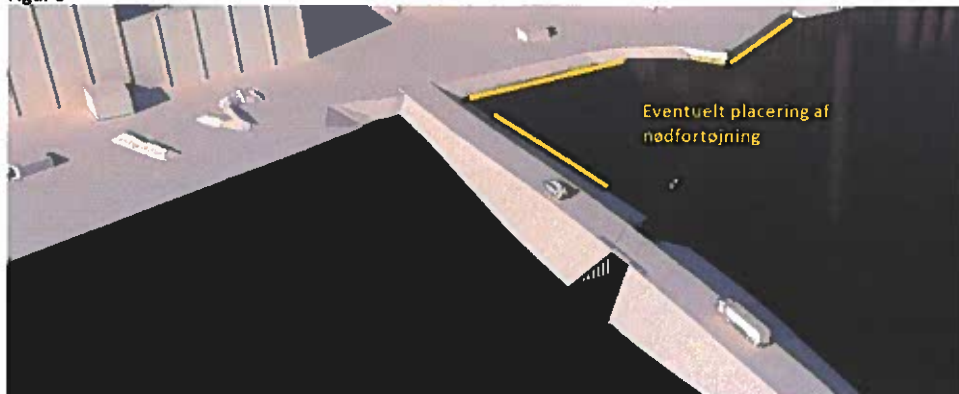
Figur 2



Nødfortøjning

Der bør etableres tre nødfortøjningspladser på østsiden af dæmningen således at motorbåde hjemhørende i KMK der uforvarende bliver fanget på østsiden af dæmningen på grund af forhøjet vandstand, eller andet der forhindrer passage, kan fortøje bådene midlertidigt på forsvarlig vis (f.eks. 36-48 timer) og gå sikkert i land via Kraftværkshalvøen. Dette kunne være i form af simple broer, eller - måske bedre for alle parter - ved at gøre det muligt for KMKs både midlertidigt at lægge til på kraftværkssiden (fig. 3).

Figur 3



Støv- og støjgener

Såvidt KMK er orienteret vil der blive opsat en støv- og støjmur langs vejen på Prøvestenen der fører hen til dæmningen over Prøvestenskanalen (fig. 5 - grøn linje).

Der opsættes dog ingen støv- og støjmur på selve dæmningen.

Der forventes at skulle passere ca. 350 lastbiler over dæmningen i hver retning alle hverdage i de næste mange, mange år. Med østenvind (fig. 4 og 5) vil det, ad åre, medføre forøgede støv- og støjgener for både Copenhagen Cablepark og KMK.

KMK har i dag allerede støvproblemet inde på livet med forøgelsen af aktiviteterne på Prøvestenen. Når de ikke vander grusbunkerne på Prøvestenen skal bådejerne i KMK ved østenvind være ekstra omhyggelige med at rengøre og beskytte bådene for at undgå beskadigelse af maskineri, gelcoat og lak.

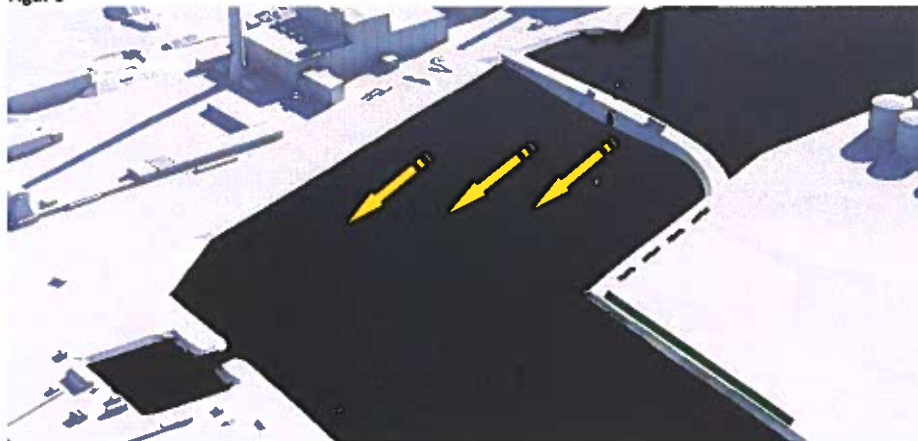
Denne situation vil blive forstærket når dæmningen etableres. Også selvom det af Miljøkonsekvensrapporten (14.7) fremgår at: *“Det skal sikres, at jordtransport foregår uden spild, så der ikke opstår lokale støvproblemer på grund af ophvirvling af tørt støv. Tildækning, befugtning og reduceret last er mulige metoder til reduktion af eventuelle gener.”*

Med KMKs erfaring fra Prøvestenen in mente har KMK ikke tillid til at ovenstående hensigtserklæring kan realiseres hvis man tager antallet af involverede entreprenører og den årrække arbejdet foregår over i betragtning. Der må m.a.o. som årene går forventes forøgede støvgener i KMKs havn på hverdage med østenvind, som vil pådrage forøget vedligeholdelse af bådene i havnen. Den samme situation gør sig formentlig gældende for Copenhagen Cablepark. Vi ønsker en tilkendegivelse fra By & Havn samt Københavns Kommune, at de er åben for en konstruktiv samtale om hvordan vi i fællesskab finder en løsning på denne problemstilling når den opstår.

Figur 4



Figur 5



Tilslamning vest for dæmningen - byggefasen

I byggefasen vil der dels skulle bores, og dels fyldes materiale i kanalen for at etablere dæmningen. Det må derfor antages at der ved etableringen er en overvejende risiko for forøget tilslamning af området hvori arbejdet udføres, herunder af sejlrenden som fører til KMKs havn.

Tilslamning vest for dæmningen - efter dæmningen er etableret

Ved etablering af dæmningen på tværs af Prøvestenskanalen skaber man et indelukke afgrænset af den dæmning mod syd som fører til Prøvestenen, og så den nye dæmning mod nord (fig. 6).

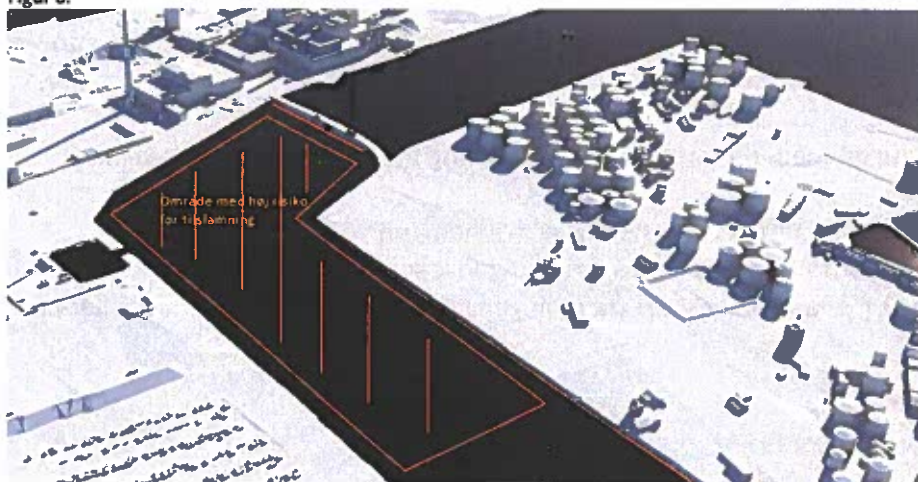
Der er i sommermånederne en markant tilslamning af dette relativt stillestående, lavvandede område som dog modvirkes af efterårets og vintersæsonens vind og strøm som har en oprensende effekt.

Bliver området lukket inde af en ny dæmning er der potentiel risiko for en mere permanent tilslamning og deraf væsentligt forøget indsats og udgift til vedligeholdelse af sejlrenden som går fra KMKs havn og frem til dæmningen. Forøget tilslamning af dette område må desuden forventes også at have negativ effekt på Copenhagen Cablepark.

Det kan på den anden side muligvis vise sig at der ved generelle vind- og strømeffekter skabes kraftigere strøm i det inddæmmede bassin pga. den forsnævrede åbning i dæmningen som bassinets vandmængder skal bevæge sig igennem, hvorved tilslamning undgås gennem naturlig hydrodynamik.

I lighed med støvproblemet omtalt i foregående afsnit ønsker vi en tilkendegivelse fra By & Havn, at de er åben for en konstruktiv samtale om hvordan vi i fællesskab finder en løsning på problemstillingen med utilsigtet forøget tilslamning når/hvis den opstår.

Figur 6.



Andre forhold

Lynetteløbet lukkes. Man kan derfor kun sejle til og fra KMKs havn til Københavns Inderhavn gennem Kronløbet. Det vil betyde væsentlig længere sejlads for KMKs både langs den nye Lynetteholm. Rent praktisk betyder det for alle både i klubben, at en tur mellem Københavns Inderhavn og KMKs havn forlænges med ca. 6 kilometer.

Som en klub der er særdeles aktiv i havnen er vi naturligvis ærgerlige over denne forringelse af sejladsmulighederne til og fra inderhavnen og den deraf generelle påvirkning af sejlladskulturen. Forlængelsen vil tilskynde langt færre til at tage "smutturen" i hverdagen, som er den der i høj grad bringer glæde ved sejlads og liv til inderhavnen i det daglige.

Vi håber at By & Havn også tager i betragtning at mindre motoriserede joller stadig skal kunne foretage denne forlængede tur forsvarligt og samtidig overholde søfartsreglerne - hvilket leder os frem til næste punkt nemlig:

Besejling af området mellem Lynetteholm og Middelgrund. Området øst for Lynetteholm afgrænset af Middelgrund i nord og vindmøllerne mod sydøst (fig. 7) kommer i stort omfang til at agere den nye "Blå Fælledpark" for konglomeratet af rekreative vandsportsaktiviteter. Vi opfordrer By & Havn til at tilsikre, at de samlede forventede rekreative aktiviteter som dette område nu skal rumme i form af kanoer, joller, SUP'er, kapsejladser, undervisning, trafik til og fra Kronløbet, generel trafik nord/syd, erhvervstrafik etc. *ikke* kommer i paradoksalt konflikt med hinanden på grund af generelle vigeregler i uheldig kombination med Søfartsstyrelsens/Miljøstyrelsens bekendtgørelse om afstandskrav til kyst samt vejledning for besejling med motorbåd langs samme, såsom at "sejladsen skal inden for 300 meter fra kystlinjen foregå med en hastighed på maksimalt 5 knob vinkelret på kystlinjen".

Figur 7



Opsummering

Afslutningsvis skal vi blot opsummere at KMK, med Lynetteholms etablering, ønsker at tilsikre en for alle parter tilfredsstillende **l**øsning på følgende fire kardinalpunkter:

- Adgang til Øresund gennem dæmningen via **bro****l**øsning med 4,5 meters frihøjde ved normal vandstand
- Nødfortøjning etableres/tillades på østsiden af dæmningen
- Støv- og støjgener fra lastbiltransport på dæmningen løses i fællesskab
- Potentiel tilslamning af arealet vest for dæmningen løses enten hydrodynamisk eller på anden vis

Fra: Preben Brink ·
Sendt: 22. januar 2021 14:31
Til: VVM-Sager
Emne: Vedr. daglige jordtransporter ifbm. Lynetteholms-projektet:

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Dette høringssvar forfattes af Preben Brink fra Restaurant Ravelinen. 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 restaurant Ravelinen, trafikplanens potentielle negative affekt på vores kunders oplevelser i forbindelse med deres besøg, samt vores ansattes sikkerhed og godbefindende.

Klagepunkter:

- Planen for at føre jordtransport gennem Torvegade, hver dag indtil tidligst 2035 repræsenterer en øget støjgene der kan resultere i tabt omsætning for vores virksomhed.
- Trafikplanen vil øge risikoen for trafikuheld for vores kunder og ansatte.
- Trafikplanen vil øge luftforureningen i området og derved være til gene for vores kunder og ansatte.
- 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 200 lastbiler dagligt skal passere tæt forbi vores matrikler på vej til Lynetteholm, og formodentlig et lignende antal i modsatte retning, indtil tidligst 2035. Det er i øvrigt svært at have tiltro til, at denne 2035-deadline er pålidelig, givet kommunens tidligere udfordringer med at overholde annoncerede deadlines i forbindelse med større infrastrukturprojekter. Vores virksomheds omsætning er i forvejen negativt påvirket af de igangværende lockdown-omstændigheder i forbindelse med COVID-19, og vi så nødig at vi skulle møde flere udfordringer i den kommende periode.

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

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

Vedr. Punkt 4: Vi, Restaurant Ravelinen er 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'.

De aller venligste hilsner

Preben Brink



Ravelinen skulle oprindeligt forsvare byporten i tilfælde af krig.
I dag forsvarer vi de friske råvarer, den store smag
og det gode kokkehåndværk.
Velbekomme!

Fra: Anne Strandvad
Sendt: 22. januar 2021 14:42
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar

Høringssvar

Jeg bor i den nordøstlige del af Amager. Her har jeg altid følt mig hjemme, og jeg havde egentlig tænkt mig at blive boende, til jeg bliver så gammel og slidt, at jeg ikke kan slæbe mig op ad trapperne. Gennemføres Lynetteholm-projektet, er jeg bange for, at jeg vil jeg føle mig presset til at forlade København.

Noget af det vidunderlige ved at bo i det her hjørne af "lorteøen" er al den natur, Københavns indbyggere har adgang til i gåafstand fra Christiansborg. Alene bevidstheden om, at jeg - uden at skulle arrangere en mindre rejse - kan tage en tur ud over Amager Fælled, gå langs stranden eller sætte mig på stenene ude ved vindmøllerne for enden af Refshaleøen og blive blæst igennem, betyder lige så meget for mig som, at jeg adgang til caféer, biografer, teatre, restauranter, spillesteder, museer, festivaler og events. Naturen har indtil nu været med til at gøre København til en unik metropol.

At de danske kyster skal sikres mod stigende vandstand, er en realitet. Det bliver en stor opgave vores tid ud. Anlægsarbejder, som vores børn og børnebørn kommer til at skulle afslutte og vedligeholde, bliver planlagt og påbegyndt nu. Agendaer, som ikke er bydende nødvendige, bør vi afholde os fra at bilde os selv og hinanden ind, at vi kan binde vores efterkommere op. Det er langt fra sikkert, at etageejendomme, der kommer til at ligge udsat for det tiltagende hårde vejr, og en færdselsåre til biltrafik ude i Øresund, vil vise sig være relevante projekter at få i arv - set i de fremtidige københavnernes optik. Deres virkelighed bliver en anden. Noget af det eneste, vi kan være stensikre på, er, at jord til digebygning bliver en efterspurgt ressource. Der er ingen grund til at hælde enorme mængder fyld ned i indløbet til Københavns Havn. Derimod kunne det være interessant at udvikle "diget som en del af det danske landskab".

Jeg føler mig manipuleret i en grad, som virker direkte stødende, når jeg i materialet om Lynetteholm-projektet bliver præsenteret for et glansbillede af nogle køer, der går på en solbeskinnet strandeng. Vejen derhen er lang og fyldt med begrænsninger i min dagligdag. Mens kommunerne på Københavns vestegn hægtes yderligere af i byudviklingen, bliver nogle af mine yndlingsområder spærret af, de hårdt belastede veje i mit nærområde udsættes for endnu mere forurening fra tung trafik, og rundt om hjørnet venter yderligere beslutninger, som skal til at fuldbyrde det fatamorgana, der er blevet strikket sammen i magtens korridorer og blandt andet på grund af Covid19 er listet gennem offentlighedsfasen. Jeg møder stadig mennesker, som ikke har forstået, hvad der er på vej. Lige om lidt...

Med venlig hilsen
Anne Strandvad

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver som ung 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. **Jeg tilhører en stor gruppe borgere som ser mange foruroligende aspekter ved projektet.**

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere, både ifht. luftkvaliteten og støjgener. Det bliver en stor udgift for kommunen at uddele monetær kompensation for støj.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere, da det er formodet at boligernes priser skal dække det underskud By & Havn har haft fra tidligere projekter.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'.
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil øge mængden af biltrafik i kommunen, som vil stige eksponentiel med årene **(Effekten af "Induceret trafik")**.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende. **Etablering af alm. stormflodssikring og letbane.**
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

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 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 påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces.

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

Venligst hilsen,
Darya Trubach

Kontakt:

349

Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen

Att. Gert Agger

ENERGINET
Eltransmission

Energinet
Tonne Kjærvej 65
DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44
info@energinet.dk
CVR-nr. 39 31 48 78

Dato:
20. januar 2021

Forfatter:
NCB/NCB

HØRINGSSVAR TIL MILJØKONSEKVENSRAPPORT FOR ETABLERING AF LYNETTEHOLM, KØBENHAVNS KOMMUNE - SAGS.NR. TS6040102-00024

Energinet har pr. mail den 30. november 2020 modtaget høringsbrev vedrørende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm.

Til information kan det oplyses, at Energinet ejer, driver og bygger det danske el- og gastransmissionsnet, som også knytter Danmark sammen med el- og gassystemerne i vore nabolande. Vores kerneydelse er forsyningssikkerhed. Energinet Eltransmission A/S ejer eltransmissionsnettet på mere end 100 kV.

Høringssvaret omhandler udelukkende Energinet Eltransmission A/S.

Etableringen af Lynetteholm vil berøre adskillige kabler, som Energinet Eltransmission A/S har i området, der omhandler høringen. Det er i alt otte kabler, der berøres af området for miljøkonsekvenshøringen, et kabel ligger i området, hvor Lynetteholm anlægges, og syv kabler ligger i området, hvor der planlægges en ny adgangsvej for jordkørsel til/fra Lynetteholm.

Lynetteholm

I området, hvor Lynetteholm er planlagt etableret, har Energinet Eltransmission A/S p.t. et 132 kV elkabel. Dette kabel er taget ud af drift i foråret 2020.

Kablet har betegnelsen HK1234 og forbinder Svanemølle Koblingsstation til Amagerværket. Kablet erstattes af et nyt 132 kV kabel – ligeledes fra Svanemølle Koblingsstation til Amagerværket. Det nye kabel er også et kombineret land- og søkabel, og det placeres i en ny linjeføring udenom Lynetteholm. Det føres fra Svanemøllebugten udenom Nordhavnen og den

fremtidige Lynetteholm med ilandføring ved Amagerværkets kølevandskanal til Vindmøllevej og videre af Kraftværksvej til transformerstation Amagerværket.

Anlægsperioden for det nye 132 kV kabelanlæg er fra august 2020 frem til juli 2022. Perioden omfatter både den del, der ligger på land, og den del der ligger til vands, og omfatter både etablering af det nye kabelanlæg og fjernelse af det gamle kabel HK1234.

Det eksisterende søkabel HK1234 vil blive fjernet i Q1 2022 efter etablering af det nye søkabel. Kablet vil derfor fysisk være i området på det tidspunkt, hvor etablering af perimeter for Lynetteholm er planlagt.

Kablet HK1234 vil tidligst blive optaget på de strækninger, hvor kablet ligger på vandarealer i Q1 2022, hvilket betyder, at kablet fysisk vil være i området, når perimeter for Lynetteholm fase 1 etableres.

Vi vil samtidig gøre opmærksom på, at vi er bekendt med, at der i samme linjeføring som HK1234 findes et eksisterende 30 kV elkabel samt 1 fiber-/signalkabel, begge ejet af BIOFOS. Til illustrering af placeringen af disse kabler i fodaftrykket for Lynetteholm vedhæftes Bilag 1 – Energinet Eltransmissions kabelanlæg i området ved Lynetteholm.

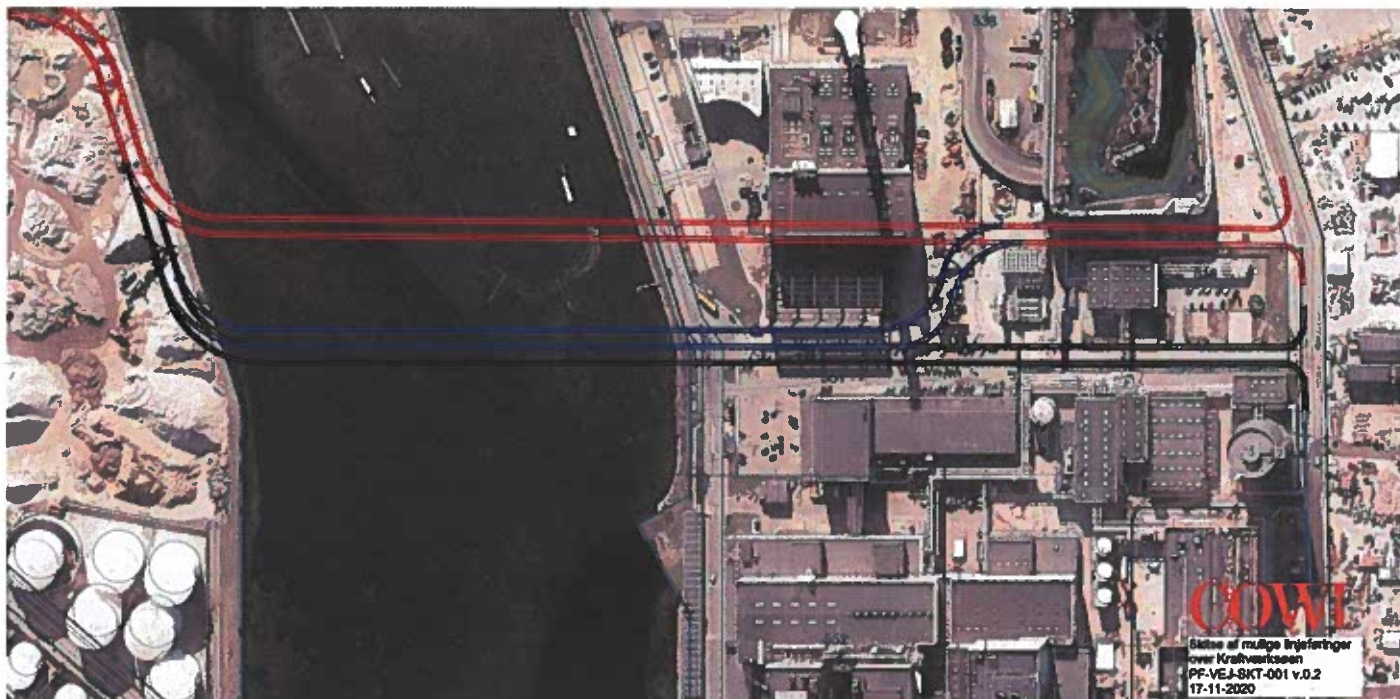
Energinets transformerstation på Amagerværket udgør et vitalt og centralt knudepunkt for den overordnede elforsyning i København, der er bundet sammen med 132 kV kabler. Hovedparten af disse kabler til transformerstationen føres ind i bygningen fra Kraftværksvej.

Adgangsvej for jordtransport

I Miljøkonsekvensrapporten og baggrundsrapporten om trafikale forhold omtales adgangsveje for jordkørsel til og fra Lynetteholm. Sidstnævnte beskriver forventede jordtransporter af 2,6-3,2 mio. tons/år, svarende til 700-840 daglige jordtransporter ad den nye adgangsvej.

Det fremgår af materialet, at der planlægges etableret en ny adgangsvej, der fører fra Prøvestenen over Kraftværkshalvøen til et modtageanlæg på Refshaleøen.

Det fremgår af kortudsnittet i høringsmaterialet og gengivet nedenfor, at der arbejdes med 3 mulige linjeføringer for denne adgangsvej.



COWI tegning: Tegn. Nr. PF-Vej-Skt-001_v0.2_vej_over Kraftværksøen_20201117

Sort vejføring:

Denne linjeføring er sammenfaldende med placeringen af Energinets otte 132 kV kabelanlæg. Syv af disse er kabler i drift, og et kabel er taget ud af drift i begyndelsen af 2020.

1. På den delstrækning, der ligger fra den nuværende p-plads og frem til Vindmøllevej, ligger to kabler, der begge er i drift. Dertil kommer, at der p.t. etableres et nyt 132 kV kabel, der skal erstatte det udtjente kabel, der ligger gennem Lynetteholm (HK1234). Blå ellipse i kortudsnit viser delstrækning på Kraftværksvej.

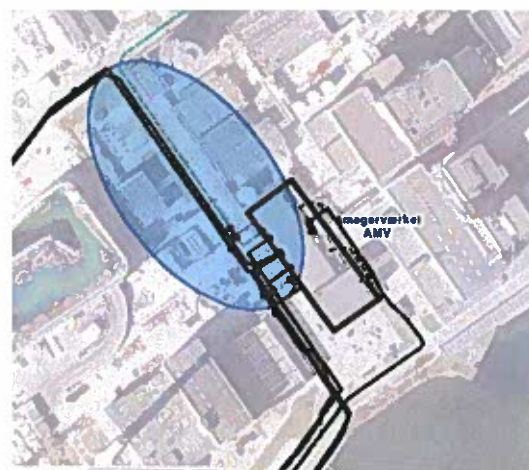
Det udtjente kabel ligger stadig på denne strækning men forventes fjernet i forbindelse med etableringen af det nye kabelanlæg benævnt "HK13018 SMK – AMV".

Arbejdet med etablering af det nye landkabel i dette område forventes afsluttet i Q1 2021.

Efter etableringen af det nye kabel (HK13018 SMK-AMV) vil der indenfor de næste 2 – 3 år ske udskiftning af mindst et af de to gamle kabler, HK1236 AMV-SMK1 og HK1211 AMV-GLN, som også ligger på denne strækning. Begge disse kabler er olie-kabler, og på denne strækning er der flere muffer på kablet. Det forventes, at det ene af de gamle kabler vil blive udfaset permanent.

Således vil der om 2 – 3 år ikke være tre kabler som nu, men 2 kabler på denne strækning. Anlægsarbejdet med etablering af nyt kabel og optagning af det gamle kabel vil medføre, at der vil være behov for større opgravninger i arealet, hvilket vil påvirke trafikafviklingen på en eventuel ny vejforbindelse i væsentlig grad. Et sådant opgravningsarbejde forventes at have en varighed over flere måneder.

Det nye kabelanlæg "HK13018 SMK – AMV", der etableres i 2020-2022, og de to andre kabelanlæg, der er planlagt renoveret indenfor de kommende 2-3 år næste,



indgår som en væsentlig del af forsyningssikkerheden af København, er derfor af vital i det overordnede elsystem.

Vi forudser derfor, at der er en betydelig risiko for, at forsyningssituationen i København vil blive påvirket af etablering af en adgangsvej til Lynetteholm, hvilket (i yderste konsekvens) kan resultere i udfald af elnettet.

Energinet ser det ikke muligt at udføre reinvestering i tilfælde af, at der etableres en adgangsvej i dette område. En udskydelse af reinvesteringen vil uundgåeligt kunne påvirke elforsyningen i hele Københavnsområdet.

2. Vejlinjeføringen berører yderligere fem 132 kV kabler, der alle ligger på enten p-pladsarealet eller i Kraftværksvej. (se grøn ellipse i kortudsnit)
 For alle disse kabler gælder, at de skal udskiftes i forbindelse med en programsat reinvestering på transformestation Amagerværket.

Det er lidt med forskel, hvorfra/til der skal etableres nye kabler. Planlægning af udskiftningen arbejdes der p.t. på.

Forventningen er, at det indebærer, at der vil der ske udskiftning og dermed opgravning, hvor der i dag ligger Energinet Eltransmission A/S's kabler på P-pladsarealet og et stykke hen ad Kraftværksvej i retning mod Forlandet.

Kabler der berøres er:

- HK 1235 AMK – AMV
- HK 1237 AMK – AMV
- HK 1243 AMV – HCV
- HK 1245 AMV – BEL
- HK 1248 AMV – KATØ



Vi må derfor forudse, at forsyningssituationen i København i høj grad vil blive påvirket af etableringen af en ny adgangsvej med stor risiko for udfald af elnettet.

Energinet ser det ikke muligt at udføre reinvestering i tilfælde af, at der etableres en ny adgangsvej i den sorte vejføring. En udskydelse af reinvesteringen vil uundgåeligt kunne påvirke elforsyningen i hele Københavnsområdet.

Blå vejføring:

3. Den foreslåede linjeføring for en ny vej vil fra Kraftværksvej og frem til svinget ved ARC's arealer være placeret i det område, hvor Energinet har flere 132 kV kabler. Da området er identisk med linjeføringen for den med sort viste vejføring, vil bemærkningen under pkt. 2. ligeledes gælde for denne linjeføring.

Vi må derfor forudse, at forsyningssituationen i København i høj grad vil blive påvirket af etableringen af en ny adgangsvej med stor risiko for udfald af elnettet.

Energinet ser det ikke muligt at udføre reinvestering i tilfælde af, at der etableres en adgangsvej i dette område. En udskydelse af reinvesteringen vil uundgåeligt kunne påvirke elforsyningen i hele Københavnsområdet.

Rød vejføring:

4. Som nævnt under linjeføringen for sort vejføring – se pkt. 1 og 2, vil denne linjeføring have indvirkning på den forestående reinvesterings af alle Energinet Eltransmission A/S's 132 kV kabler til Amagerværket. Omfanget er dog væsentligt mindre, idet den nye vejforbindelse alene vil krydse de eksisterende kabler, men det vil stadig kunne have betydning for opretholdelse af forsyningssikkerheden.

Energinets Eltransmission A/S's tidsplan for reinvesterings af selve transformerstationen AMV og udskiftning af de kabelanlæg, som er beskrevet ovenfor er:

Aktivitet	Tidspunkt
Overdragelse	Marts/April 2021
§ 4-godkendelse	September 2021
Anlægsarbejde Amagerværket, start	Maj 2022
Idriftsættelse nyt GIS anlæg	Maj 2024
Omlægninger og sanering	Maj 2024 – Maj 2026
Anlægsarbejder afsluttet	Juni 2026
Projektafslutning	December 2026

Af miljøkonsekvensrapporten afsnit 3.6.3 fremgår, at den præcise krydsning af Kraftværkshalvøen fastlægges efter nærmere dialog mellem By & Havn og Amager Ressourcecenter (ARC). Energinet finder, at denne kreds af beslutningstagere til placering af adgangsvejen er alt for snæver, da der som beskrevet ovenfor er placeret så væsentlige dele af den overordnede infrastruktur på Kraftværkshalvøen, at det må være et uforholdsmæssigt vilkår, at fastlæggelse af vejføringen sker i dialog og efter aftale med Energinet Eltransmission A/S.

Som det fremgår af ovennævnte, må vi kraftigt anbefale, at der vælges en anden linjeføring for adgangsvejen med særligt fokus på at vurdere og minimere de risici, der er forbundet med både etablering og brug af en adgangsvej i dette område.

En udskydelse af Energinets reinvesterings i og omkring vores transformerstation AMV vil have den konsekvens, at elforsyningssikkerheden af hele Københavnsområdet vil blive påvirket i væsentlig grad.

Vedhæftet:

- Kortbilag 1: Energinet Eltransmissions kabelanlæg i området ved Lynetteholm

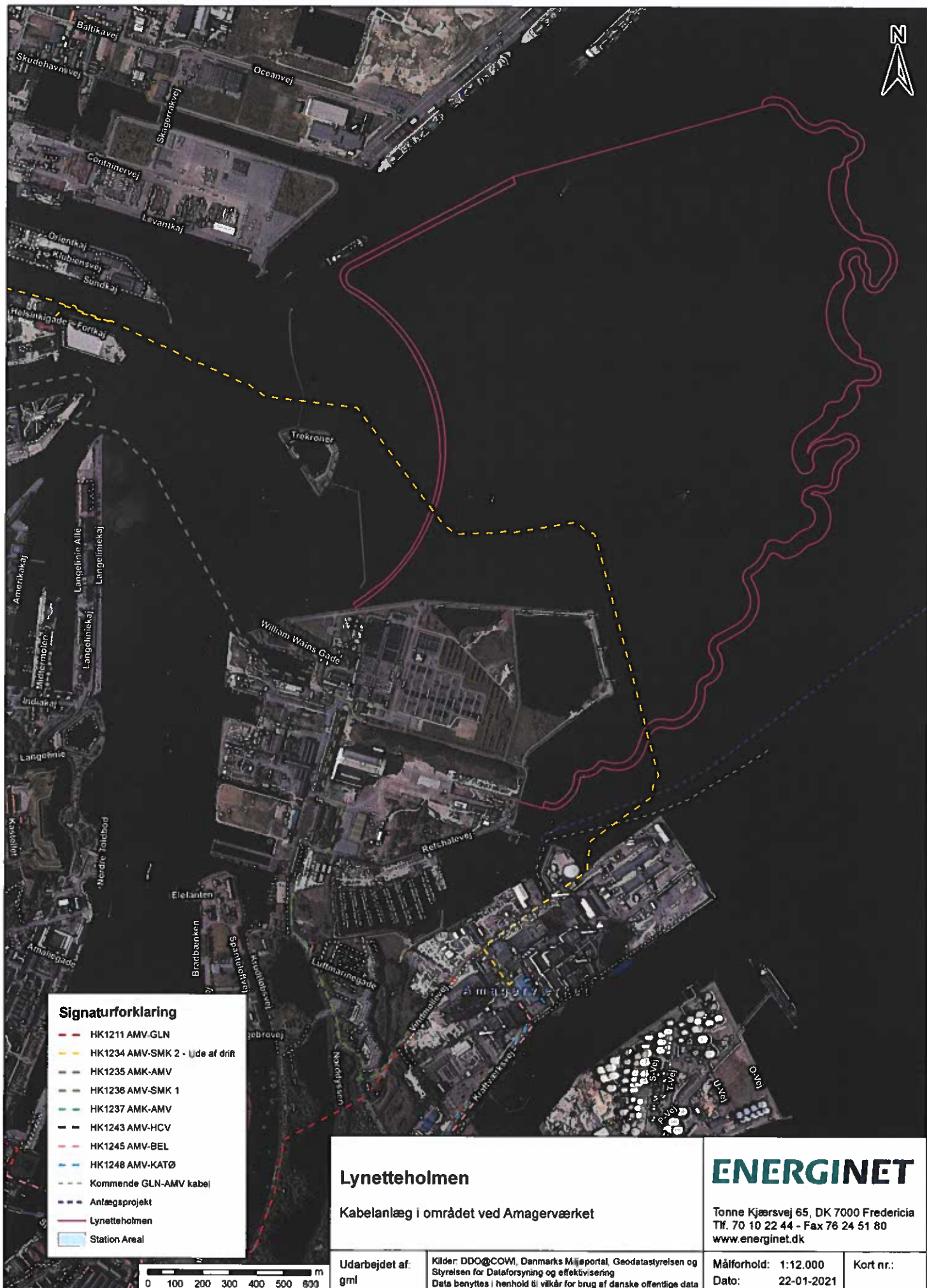
- Kortbilag 2: Energinet Eltransmissions kabelanlæg i området ved Amagerværket
- Kortbilag 3: Planlagte kabelomlægninger ved Amagerværket

Med venlig hilsen

Niels Chr. Brix

NCB@energinet.dk

Energinet Eltransmission





Signaturforklaring

- HK1211 AMV-GLN
- HK1234 AMV-SMK 2 - Ude af drift
- HK1235 AMK-AMV
- HK1236 AMV-SMK 1
- HK1237 AMK-AMV
- HK1243 AMV-HCV
- HK1245 AMV-BEL
- HK1248 AMV-KATØ
- Lynetteholmen
- Station Areal

Lynetteholmen

Kabelanlæg i området ved Amagerværket

ENERGINET

Tonne Kjærvej 65, DK 7000 Fredericia
Tlf. 70 10 22 44 - Fax 76 24 51 80
www.energinet.dk

Udarbejdet af:
gml

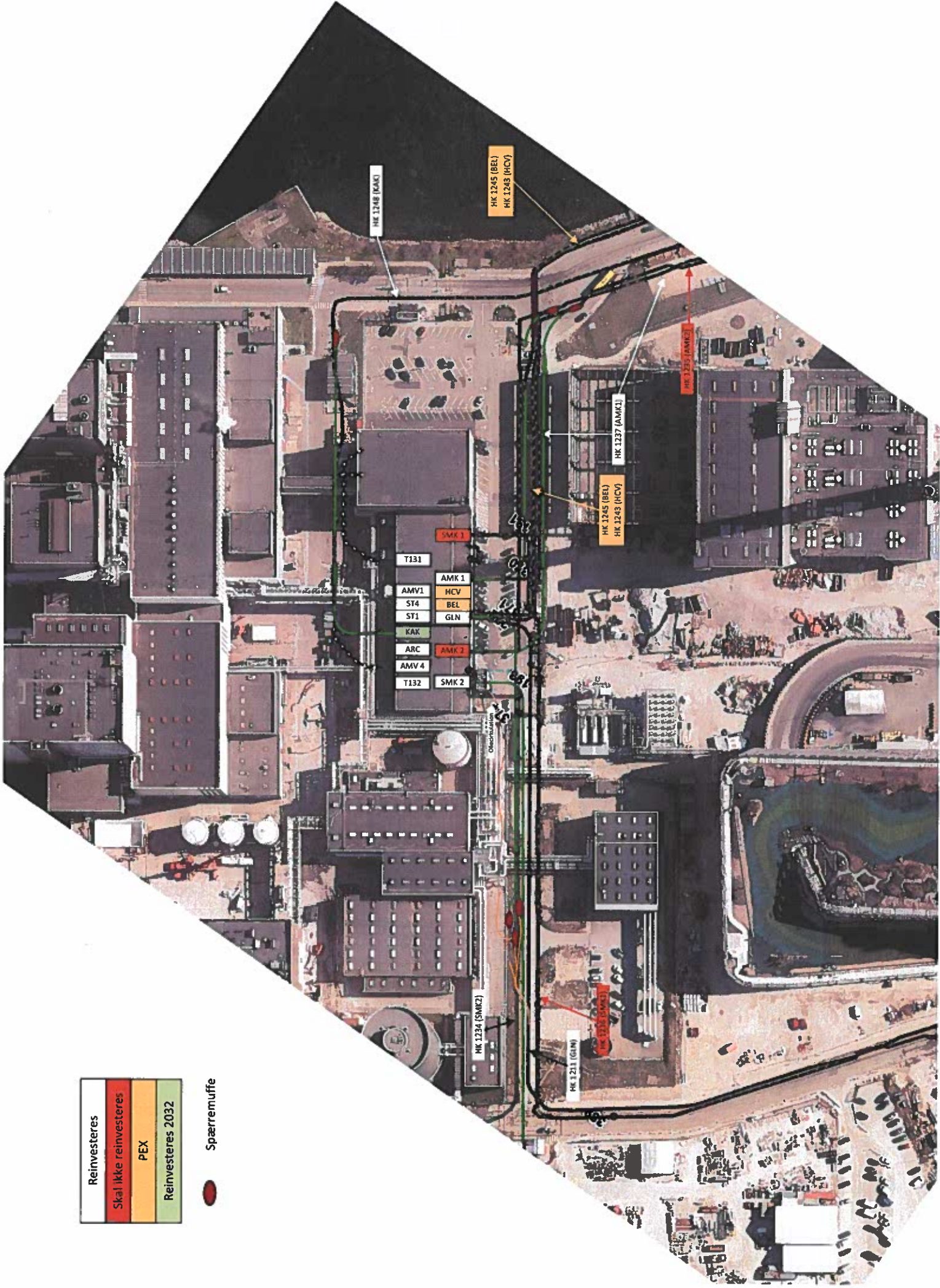
Kilder: DDO@COWI, Danmarks Miljøportal, Geodatastyrelsen og
Styrelsen for Dataforsyning og effektivisering
Data benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data

Målforhold: 1:1.500
Dato: 13-01-2021

Kort nr.:

Reinvesteres
Skal ikke reinvesteres
PEX
Reinvesteres 2032

Spærremuffe



Fra: HansenPedersen <f
Sendt: 22. januar 2021 15:58
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm. Høringssvar.
Vedhæftede filer: Høringssvar adgang til sejlkub.PDF; Høringssvar jorddepot.PDF; Høringssvar Jordtransport.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9021928

:-) tbst

Hermed fremsendes 3 dokumenter, høringssvar Lynetteholmen.

Jeg ønsker jer god arbejdslyst.

:-[] Jan

Indsendt af
Jan Harries hansen
Civilingenjør

Medlem af Sejlklub og Dykkerklub Lynetten.
jan@harrieshansen.dk

Prepared by: Jan Harries Hansen	Date: 20210116	Revised: 20210118
Subject: Sejlads til og fra Margretheholm Havn		
Remarks: Uacceptabel, ødelæggende afværgeforanstaltning		

Reference:

Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport. Afsnit 1.22 afsnit 26.4.1

Jan Harries Hansen
Hjortekærvej 125A
2800 Lyngby
jan@harrieshansen.dk

Om mig:
Civilingeniør, sejler, dykker, klima og miljøbevidst.
Pensionist om ikke så længe.
Medlem af S/K Lynetten

Indsigelse:

Miljøkonsekvensrapporten konkluderer i afsnit 1.22 /26.4.1

a 1.22

Endelig vurderes det, at sejlads til og fra Margretheholm Havn får en moderat påvirkning, grundet anlægget af en dæmning med oplukkelig bro på tværs af indsejlingen til havnen.

Senere i samme afsnit.

Det vurderes desuden, at sejlads til og fra Margretheholm Havn får en væsentlig påvirkning, da den vil være afhængig af hvor meget broen i dæmningen er åben.

a 26.4.1

.. broen vil være lukket –a26.4.1- 7:00-16:00 hverdage.

Det vurderes således, at en begrænset åbning af den oplukkelige bro vil være en væsentlig påvirkning af sejlads til havnen.

Der kan ikke på disse vilkår drives Lystbådehavn.

Enhver tanke om reduceret adgang til at besejle havnen må forkastes.

En dæmning med oplukkelig bro er en uacceptabel afværgeforanstaltning.

Analyse.

Det bærende element i lystsejlads er -udover kærligheden til havet og sejlads- FRIHED. I din båd er du din egen herre, verden ligger åben. Størstedelen af havnens både vil ikke kunne passere en uåbnet bro, havnen er præget af sejlåde.

Indespærring i dagtimerne er et voldsomt indgreb i den frihed og uforeneligt med formålet for en lystbådehavn.

Konsekvenser.

Sejlklubben Lynetten er karakteriseret af medlemmer, som værdsætter den frihed det giver at sejle.

Samt uafhængighed. Uafhængighed på flere niveauer.

Det er billigt at have båd her. Der er også plads 'den lille mand' og hans båd. Sådan vil medlemmerne have det og vi bygger og finansierer selv det vi skal bruge for at holde udgifterne i ro.

Alligevel har vi:

En fuldt funktionsdygtig havn

En sejlarskole til børn og voksne. Og masser af både at sejle i.

Fællesbåde til udlån.

Flere klubbuse med restaurant, undervisningslokaler mm.

En butik, et værft. En dykkerklub. Sø-redning.

Legepladser, grillpladser, trailer rampe til egne og gæstende både.

Åbent for alle som ønsker at besøge klubben og nyde det maritime miljø.

Alt dette risikerer at visne.

Havnen anløbes af mange gæster.

Nogle blot for at tanke brændstof og købe en is. (Der er ikke tankningsmuligheder i nærheden)

Andre som udflugtsmål for at anvende restauranten, butikken eller grill pladserne.

Eller overnatningssted i forbindelse med kulturelle begivenheder på Refshaleøen eller i Kbh.

Og naturligvis turister til København, som her –pga. de gode offentlige transportmuligheder og cykler-nemt kan besøge byen.

Havnen er desuden en frihavn –billig for medlemmer af denne ordning- så langtidsligere –især pensionister- forekommer i stort tal.

Disse anløb er til stor glæde for sejlkлубben –og gæstesejlere- og giver et økonomisk tilskud til klubben og de erhvervsdrivende i havnen og omliggende by. Det maritime liv er til stor glæde for mange, udover klubbens medlemmer.

Er havnen lukket i dagtimerne forsvinder en stor del af dette. Der er ikke lignende muligheder i nærheden. København vil miste 'kant'. **Sejlkлубben må imødesee negative økonomiske konsekvenser. Konsekvenser som klubben antageligt ikke kan overleve.**

På det personlige plan:

Jeg har været med til at bygge havnen. Har bygget min egen båd. Men sejler naturligvis for lidt pga. mangel på tid. Nu ser jeg ind i pensionisttilværelsen og må se mig indespærret på hverdage. Præcis de tidspunkter hvor det giver mening for en pensionist at sejle. Nuvel! Jeg har ikke noget i mod natsejllads. Men med alderen bliver det noget krævende og børnebørnene skal jo sove. Nattesynet forringes osv. osv. Kort sagt: "Det er meget triste fremtidsudsigter" Der er ikke mange muligheder for at flytte båden. Der er udpræget mangel på havnepladser. Og havneplads til samme lave pris som i Lynetten er ikke en mulighed. Spild af rettidig omhu. Sælg båden ? ;-(

Konklusion:

Jeg finder Miljøkonsekvensrapportens forslag om oplukkelig bro uacceptabel.

Sejlkлубben har selv etableret og finansieret havnen og har haft retten til farvandet i mere end 40 år.

Jeg indstiller derfor til, at der arbejdes på løsninger, som ikke vil begrænse muligheden for at anløbe havnen. En havn bør være åben 24/7.

--- oOo---

Prepared by: Jan Harries Hansen	Date: 20210121	Revised: dd
Subject: Jorddepot		
Remarks: Utilstrækkelig analyse af alternativer og risici.		

Reference:

Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport. MKR

Jan Harries Hansen
Hjortekærvej 125A
2800 Lyngby
jan@harrieshansen.dk

Om mig:
Civilingeniør, sejler, dykker, klima og miljøbevidst.
Pensionist om ikke så længe.
Medlem af S/K Lynetten

Indsigelse:

Miljøkonsekvensrapporten beskriver anlæggelse af et jorddepot. Her har man valgt en position uden vejinfrastruktur. Havet uden for Københavns havn. Man har valgt lastbiltransport som transportform. Depotet kan rumme overskudsjord i mængder som med uændret bygeaktivitet vil være 30 år om at blive opfyldt. MKR beskriver i detaljer det store konstruktionsarbejde, de mange miljøkonsekvenser og mulige afværgeforanstaltninger. Det er forholdsvis let at konkludere, at projektet – som det er beskrevet - mangler proportionalitet mellem nytte og miljø/økonomi konsekvens.

Der må derfor findes alternative løsninger til at opnå de erklærede formål.

Analyse.

MKR viser en meget stor og kompliceret konstruktion i betragtning af det simple formål. Et jorddepot. Jorden kommer primært fra København og Frederiksberg. Måske endda fra hele Region Hovedstaden. Dvs. jorden skal – iflg. MKR- transporteres gennem indre by, Christianshavn – eller Ørestaden - gennem rekreative områder ved Kløvermarken. Nybyggede boligområder ved Margretheholm samt 2 sejlkubber for at ende på dybt vand i et vigtigt farvand med stor sø-trafik, biodiversitet mm. Ved brug af et vejnet, som ikke er dimensioneret til tung trafik og i forvejen belastet til grænsen i dagtimerne.

Jorddepotet omtales i offentligheden af B&H som:

- En mulig ny bydel med Metro
- En klimasikring
- Korridor for en Østlig ringvej
- *Et rekreativt område

Disse anvendelser er ikke medtaget i MKR.

Det må derfor være et krav at disse optioner behandles i MKR.

*Det skal dog bemærkes at området allerede er et rekreativt område. Området bruges flittigt til:

- Rosport
- Kapsejlsområde.
- Sejlerskole
- Almindelig lystsejls samt turistsejls
- Vandski og lignende
- Lystfiskeri
- Og lidt uden for normen Landingsplads for Fly

Dertil kommer at området – hvis det tillades - kan bruges til havbadning og dykning. Med meget små midler vil det blive attraktivt.

Konklusion

Miljøkonsekvens rapporten er mangelfuld og bør som minimum udvides med konkurrerende alternativer til at nå de for København nødvendige mål. Herunder 2030 klima målene. Desuden må de tænkte anvendelser – by, klimasikring etc. - af området medtages.

Dertil mangler en risikoanalyse til beskrivelse af de dominerende risici og deres afværgemuligheder:

- Vil der være jord nok til at fuldføre projektet?
- Vil bygherrer anvende depotet, hvis der findes alternative løsninger?
- Hvad er konsekvensen af den forøgede lastbiltrafik på Nordøst Amager. Trafik drab mm?
- Hvordan vil projektet påvirke prisdannelsen på boligområdet hos de berørte beboere?
- Listen med ubesvarede spørgsmål og risici er lang.

Prepared by: Jan Harries Hansen	Date: 20210114	Revised: 20210120
Subject: Jordtransport til Lynetteholm		
Remarks: Beregninger og analyse detaljer ikke medtaget.		

Reference:

Lynetteholm Faktaark – Jordtransport

Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport. Afsnit 5.2.2 og 5.2.3

Jan Harries Hansen
Hjortekærvej 125A
2800 Lyngby
jan@harrieshansen.dk

Om mig:

Civilingeniør, sejler, dykker, klima og miljøbevidst og meget andet.
Medlem af sejklubben Lynetten og dykkerklubben Lynetten

Indsigelse:

Miljøkonsekvensrapportens håndtering af jordtransport er kritisabel. Rapporten tager ikke konsekvensen af egne analyser. Forbigår løsningsmodeller, som har vist sig nyttige i tilsvarende projekter. Ignorerer anbefalinger fra EU. Ignorerer politiske ønsker vedrørende trafik og CO₂ reduktion. Diskriminerer beboere på Amager. Listen er lang.

Denne del af rapporten bør kasseres. Se konklusion i bunden af dette dokument.

Diskrimination og forskelsbehandling:

s 96 i Miljøkonsekvensrapporten.

På langt sigt er det vanskeligt at sejle jord fra Nordhavn til Lynetteholm, da hele området er omfattet af en gennemgribende byudvikling, som vil betyde, at den støj som jordhåndteringen giver anledning til ikke kan placeres tæt på det udviklede byområde.

Området omkring Nordhavn har modtaget meget store investeringer til infrastrukturforbedringer. Og flere er på vej. Etableringen af Nordhavnsvej har givet en tiltrængt og god aflastning af det øvrige vejnet i området. Dertil kommer den planlagte Nordhavnstunnel, som typisk vil aflaste Strandvænget og Kalkbrænderihavnsvej. Nordhavnstunnelen 'i landføres' – ifølge Vejdirektoratet- tæt på Skudeløbet og Containerhavnen. Dertil kommer de gode adgangsveje via Jagtvej, Nordre Frihavsgade og Østbanegade. Kort sagt: Fremragende transportkorridorer for tung transport til og fra Nord og Øst København. ***Det giver derfor ikke mening at afvise Nordhavns rolle i jordtransport.***

At en gennemgribende byudvikling vil umuliggøre jordhåndtering i området, er både forkert og diskriminerende. Jorden skal naturligvis køres til stedet og tippes direkte i en ventende Pram. Nordhavnstunnelen ender i meget kort afstand fra mulige lastepositioner f.eks. Skudeløbet. Området omkring er ikke boligbebyggelse. Syd for ligger containerhavnen, øst Krydstøgt kaj. Der bør ikke være forventning om at området Nordhavn er støjsvagt. Der har altid været og er fortsat støjende aktiviteter. Med det i rapporten skitserede forslag vil trafikken – fra Nordhavns naturlige opland- derfor ledes over primært Langebro og Knippelsbro. Altså gennem indre by, Christianshavn, Kløvermarken og videre af nybygget adgangsvej til Lynetteholmen. På den rute passeres tætbefolkede områder. Rekreative områder, Ny-bebyggelse og byudviklingsområder.

For at 'skåne' en byudvikling -som ikke generes væsentlig- på Nordhavn, vælger man at genere, Christianshavn, Haveforeninger og sportsklubber ved Kløvermarken. Nybyggerierne i Margretheholm, byudvikling og rekreative aktiviteter på Refshaleøen, samt Sejklubben Lynetten. Dette til trods for konklusionen på s 95 (afsnit 5.2.2)

Det eksisterende vejnet på Nordøstamager vurderes ikke at kunne afvikle den forøgede tunge trafik som følge af jordkørslerne til Lynetteholm.

Der er således tale om urimelig favorisering af en evt. byudvikling på Nordhavn. En favorisering som skændigt kommer til stor ulempe for især Nordøstamager.

Der er under 2 km sejlads fra Nordhavn til jorddepot Lynetteholmen..

Transportveje for jord.

s 96 i Miljøkonsekvensrapporten.

For jordtransport med pram er der screenet udskibningsmuligheder fra Køge, Helsingør, Avedøre, Kastrop, Provøstenen og Nordhavn, men kun Provøstenen og Nordhavn har en acceptabel transportafstand for pramsejls og lastbilkørsel, da jorden hovedsageligt kommer fra København og Frederiksberg.

Dette betyder at jordtransport via Amager overvejende er 'transit' jord. Jord som når Lynetteholmen primært via broerne Knippelsbro, Langebro og Sjællandsbroen. Jord via Sjællandsbroen kan kun nå Lynetteholmen via et i forvejen overbelastet og underdimensioneret vejnet gennem tæt bebyggelse - Artillerivej, Ørestads Boulevard, Røde Mellemvej, Englandsvej, Amagerbrogade evt. Amager strandvej. En strækning på mindst 10 km. *Det er altså oplagt at finde en bedre transportkorridor.*

Nordhavn er allerede udpeget som en mulig udskibningshavn for jord. Der mangler således en tilsvarende mulighed i Sydhavnen. Her kan f.eks. peges på sluseområdet i Sydhavnen. Her er god trafikinfrastruktur via Ring 2 og Sydhavnsgade og Amagermotorvejen -om nødvendigt. En lasteplads til pram bør være overkommelig at etablere. Udskibning fra henholdsvis Nord- og Sydhavn vil således eliminere jordtransporten via Amager og overflødigøre den ny transportvej til lastbiler via Provøstensområdet. Der kan spares en del udgifter, som kan allokere til lastefaciliteter. Adgangsvejen til byggepladsen via Refshalevej skal naturligvis optimeres af hensyn til arbejdsstrafikken til området. Tungt materiel vil antageligt blive sejlet til området. Der arbejdes, så vidt vides, med en løsning, som kan skille den bløde og hårde trafik i Margretheholm området. Det er meget relevant.

Pramløsningen erstatter således transittørsel på henholdsvis 6 km. -via Langebro/Knippelsbro, Provøstenen- med under 2 km pramsejls. Samt 12 km transittørsel -via Sjællandsbroen- med ca. 9 km pramsejls.

Det er almindeligt anerkendt at sø trafik er brændstof økonomisk i forhold til landtransport. Selskabet bag 'overflow' systemet i London, Thames Tideway Tunnel, hævder, måske noget optimistisk, et forhold på 1:10 i flodtrafikens favør. Dertil kommer signifikante fordele for London, pga. mindre forurening, støj, trafikulykker mm. på Londons i forvejen hårdt belastede vejnet. En pramløsning er fleksibel og pålidelig i forhold til transport gennem et hårdt belastet vejsystem og klapproløsning. Vej transporten, som den er skitseret i Miljøkonsekvensrapporten, er en risikabel løsning.

Miljøkonsekvensrapporten påstår en væsentligt forøget CO₂ emission pga. pramtransport og ekstra jordhåndtering. Det kan afvises, at den ekstra CO₂ emission skyldes søtransporten. Derfor må jorden naturligvis håndteres minimalt. Normal procedure er direkte tipning til pram. Det er CO₂ neutralt. Losning, bort set fra klappning, vil naturligvis betyde ekstra, minimal, CO₂ emission. Der kan naturligvis tænkes i elektrificering af både jordhåndtering og pramtransport. Løsninger som er tilgængelige i dag.

Tung transport via søvejen er en transport politisk prioritet i EU. (Det samme gør sig gældende i USA) Det er en oplagt mulighed for København at signalere viljen til miljøvenlige løsninger. Løsninger som også reducerer trafiktætheden og trafikulykker.

Citat: "Look at what we have here [on the Thames]; a four-lane highway with no bicycles, speed bumps or pedestrians."

"All of the major construction projects in London should be using the River Thames to ensure they are efficient, economical and environmentally friendly."

Undertegnede har naturligvis analyseret pramtransportmuligheden. Men en redegørelse herfor i dette notat anses for formålsløst. Det skal naturligvis håndteres og optimeres professionelt.

Afledte fordele for Nordhavn af pramtransport som skitseret.

Fordeles jorden fra Frederiksberg og København mellem de 2 udskibningssteder vil tilførslen til Nordhavn reduceres til ca. 50% i forhold til nu. Det bør Nordhavn kunne håndtere med den imponerende, nye infrastruktur der er blevet tildelt. Det vil være muligt at reducere behovet for Nordhavnsudskibning yderligere ved at etablere mindre udskibningspositioner i Københavns Havn. Udskibningspositioner primært til betjening af byggeaktiviteter tæt på centrum og havnefronten ved brug af lette, by-optimerede køretøjer og pramme.

Tilførsel til Nordhavn fra Region Hovedstaden -Nord Sjælland- kan antageligt med fordel udskibes fra f.eks. Helsingør og fragtes direkte til Lynetteholmen på skibstyper med bedre brændstoføkonomi end pramme. Det samme gør sig gældende for eventuel Avedøre udskibning.

Det er tankevækkende, at Miljøkonsekvensrapporten er i konflikt med EU-målsætninger vedrørende tung transport samt de imponerende resultater, der er opnået i London. Desuden i konflikt med samtlige referencer, der kan opdrives på området.

Herunder et udsnit:

TTT, Thames Tideway Tunnel. London
Environmental Defence Fund: The Green Freight Handbook. USA
CE Delft: STREAM Freight Transport. NL
National Waterways Foundation. USA
TTI Texas Transportation Institute, Center for Ports and Waterways. USA
European Court of Auditors: Inland Waterway Transport in Europe. EU
ECTA Cefig: Guidelines for Measuring CO₂ Emission. Europæisk sammenslutning af virksomheder

Konklusion:

Jeg finder Miljøkonsekvensrapportens håndtering af Jordtransport mangelfuld, grænsende til uprofessionel samt tilmed uopfindsom. Desuden er påstanden, om at der skal tages særlige hensyn til boligudviklingen i Nordhavn, helt urimelig.

Det er bemærkelsesværdigt, at afsnittet ikke indeholder en bred risikovurdering. Trafiksikkerhed, trængselsproblemer, miljøpåvirkning, kommende restriktioner for lastbilkørsel gennem Kbh. mm.

Jeg indstiller derfor til, at denne del af Miljøkonsekvensrapporten forkastes og gennemarbejdes på ny. Gerne med medvirken af specialister på søtransportområdet, samt naturligvis borgergrupper og interesseorganisationer, som har gjort et stort forarbejde i en svær tid.

--- oOo---

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'.

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

Venligst hilsen

Kristine Breinholm Johansen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Katrine Hvass Jørgensen
Sendt: 22. januar 2021 16:17
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr plan for konstruktion af 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.
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 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 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. 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 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,
Katrine Hvass Jørgensen

Kontakt:

Fra: majsportdk ·
Sendt: 22. januar 2021 17:46
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Christianshavns Lokaludvalg har afleveret et høringssvar, som jeg som boende på Christianshavn kan tilslutte mig. Det er et sobert, afbalanceret og gennearbejdet svar.

Da jeg desuden er sejler med båd i Margretheholm Havn vil jeg særligt fremhæve afsnit VII.
vh. Majken Jørgensen, Amagergade, Christianshavn

VII. Sejladsmæssige forhold
Sejlads i Københavns Havn vil på mange måder blive negativ berørt af anlæggelsen af Lynetteholm. Det vil gælde sejlads til og fra hele havneområdet, herunder Christianshavn. Og det vil gælde både kommercielle fartøjer og fritidsfartøjer, som kun levnes en relativt smal passage gennem det indsnævrede Kronløb. Byen forventes at rumme flere og flere borgere, men ved at opfylde en væsentlig del af "Den blå Fælledpark" = Københavns Havn med jord til byudvikling, udelukker man mange mennesker fra at bruge byens måske største og internationalt anerkendte aktiv: Nem og uhindret adgang til Øresund. I den indledende anlægsfase bliver Sejlklubben Lynetten og Københavns Motorbådsklub generet. Det foreslåede anlæg til jordtransport fra Benzinøen til Refshaleøen kan få markante konsekvenser for søadgangen til sejlklubbernes havneanlæg. En dæmning fra Prøvestenen til Kraftværkshalvøen vil være til gene for besejlingen af Københavns Motorbådsklubs havn -også selv om en smal åbning etableres. I VVM-redegørelsen vurderes det, at forholdene for sejladsen i Margretheholm havn er ét forhold, der vil være "en væsentlig påvirkning". Lokaludvalget deler denne vurdering og frygter, at den begrænsede adgang til Margretheholm havn kan føre til nedlæggelse af 700-800 bådpladser. Som kompenserende foranstaltning foreslås etableret en dæmning med klapbro fra Kraftværkshalvøen til Refshaleøen. Tanken er, at mastebærende skibe i S/K Lynetten -og det er flertallet -vil kunne lukkes ud og ind uden for arbejdstid og i weekender. Løsningen er langt fra optimal. Der sejles, når vejret er til det og ikke når en bro er oppe om aftenen og natten. Uden kompenserende foranstaltninger kan den begrænsede adgang til Margretheholm havn også få konsekvenser for klubaktiviteterne i Margretheholm havn og store økonomiske konsekvenser for havnens funktion som gæstehavn. En særdeles bæredygtig turisme kan ende med at blive nedlagt. Ikke alene medlemmer og havnens virksomheder kan miste hvad de gennem mere end fyrré år har opbygget. Et nærområde kan miste sin historie og en væsentlig kultur.

Dansk Søredning, der har københavnerbase i Margretheholm havn, er landets mest benyttede, når fritidssejlere får problemer til søs. En lukket klapbro vil hindre, at havarister kan bringes i tilstrækkelig sikkerhed. Det vil forringe søsikkerheden for fritidssejlere i den danske del af Øresunds centrale farvand. I lyset af disse problemer lægger Lokaludvalget afgørende vægt på, at der gennemføres de afværgeforanstaltninger til mindskening af konsekvenserne for sejladsforholdene, der

anbefales i VVM-redegørelsen. Der er også behov for anden eller supplerende kompenserende foranstaltning hvad angår adgangen til Margretheholm havn. Ud over pramning af jord til Lynetteholm kunne der blandt mulighederne også være at etablere en tunnel, så broåbningsproblematikken undgås. Uanset hvilke løsninger der kan blive tale om, må de findes i tæt dialog med de berørte borgere.

^{11/12}Dansk Søredning, der har københavnerbase i Margretheholm havn, er landets mest benyttede, når fritidssejlere får problemer til søs. En lukket klapbro vil hindre, at havarister kan bringes i tilstrækkelig sikkerhed. Det vil forringe søsikkerheden for fritidssejlere i den danske del af Øresunds centrale farvand. I lyset af disse problemer lægger Lokaludvalget afgørende vægt på, at der gennemføres de afværgeforanstaltninger til mindskning af konsekvenserne for sejladsforholdene, der anbefales i VVM-redegørelsen. Der er også behov for anden eller supplerende kompenserende foranstaltning hvad angår adgangen til Margretheholm havn. Ud over pramning af jord til Lynetteholm kunne der blandt mulighederne også være at etablere en tunnel, så broåbningsproblematikken undgås. Uanset hvilke løsninger der kan blive tale om, må de findes i tæt dialog med de berørte borgere.

VIII. Afrunding Samlet set konkluderer Lokaludvalget, -at høringsprocessen bør forlænges, så borgerne kan få en ordentlig debat på et oplyst grundlag med beslutningstagerne om Lynetteholm-projektet. -at anlægsloven for Lynetteholm skal b

Fra: Kirsten Hage ·
Sendt: 22. januar 2021 17:58
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Hermed protesterer jeg mod Lynetteholmsprojektet som det foreligger i høring. Projektet er ikke tidsvarende - og aldeles ødelæggende for byen på sigt og under opførelsen.

København er ved at miste sit særpræg med grimme høje tårne og grimme dyre boliger som ødelægger indtrykket af den fine bykerne og de særprægede broer. Der skal en helt anderledes organisk planlægning til hvor borgerne skal inddrages på en anden måde end i dette projekt - der er bedre og smukkere løsninger på havnesikring.

Venlig hilsen

Kirsten Hage, cand. mag.

Fra: John Woolhead
Sendt: 22. januar 2021 18:55
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholm på vegne af Nørre-Søgade Karéens Gårdlaug
Vedhæftede filer: Høringssvar vedr. Etablering af Lynetteholm fra Nørre Søgade-Karéens Gårdlaug.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9022055

Vedhæftet forfindes høringssvaret indgivet af bestyrelsen Nørre Søgade-Karéens Gårdlaug på vegne af dens medlemmer, beboerne på matriklerne: 52, 57, 267, 313, 324, 325, 326, og 381.

Med venlig hilsen,

John Woolhead
Næstformand

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver I kapacitet som repræsentant for Nørre Søgade-Karéens Gårdlaug, placeret i den sydligste ende af Nansensgade, hvor vi grænser op til både Glydenløvsgade og Nørre Søgade. Vi repræsenterer i alt ca. 500 beboere, hvad angår renligheden og vedligeholdelsen af deres fællesarealer. 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 for vores medlemmers livskvalitet hvad angår en formodet stigning i luft- og støjforurening, samt den øgede risiko for trafikuheld.

Klagepunkter:

- 1. Planen for at føre omkring 200 lastbiler gennem Nørre Søgade-Glydenløvsgade -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 Glydenløvsgade.**
- 4. Lynetteholm-projektet er uforeneligt med kommunens løfter om at København skal være en 'grøn by'.**
- 5. At placere høringsperioden for projektet mens der er COVID-19 relaterede restriktioner på fysisk møde gør at projektets vedtagelsesproces lider af demokratisk underskud.**

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 200 lastbiler dagligt skal passere tæt forbi vores matrikler indtil tidligst 2035. Det er for os svært at tro at denne 2035-deadline er pålidelig givet kommunens tidligere udfordringer med at overholde annoncerede deadlines i forbindelse med større infrastrukturprojekter. Området nær den sydlige ende af Nansensgade er allerede blandt dem hvor luftforureningen i København er værst. Den samme luftforurening dræber, per kommunens egne estimer, ca. 550 Københavnerne hvert år. Vi ser nødig at vores medlemmers liv skal sættes i yderligere fare pga. Lynetteholm og dets associerede projekter.

Vedr. Punkt 2: Krydset ved Nørre Søgade og Glydenløvsgade er i forvejen meget trafikeret, og beboerne i området finder det utrygt at bringe deres børn gennem dette område. Risikoen for bilulykker, især højresvingulykker, stiger signifikant hvis trafikplanen gennemføres. Børnefamilier udgør en signifikant andel af vores gårdlaug's medlemmer, og vi så gerne at trafikken i området blev mindre farlig, i stedet for mere farlig.

Vedr. Punkt 3: Støjforureningen i vores gård er, i kraft af trafikmængden på Glydenløvsgade, allerede meget signifikant. Især da vores gård er åben ud mod Glydenløvsgade. Vi så gerne at støjforureningen blev reduceret frem for forøget.

Vedr. Punkt 4: Gårdlauget's medlemmers interesse i dets medlemmers livskvalitet, især hvad denne angår forureningsgrader og naturarealer, gør at vi føler os forpligtiget til at gøre kommunen opmærksom på vores overbevisning: At Lynetteholm-projektet og dets associerede projekter, er uforenelige med kommunens retorik og løfter til borgerne hvad angår København som 'grøn by'.

Vedr. Punkt 5: Det er ekstraordinært at gårdlaugets bestyrelse indsender et høringssvar til et kommunalt projekt, og under normale forhold havde vi indkaldt til møde med gårdens beboere for at vende sagen. Den slags lokaldemokratisk initiativ er selvfølgelig begrænset grundet COVID-19 restriktionerne. Det forekommer bestyrelsen at det samme gælder projektet som helhed, og at kommunen burde igangsætte en ny, ekstraordinær, høringsrunde, når COVID-19 restriktionerne er ophævede.

Venligst hilsen,

John Nicholas Woolhead

Næstformand – Nørre Søgade-Karéens Gårdlaug

Nansensgade 11 1. th., 1366 København

På vegne af:

Nørre Søgade-Karéens Gårdlaug

Matriklerne 52, 57, 267, 313, 324, 325, 326, og 381

Kontakt:

norresogadegardlaug@gmail.com

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Vi skriver som repræsentanter for beboerne i andelsboligforeningen Tunahus, hvilket indbefatter samtlige beboere på matrikel 313. Vi bor derved under 80 meter fra Gyldenløvesgade. 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 for vores beboeres livskvalitet, hvad angår en formodet stigning i luft- og støjforurening, samt den øgede risiko for trafikuheld.

Klagepunkter:

1. **Planen for at føre omkring 200 lastbiler gennem Nørre Søgade-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 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 200 lastbiler dagligt skal passere tæt forbi vores matrikler indtil tidligst 2035¹. Det er for os svært at tro, at denne 2035-deadline er pålidelig givet kommunens tidligere udfordringer med at overholde annoncerede deadlines i forbindelse med større infrastrukturprojekter. Området nær den sydlige ende af Nansensgade er allerede blandt dem, hvor luftforureningen i København er værst. Den samme luftforurening dræber, per(ifølge) kommunens egne estimer, ca. 550 Københavnerne hvert år². Vi ser nødig, at vores beboeres liv skal sættes i yderligere fare pga. Lynetteholm og dets associerede projekter.

Vedr. Punkt 2: Krydset ved Nørre Søgade og Gyldenløvesgade er i forvejen meget trafikeret, hvorfor beboerne i vores andelsboligforening finder det utrygt at bringe deres børn gennem dette område. Risikoen for bilulykker, især højresvingsulykker, stiger signifikant, hvis trafikplanen gennemføres. Børnefamilier udgør en signifikant andel af vores andelsboligforenings beboere, og vi så gerne, at trafikken i området blev mindre farlig, i stedet for mere farlig.

¹ <https://docplayer.dk/200373907-Lynetteholm-trafikale-forhold.html>

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

Vedr. Punkt 3: Støjforureningen i vores nabolag er, i kraft af trafikmængden på Gyldenløvesgade, allerede meget signifikant. Især da vores gård også er åben ud mod Gyldenløvesgade. Vi så gerne, at støjforureningen blev reduceret frem for forøget.

Vedr. Punkt 4: Som bestyrelsesmedlemmer i ABF Tunahus har vi en udtalt interesse i, at København som helhed skal være en attraktiv by at bo og leve i. Derfor er det os magtpåliggende at gøre Københavns Kommune opmærksom på vores holdning. Næmlig: At Lynetteholm-projektet og dets associerede projekter efter vores overbevisning er uforenelige med kommunens retorik og løfter til borgerne, hvad angår København som "Grøn By".

Venlig hilsen,

Bestyrelsen

A/B Tunahus Nansensgade 7, kld. tv.

1366 København K

Matriklen 313

Kontakt:

abf@tunahus.dk

Høringssvar fremsendt til
vvm@tbst.dk

Radius Elnet A/S
Teknikerbyen 25
2830 Virum

Tlf. 70 20 48 00

www.radiuselnet.dk
Cvr-nr. 29 91 54 58

Høringssvar i forbindelse med Miljøkonsekvensrapport, etablering af Lynetteholm

22. januar 2021

Radius er blevet opmærksom på den Miljøkonsekvensrapport vedrørende etablering af Lynetteholm, der er sendt i høring med frist den 25. januar 2021.

Vores ref. memaj

memaj@radiuselnet.dk
Tlf. +45 30327447

Der er til den nævnte miljøkonsekvensrapport udarbejdet en række bilag, og der er således tale om et meget omfattende materiale.

Radius Elnet A/S (I det følgende Radius) har fundet det relevant at afgive høringssvar, primært for at oplyse om, at Radius har ejendomme og tekniske anlæg, der umiddelbart synes at blive berørt af de foreløbige planer, som Miljøkonsekvensrapporten beskriver. Det er samtidig ikke tydeligt for Radius, om der i anlægsprojektet er taget behørigt hensyn, til de forhold der gør sig gældende for Radius' ejendom og anlæg.

I det fremsendte materiale er der blandt andet beskrevet en etablering af en adgangsvej, det har ikke umiddelbart været muligt for Radius at lokalisere den præcise placering af denne adgangsvej, men Radius har fra HOFOR fået tilsendt et kort udarbejdet af COWI den 17. november 2020, der angiver 3 mulige skitserede adgangsveje. Hvor den ene mulighed er placeret på en ejendom ejet af Radius.

Det synes samtidig relevant at nævne, at Radius overfor planmyndighederne ved Københavns Kommune siden 2010 har gjort opmærksom på de forhold, som Radius også i forbindelse med nærværende høringssvar finder det relevant at nævne. Radius har således fremsendt flere høringssvar i forbindelse med vedtagelsen af lokalplan 464 Kraftværkshalvøen, samt efterfølgende tillæg.

Radius ejer ejendommen beliggende matr. 551 Amagerbros Kvarter, København, og har sammen med Energinet tinglyst en servitut, for tilstedeværelsen af kabler på matr. 544 Amagerbros Kvarter, København.

Radius anvender ejendommen, sammen med Energinet og HOFOR, og ejendommen indgår således som en vital del af forsyningen af København.

I arealerne udenfor den på ejendommen placerede bygning, er der et betydeligt antal kabler og forsyningsledninger, der er tilsluttet de tekniske anlæg placeret i bygningen på ejendommen. Mængden af kabler er så betydelig, at en flytning af kablernes placering, ikke kan anses for at være en mulighed.

Vores ref. memaj

Radius og Energinet vil have behov for, til enhver tid at kunne udføre kabelarbejder, der forudsætter opgravninger af arealet, eksempelvis i en akut opstået driftssituation, i forbindelse med etablering af yderligere forsyning til København og/eller ved almindelige drifts- og vedligeholdelsesopgaver. Sådanne arbejder kan være længerevarende, og dermed vil arealet i den periode være spærret omkring opgravningen og i arbejdsområdet omkring opgravningen.

Herudover er opbygningen af arealet over kablerne udført på en måde, hvor opgravning kan foregå uden betydelige omkostninger, hvorfor arealerne alene kan anvendes som trafik og p-areal for en begrænset trafik af almindelige personbiler.

Det vil i henhold til ovenstående derfor ikke være muligt at anvende arealerne på Radius' ejendom, eller naboejendommen (matr.nr 544) til den betydelige og tunge trafik, der vil være tale om, i forbindelse med anlæggelsen af Lynetteholm, eller som permanent adgangsvej i området.

Udfor Radius' ejendom, er de kabelsystemer der forbinder vindmølleparken ved Middelgrunden med anlæggene på Amagerværket, placeret. HOFOR ejer vindmølleparken sammen med Middelgrundens vindmøllelaug, mens Radius ejer de nævnte kabler. HOFOR har for nyligt offentliggjort, at der skal ske en renovering af vindmølleparken. Det er ikke helt klart for Radius, hvor en dæmning til den planlagte kørevej forventes etableret, men Radius vil henstille til, at der i forbindelse med planlægningen heraf, tages hensyn til disse kablernes nuværende tilstedeværelse.

For en afklaring af hvor Radius har placeret sine anlæg, kan Radius henvise til de ledningsplaner der er tilgængelige via en søgning i LER (Ledningsejerregistret).

Radius har allerede en dialog med anlægsprojektet vedrørende etablering af elforsyning til forskellige arbejdsområder, der skal etableres først i anlægsfasen, men Radius er ikke blevet informeret om den del af anlægsprojektet, der berører Radius' eksisterende anlæg og ejendom i området. Radius vil derfor opfordre til, at anlægsprojektet inddrager Radius tidligt i planlægnings- og projekteringsfasen, hvormed projektet vil kunne tage det fornødne hensyn til de eksisterende forhold, som Radius har et særligt kendskab til, som ejer af såvel berørte anlæg og ejendom.

Med venlig hilsen
Radius

Vores ref. : memaj

Mette-Marie Joensen
Lead Legal Counsel

Fra: Gunni Busck
Sendt: 22. januar 2021 20:48
Til: VVM-Sager
Emne: Nej til Lynetteholm

Carlsbergbyen og Posthusgrunden er grimme eksempler på byudvikling, der genererer øget biltrafik ind i områder, der i forvejen er overfyldt med biler og mennesker.
Lynetteholm-projektet vil gøre det endnu værre.
København har brug for aflastning frem for øget belastning.
Gunner Busck,

Sendt fra [Mail](#) til Windows 10

Fra: Trine Andersen
Sendt: 22. januar 2021 21:11
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar

Hej

Jeg er beboer på Margretheholmen med 2 små børn.

Jeg er imod al den trafik som kommer til at forekomme i København pga lynetteholmen.

Derudover - der bliver lagt stor vægt på at årsagen til lynetteholmen er for at kystsikre København.
Men hvorfor kystsikre København hvis resten af DK står under vand?

Jeg er imod projektet, da der er for mange ulemper kontra fordele samt risici i projektet.

Mvh Trine

Sendt fra min iPhone

Fra: Line Friberg Nielsen
Sendt: 22. januar 2021 21:29
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholm
Vedhæftede filer: hvzringssvar final.DOCX; ATT00001.TXT

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9022440

Venligst find vedhæftet høringssvar vedr. Lynetteholm miljøkonsekvens rapport.

Mvh.
Line Friberg Nielsen

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 besluttet 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.

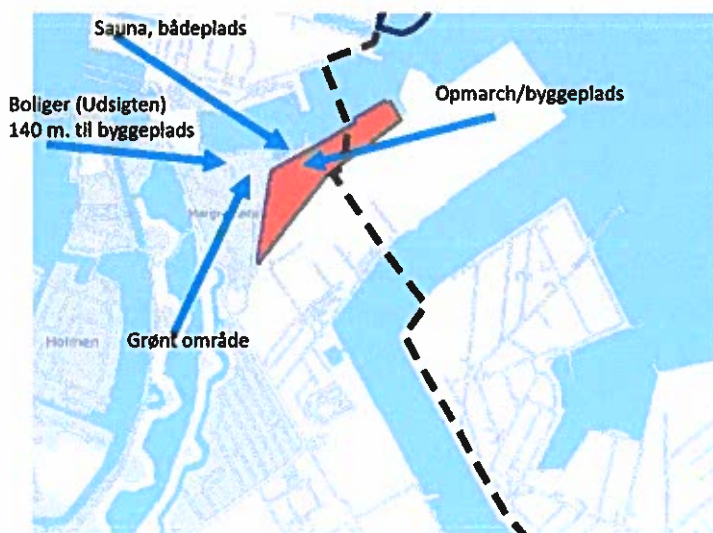
Det vil medføre både støjgener og trafikgener, som til dels erkendes, men ikke synes at være taget særligt grundigt højde for i den foreliggende VVM-undersøgelse.

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).

Fra: Søren Brix
Sendt: 22. januar 2021 22:48
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

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

Vedr. Punkt 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.

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 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  . 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 forsa er at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor  ster 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 b r 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,

Ralf K pke

Kontakt: mail

3 Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

4 Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: N B
Sendt: 22. januar 2021 23:40
Til: VVM-Sager
Emne: Stop Lynetteholm!

Jeg, Nynne Christine Borup, borger i København, protesterer mod de planer der medfører en så radikal belastning af København ved opførelsen af en kunstig ø midt i Kongedybet.

Hele projectet er uigennemtænkt både klima-, miljø-, økonomisk og befolkningsmæssigt.

Det vil ikke løse problemer for fremtiden - kun forstærke dem!

Venlig hilsen

Nynne C. Borup

364

Fra: Kenneth Gøtsche <kgoetsche@vmm.dk>
Sendt: 23. januar 2021 07:53
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

For helvede, nej tak !!!

Sendt fra min iPhone

Fra: Levi Madsen
Sendt: 23. januar 2021 08:02
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Jeg synes hele ideen om Lynetteholm er en fejl.

At hævde det er en sikring af København er ikke sandt, det handler kun om ren spekulation i byggegrunde der MÅSKE en gang om 50 år kan realiseres.

At hævde at det er GRATIS at etablere øen passer IKKE, men man gældsætter byen for et kæmpe milliard beløb i fremtiden.

Planen skal stoppes

Venlig hilsen

Levi Madsen

Fra: Klavs Jarl Jørgensen · [mailto:klavs@vmm.com](#)
Sendt: 23. januar 2021 08:55
Til: VVM-Sager
Emne: Indsigelse / høringssvar vedrører Lynetteholm

Denne indsigelse vedrører planerne for etablering af Lynetteholm og de støjgener som forudses.

Jeg forundres dybt over at man vælger at tilrettelægge en plan med så store potentielle støjgener for et stort antal borgere uden forudgående dialog, kun myndigheder og entreprenører skal høres? – det er ganske enkelt ikke et demokrati værdigt!

Man vælger på embedsmandsniveau at snige beslutningen igennem, velvidende at dette bliver til daglig frustration for mange borgere i et stort opland omkring Lynetteholm – hvor er de folkevalgte politikere i en sag af så stor betydning for så mange?

Derfor må jeg bede om fuld borgerinddragelse med deltagelse fra det politiske niveau, så dialogen i det mindste kan holdes med personer, for hvem den endelige beslutning kan have en konsekvens ved et senere valg.

Bedste hilsner
Klavs



367

Fra: Marie-Louise Østerby
Sendt: 23. januar 2021 09:39
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Nej tak! --
Marie-Louise Østerby

Fra: Airo Bjarking <formand@lynetten.dk>
Sendt: 23. januar 2021 10:06
Til: VVM-Sager
Emne: Hermed fremsendes høringssvar LYNETTEHOLM Journal nr. TS6040102-00024 fra Sejlklubben Lynetten
Vedhæftede filer: Høringsbrev Lynetteholmen - SK Lynetten_inkl bilag[2].PDF
Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9022655

Til Trafik-, Bygge-og Boligstyrelsen

Hermed fremsendes høringssvar vedr. LYNETTEHOLM Journal nr. TS6040102-00024 fra Sejlklubben Lynetten.

Vi har vedlagt et samlet høringssvar inkl. bilag i pdf.

For en god ordens skyld skal det bemærkes, at det vedhæftede materiale indeholder et forslag til en løsning, der sikrer fri ind og udsejling for alle både i Margretheholms Havn.

Det er en revideret udgav hvor rampen har en hældning på 6%, hvilket er i overensstemmelse med vejregler for statslige veje.

Med venlig hilsen

Airo Bjarking

Med venlig hilsen Airo Bjarking Formand	☎ 31319523 ✉ formand@lynetten.dk
 S/K Lynetten Refshalevej 200, 1432 København K	Spørgsmål om medlemsskab, plads i havnen, søsætning eller andre praktiske forhold sker ved henvendelse til Havnekontoret ☎ +45 32 57 57 78 ✉ info@lynetten.dk Åbningstider: Mandag til fredag: 8:30-11:00, torsdag: 15:00-18:00 samt lørdag: 10:00-12:00



København
Januar 2021

Til Trafik-, bygge- og boligstyrelsen

Sejlkлубben Lynettens høringssvar til "Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport".
J.nr TS6040102-00024

Sejlkлубben Lynetten fremsender dette høringssvar, da vi i miljøkonsekvensrapporten mener at kunne pege på en række forhold, der yderligere skal belyses. Lynetteholmen vil såvel i anlægs- som i driftsfasen i særdeleshed være til gene for det maritime fritidsliv i den nordlige del af Københavns Havn og for fritidssejlads i Øresund i al almindelighed. Disse konsekvenser samt de trafikale forhold skal yderligere belyses og foreslåede løsninger genovervejes.

Margretheholms Havn er en selvbyggerhavn og har fejret 40 år jubilæum. Der skal ikke herske tvivl om, at det er vores ønske at bevare havnen, dens aktiviteter og alle de faciliteter, som er opbygget gennem årene. Medlemmerne af Sejlkлубben Lynetten, som driver Margretheholms Havn, har gennem årene investeret over 50 mio. kr. i udvikling og vedligehold. Herunder etablering af klubhuse, kraner, bådhandteringssystem m.v. Dette er gennem årene sket uden offentlige tilskud.

Margretheholms Havn udfordres af planerne for Lynetteholmen

Helt konkret er Sejlkлубben Lynetten og klubbens drift af Margretheholms Havn truet på sin eksistens. En gennemførelse af de skitserede planer for en vej med klapbro over indsejlingen til Margretheholms Havn, vil gøre det umuligt at videreføre klubbens aktiviteter, som de er i dag. En så massiv lukketid på hverdage vil for klubben gøre det umuligt at indfri de forventninger, man som betalende medlem eller gæst med rimelighed, kan have som bruger af en lystbådehavn.

For at undgå en daglig "indespærring" foreslår vi derfor, at der etableres en anden løsning af jordtransportens passage over Margretheholms Havn - en "ned- og opkørselsrampe med akvædukt/vandbro". Dette løsningsforslag uddybes herunder.

Sejlkлубben Lynetten har til huse i Margretheholms Havn, som er Danmarks største foreningsdrevne havn og drives med formålet at udvikle sejlkлубben til gavn for 1.256 medlemmer (opgjort 22-01-2021). Sejlkлубben blev etableret i 1974 på medlemmernes eget initiativ, regning og ikke mindst arbejdskraft. Sejlkлубben har i alle årene lejet vand- og land-



arealer af først Københavns Kommune - siden af By & Havn. Medlemmerne har gennem årene investeret mere end 50 mio. kr. i bygninger, udbygning og vedligeholdelse af vores havn. Samtidigt er der lagt ti-tusindvis af frivillige arbejdstimer. Klubben har uden omkostninger for udlejer siden etableringen, samlet betalt godt 40 mio. kr. i leje.

I dag lejer sejlkлубben vand og landareal af By & Havn for årlig udgift på 1,27 mio. kr. Til dækning af huslejen opkræves kontingent af klubbens 1.256 medlemmer. Hvis klapbroen etableres og dermed fri ind- og udsejling begrænses, kan det på sigt medføre, at medlems-tallet falder. Færre medlemmer kan give større udfordringer for klubbens økonomi. Yderligere kan indtægterne fra gæstesejlere, som kommer i et stort antal for at besøge København, falde drastisk på grund af de forringede adgangsforhold. Desuden kan sejlkлубbens avance ved salg af brændstof reduceres, og servicen som salgssted falder.

Sejlkлубben er med sejlere, junior- og senior(pensionist)afdeling et stort aktiv for sejlere i hovedstadsområdet. Klubben er arrangør af kapsejladser og huser restaurant, værft og en af Københavns største marinebutikker. Havnen huser også en afdeling af "Dansk Sørednings-selskab". Selskabet drives af private midler og har sin københavnerbase i Margretheholms Havn. Selskabet havde 72 undsætninger i 2019 og 121 i 2020. Øvrige nærmeste redningsstationer findes i Køge og Helsingør. Søredningen dækker således en stor del af Øresund fra syd til nord.

Sejlkлубben besøges hver sæson af mange danske som udenlandske gæstesejlere (årligt ca. 4.500 døgn-lejere), og havnen og dens faciliteter er desuden en ganske væsentlig del af lokalmiljøet på Margretheholm og Refshaleøen.

Sejlkлубben Lynettens bestyrelsen vil i det efterfølgende gøre rede for de forhold, der er belyst i miljøkonsekvensrapporten, men som efter vores opfattelse er utilstrækkeligt belyst, og hvor alternative løsninger skal genovervejes.

Trafikale forhold

Miljøkonsekvensrapporten konkluderer, at det aktuelle vejnet er utilstrækkeligt, hvis etablering og drift af Lynetteholmen igangsættes. Det foreslås derfor, at en ny vej til jordtransport fra Kraftværkshalvøen via dæmning med klapbro føres til Refshaleøen - altså vil skære sig gennem indsejlingen til Margretheholms Havn. Broen skal være åben for gennemsejling for sejlskibe aften og nat samt i weekender. Det beskrives, at "vejføringen er valgt bl.a. af hensyn til en fortsat brug af Margretheholms Havn."

Vi kan ikke anerkende, at der her er tale om et hensyn og finder det uacceptabelt, at klubbens medlemmer begrænses i brugen af deres både i så stor en udstrækning. En forhandling om yderligere åbningstider antydes som afbødende foranstaltning, men vi kan ikke se, at en



forhandling om dette skulle kunne afbøde den trussel mod medlemmernes og gæsternes brug af vores havn. Som det er også fremgår af miljøkonsekvensrapporten er broens åbningstider bestemt ud fra trafikken af lastbiler, og vi finder det derfor usandsynligt, at der i dette tilfælde kan blive tale om reelle forhandlinger, da forholdene for behov for transport af jord kan variere meget og ændre sig over årene. Det er klubbens frygt, at der med tiden vil blive så stort et pres på modtageranlægget på Lynetteholmen, at broens åbningstider i kortere eller længere tider vil blive yderligere begrænset. Der er gennem årene kørt meget jord til Nordhavnsdepotet udenfor almindelige åbningstider.

En klapbro udgør en så væsentlige negativ påvirkning af klubbens virke, at vi mangler belysning af alternativer til den forelagte løsning med klapbro. Det kunne være tilbud om hel eller delvis erstatningshavn med indikation af tidsplan, økonomi og driftsforhold. Sejlere bruger deres lystbåd som andre bruger et sommerhus – men hvem ønsker et sommerhus, hvor man ikke kan åbne hoveddøren fra kl. 7 til kl. 16. En fritidssejler sejler, når vejret er til det og ikke når der er "låst op".

Vi har taget udfordringen op - Et alternativ til klapbroen

Som alternativ foreslår vi derfor at der etableres en anden type transportvej på tværs af indsejlingen til Margretheholms Havn.

Fra Kraftværkshalvøen til Refshaleøen etableres i stedet for en klapbro en akvædukt (tunnel med vand over hvor både kan sejle) med nedgravede ramper. Sejlklubben Lynetten har ved hjælp fra erfarne ingeniører fået udarbejdet et forslag til en løsning, der i etablering og ikke mindst i vedligehold og drift vil være en billigere løsning end den i miljøkonsekvensrapporten skitserede. Til fordel for også jordtransporten giver denne løsning ingen tidsbegrænsning. Kun hensynet til naboerne vil kunne begrænse fri lastbiltrafik og vil ikke henvise sejlads til en fastlåst og forventelig konfliktfyldt tidsramme. Beregninger viser desuden at vores forslag til glæde for ikke alene havnens brugere men også for boligerne på Margretheholms vil generere mindre støj og støv. Hertil kommer at vores løsning vil bidrage til at løse endnu en brik i klimatilpasningen af København, da anlægget på sigt kan udbygges med stormflodssluse i akvædukten.

Vores forslag blev fremlagt, i en tidligere udgave, på et møde med By & Havn 13. januar 2021. Det reviderede forslag er desuden vedlagt dette høringssvar som bilag. Vedlagt er også et støj-notat der viser at støjen ved en akvædukt vil være væsentlig mindre.

Miljøkonsekvensrapporten rummer andre forslag end en klapbro. Disse ses ikke undersøgt. Desuden fremkommer der ikke oplysninger i rapporten omkring de gener som en klapbro giver Margretheholms Havn, kun at det vil have en væsentlig påvirkning. Det finder vi er en alvorlig mangel. Vi ønsker derfor undersøgt såvel de alternative vejgennemføringer, som alternativer til løsning af de problemer som en begrænset broåbning giver for driften af en havn. Endvidere ønskes belyst i hvilken udstrækning der kan peges på alternative placeringer



for både med mast. Dette fremgik som en mulig løsning i de det første ideoplæg for projektet, men er udeladt som alternativ i miljøkonsekvensrapporten.

Sejlads af jorden til Lynetteholmen.

I miljøkonsekvensrapporten beskrives, at en screening af mulighederne for at sejle jorden til Lynetteholm har ført til konklusionen, at en sådan løsning er forbundet med øgede anlægs- og driftsomkostninger samt en højere miljøbelastning. Det afvises hermed som en mulighed. Umiddelbart er det ikke muligt at få indsigt i disse undersøgelser og beregninger, da baggrundsrapporterne kun viser beregninger for den foreslåede jordtransport. Desuden fremføres den indlysende forudsigelse, at mængden af jord, der vil blive transporteret med lastbil unægtelig vil være den samme. Udskebets jord fra et eller flere steder, der ikke forudsætter så massiv lastbiltransport gennem den centrale del af byen, vil trafikbelastningen kunne reduceres betragteligt.

De antydede øgede omkostninger ved søtransport/pramning, bør opvejes imod de omkostninger de kommunale veje påføres ved fravalget af transport ad søvejen. De trafiktællinger, rapporten henviser til, er fra fire og op til syv år gamle. Siden da er sket en åbenbar forøgelse. Angående CO₂-belastning med transport af jord på pramme, så anerkender vi at der kan være tale om en større belastning, da jorden skal håndteres flere gange, men da dette ikke er belyst i hverken miljøkonsekvensrapporten eller baggrundsrapport, og en CO₂-belastning forventeligt vil kunne minimeres ved f.eks. at benytte pramme og maskiner med hybrid eller elmotorer, mener vi ikke at det er rimeligt at afvise dette som alternativ til jordkørsel. På den baggrund mener vi, at muligheden for at sejle jorden til Lynetteholmen skal undersøges yderligere.

Østlig Ringvej - en reel mulighed?

Flere steder er "Østlig Ringvej" inddraget. Denne (kommende?) fase i hele Lynetteholmsprojektet er, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, ikke besluttet, og kan derfor ikke for nuværende inddrages i overvejelser ang. denne rapport. Trods dette angives øgede anlægsomkostninger for denne eventuelt kommende ringvej som begrundelse for at Lynetteløbet skal lukkes. Hvis rapporten inddrog eksistensen af denne vej, ville de meget vanskelige transportforhold omkring Refshaleøen og på Nordamager kunne løses langt mere konsekvent. Dette til gavn for hele byen. Det samlede projekt bør med den usædvanlig lange tids-horisont fra start inddrage dele af kommende faser. Allerede i formålsbeskrivelsen er under pkt. 2 angivet "Areal til byudvikling". Skal Lynetteholmen kunne opfylde dette formål, er en vejforsyning vel uomgæelig. Fastlægges perimeter, er behovet for en vej ikke til diskussion.

I rapporten er antaget, at denne ringvej er etableret i 2035, hvorefter trafikbelastningen i indre by og omkring Refshalevej forventes at falde. Vejen over Margretheholms skal dog fortsat fungere – og hvis ikke ringvejen vedtages og etableres betyder det at belastningen for



klubben og beboerne vil være længere end det er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Dette forhold skal belyses yderligere og opstilles på lige vilkår som hvis ringvejen etableres.

Sejladsmæssige forhold

Anlæggelse og drift af Lynetteholmen vil få ganske betydelige konsekvenser for byens og ikke mindst Margretheholms Havns maritime liv. Fritidssejladsen i den nordlige del af Københavns Havn - i det hele taget for sejlere i den centrale del af Øresund, vil helt konsekvent blive berørt negativt. Det drejer sig om:

- Adgang til Margretheholms Havn begrænses i væsentlig grad. København risikerer at miste 750 havnepladser. Det vurderes, at det aktuelle behov for nye bådpladser i byen er på 1235, baseret på tal fra FLID. Dette tal er ifølge Dansk Sejlunion stigende. Ønsket om et aktivt fritidsliv på vandet er voksende. Ventelisten til en bådplads i havnen er aktuelt 5 år eller derover og viser det samme billede.
- Søsikkerheden i vores del af Øresund svækkes. I tilfælde af pludseligt opstået dårligt sejlvejr samt en lukket bro over Margretheholms Havn, kan det være forbundet med risiko alene at kunne at benytte det ovenfor nævnte Kronløb for at komme i "roligt vand". Aktionsvilkårene for Dansk Søredningsselskabs base i Margretheholms Havn forringes. Et mastebærende skib, der kun i faste perioder kan passere broen i Margretheholms havn vil tvinge havarister i hele den danske del af det centrale Øresund til længere og måske farefuld færd.
- Lukning af Lynetteløbet. - Adgangen fra syd til Københavns Havn forlænges og vanskeliggøres betydeligt.
- Kronløbet indsnævres. - Som fremtidig eneste adgang skal erhvervs- og fritidssejlads dele en relativ smal passage. Det vil for fritidssejlerne, herunder også kajak og roere, blive en betydelig hindring. For selv om erhvervssejladsen i antal skibe ikke er skræmmende, kan størrelsen af dem være frygtindgydende.
- Adgang til Københavns Motorbådsklubs Havn vest for Prøvestenen begrænses.
- Der nedlægges en kapsejladsbane, der benyttes af flere københavnske klubber flere dage om ugen og lejlighedsvis til nationale og internationale stævner. Det vil med de kommende trange forhold i og omkring Kronløbet være vanskeligt at finde en alternativ placering til denne.



Befolkning og menneskers sundhed.

Vi har andet sted i dette høringssvar påpeget forhold, vi anser for væsentlige forringelser i forhold til befolkningens sundhed. Det er i særlig grad forhold skabt af ulemper i forbindelse med transport af jorden.

Desuden finder vi, at hverken den akkumulerede støj eller støvet fra arbejdspladsen ved HOFOR og ARC syd for Margretheholms Havn samt undervejs fra Prøvestensbroen til Refshaleløen i tilstrækkelig grad er beskrevet. Desuden savner vi en konkretisering af de kompenserende afværgende foranstaltninger, der her tænkes sat i værk.

Sammenfatning

Sejlklubben Lynetten anerkender By & Havns samt Københavns Kommunes behov for at udvikle byen og nyttiggøre overskudsjord fra Kommunen. Men vi kan ikke anerkende nødvendigheden i at lukke vores havn og klub inde.

Derfor har vi her fremsat et økonomisk forsvarligt forslag til en anden løsning end den i miljøkonsekvensrapporten beskrevne. Vi argumenterer på et sagligt grundlag for at vores forslag er i samspil med og i øvrigt tager større hensyn til Refshaleløens og Margretheholms beboere og brugere.

Vi har en tro på at yderligere analyser af alternative transportløsninger kan bane vej for løsninger, der er bedre for byens borgere.

Vi frygter, at projektet i sin nuværende udformning ret konsekvent kan blive ødelæggende for københavnernes og besøgendes muligheder for rekreative naturoplevelser. En nyttiggørelse af Fælledparken kan ingen vel forestille sig. Endnu da?

De største konsekvenser for Sejlklubben Lynetten som følge af en klapbro midt i indsejlingen til havnen kan opsummeres således:

- Begrænset adgang til og fra havnen ad søvejen. Besejling, der kun er mulig i tidsrummet kl. 16.00 - 07.00 samt i weekenden, er ikke foreneligt med havnens aktiviteter som helhed: praksis sejladsundervisning for både børn og voksne, fritidssejlads, gæstesejlere og søredning. Ca. 70 % eller godt 520 både vil ikke kunne passere en lukket klapbro, da de er mastebærende.



- Der forventes langt færre gæstesejlere, som bidrager til havnens (og Københavns) økonomi. Havnen har i snit 4.500 overnattende gæstebåde om året, hvilket svarer til 9-13.000 besøgende til lokalområdet.
- Erhvervene på havnen, Restaurant Lynetten, Lynettens Bådservice (maritim butik) og Yacht Service (værft) mister omsætning og og risikerer lukning.
- Dansk Søredningsselskab, som har station i havnen, får dårlige vilkår for assistance til nødstedte skibe i Øresund. De nærmeste søredningsstationer ligger i Helsingør og Køge.
- Maritim brændstoftankning, der i vidt omfang benyttes af gæster, men også er grundlag for placeringen af søredningsstationen. Dette betydelige bidrag til havnens økonomi bliver ligeledes ramt.
- Juniorafdelingen, der underviser et stort antal børn og unge i sejlads, vil blive begrænset i deres praktiske undervisning, da en del af deres træningsområde vil blive erstattet af en dæmning og klapbro.
- Begrænsninger på havnen, vil betyde medlemsnedgang og yderligere forstærke den store manglen på bådpladser i og ved København. FLID (Foreningen af Danske Lystbåde Havne) har ved seneste undersøgelse beregnet er der p.t mangler 1.235 bådpladser i og omkring København. Alene i Sejlklubben Lynetten er der en venteliste på ca. 200 både der ønsker plads.

Kunne vi pege på positive konsekvenser for det maritim liv i København i den kommende tid, havde vi gjort det. Og dog: Lynetteholmens kommende beboere kan måske blive tilbudt dette. Men kun få af disse er vel født endnu, og skal vel have lov til selv at tage stilling.

Vi anerkender, at København skal klimasikres og at der må findes løsninger på forventelige udfordringer ifm stormflod og havspejlsstigninger. Vort forslag vedr. Margretheholms Havn er en del af en løsning. Endda med udsigt til at udgøre en del af klimasikringen af Margretheholms og de bagvedliggende områder.

Er det ikke muligt at sikre ordentlige forhold for medlemmerne i Sejlklubben Lynetten, forventer vi at By & Havn som minimum skitserer alternativer for placering.

Sejlklubben Lynetten er Danmarks største foreningsdrevne lystbådehavn. Vi håber, at vi med dialog vedr. Lynetteholmen, kan vedblive netop det.

/Bestyrelsen
S/K Lynetten



Bilagsoversigt:

Bilag 1 Notat vedr. foreslåede skitseprojekt

Bilag 2 Hoved-tegning

Bilag 3 Tværsnit-tegning

Bilag 4 Anlægsoverslag

Bilag 5 Støjberegninger

Margretheholms Havn, Akvædukt- og rampeløsning

Beskrivelse af skitseforslag

Som alternativ til den af By & Havn forelagte løsning med en klapbro og dæmning til krydsning af jordtransportvejen henover forbassinet til Margretheholms Havn har sejlklubben Lynetten fået udarbejdet vedlagte skitseforslag, der udgør en akvædukt- og rampeløsning til jordtransportvejen.

Skitseforslaget følger det tracé som forslaget fra By & Havn følger.

Ramperne har en hældning på 6%, hvilket er overensstemmelse med vejregler for statslige veje.

Skitseforslaget omfatter følgende:

- Denne beskrivelse
- Hovedtegning 00, dat. 21.01.2021
- Snittegning 10, dateret 21.01.2021
- Anlægsoverslag, dateret 21.01.2021

Forslaget er udarbejdet for at sikre en fri ud- og indsejling til havnen, dvs. havnen kan bruges af sejl både næsten fuldstændig som vi i dag bruger havnen, dvs. vores ud- og indsejling skal ikke planlægges ud fra hvornår en klapbro har åben.

Vi kan i dårligt vejr sejle ind i havnen til vores plads uden at skulle sejle rundt i forbassinet eller længere ude og vente på en broåbning.

Endvidere kan følgende noteres om forslaget:

- At klapbroen og havneakvædukten med hensyn til vejbetjening og visuelt indtryk vil fremstå tæt på ens med et plus til havneakvædukten
- At klapbroen og havneakvædukten med hensyn til VVM herunder aftryk, vandgennemstrømning, luftforurening (støv), støj mm er tæt på ens med et plus til havneakvædukten
- At havneakvæduktens fordele frem for klapbroen på baggrund af ovennævnte fremstår klarere med betjening af lystbådehavnen, anlægøkonomi, udførelse samt driftøkonomi som de primære fordele
- At forslaget miljømæssigt for havnen er ligeværdigt med det af B&H fremlagte løsning med klapbro og dæmninger
- At forslaget støj mæssigt (jordtransporter med lastbiler) er klart bedre end det af B&H fremlagt løsning med klapbro og dæmninger.

En fordel for jordtransporter til Lynetteholmen er at de principielt kan foregå hele døgnet, hver der skulle opstå behov for dette

Løsningen omfatter en kort akvædukt med en gennemsejlingsbredde på 12 meter, således at to både med en bredde på 3-4 meter kan passere hinanden sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Dybden i gennemsejlingen er 3,5 meter, hvilket er tilstrækkeligt til de motor- og sejl både der ligger i havnen og til gæstebåde, jf. hovedtegning 00.

Max havnedybde i Margretheholms Havn er ca. 3 meter, jf. Havnelodsen

Jordtransporten foregår i en kort tunnel (15 meter) under akvædukten. Tunnelen har en bredde på 9 meter og en højde på 4,5 meter, jf. snit A-A, tegn. 10.

Akvædukten/tunnel er udført i in situ støbt jernbeton i en midlertidig byggegrube.

Jordtransportvejen ned til akvædukten/tunnel udføres som ramper, der omgives af rammede/nedpressede spunsjern. Af hensyn til vandtætheden af spunsvægge svejses alle låse (lodret) mellem spunsprofiler.

Bunden mellem spunsvægge udføres med en 1 – 2 meter tyk armeret betonplade.

Afhængig af geotekniske undersøgelser kan betonbund i ramper forsynes med jordankre for at sikre opdriften.

Hvor spunsvæggene er højst udføres en tværgående stålafstivning, som lastbilerne kan passere under, jf. snit BB/tegn. Nr. 10.

Jordtransportlastbiler kører direkte på betonbunden i ramper og den korte akvædukt.

Akvædukten / tunnelen forsynes med en pumpeump således at overfladevand fra ramper og evt. indtrængende havvand kan bortpumpes.

Tunnel og ramper forsynes med vejbelysning.

Stormflodsikring:

Spunsen mod Øresund kan forhøjes til kote +3.0 og akvæduktvæggene, dvs. vægder der vender mod Øresund kan tilsvarende forhøjes til kote +3.0, jf. snit A-A og B-B på tegning 10.

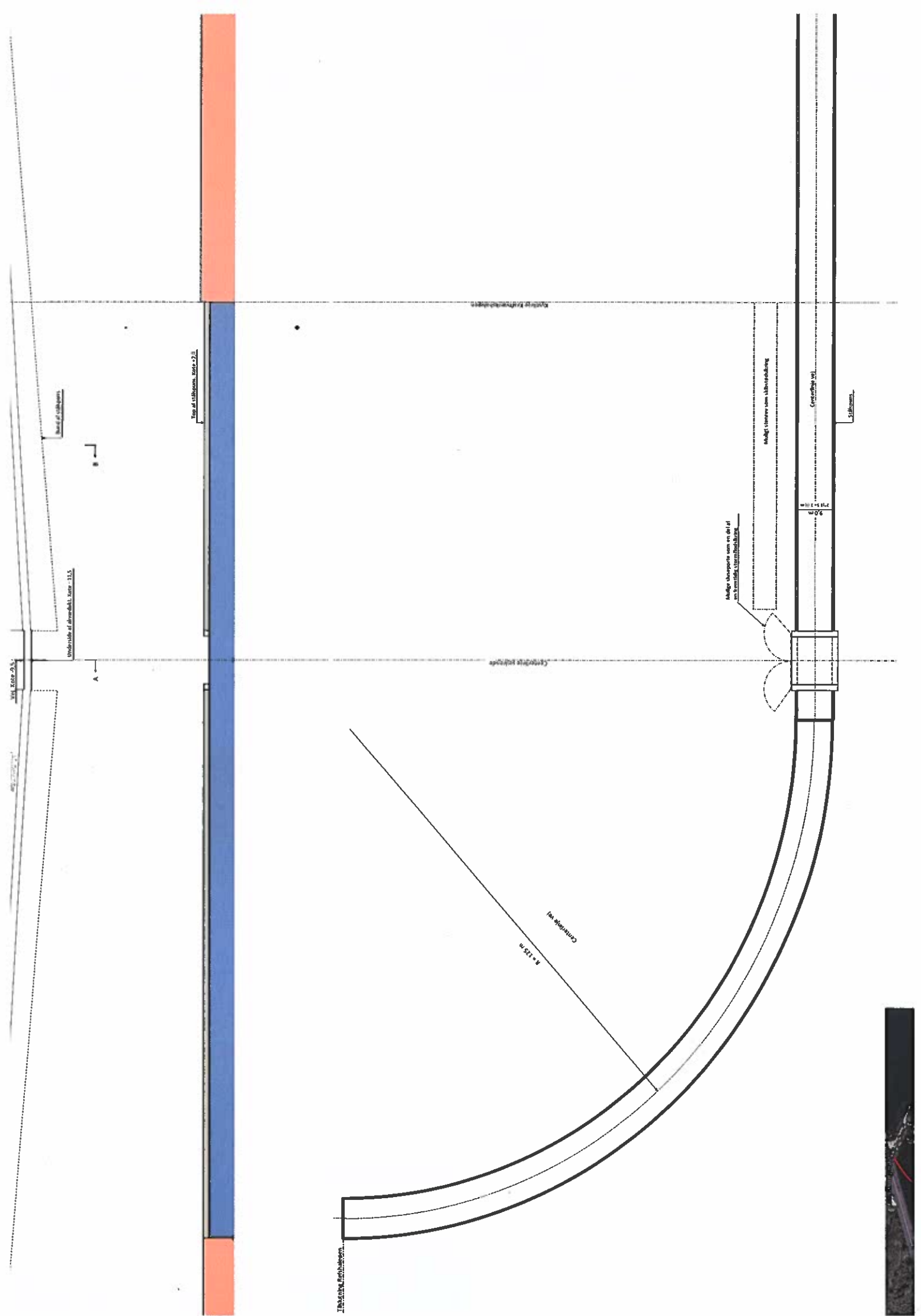
Betonen i akvædukten kan forberedes med indstøbninger til sluseport, der kan udføres/monteres på et tidspunkt hvor dockporten i Kroneløbet udføres udføres/monteres – formentlig i 2045.

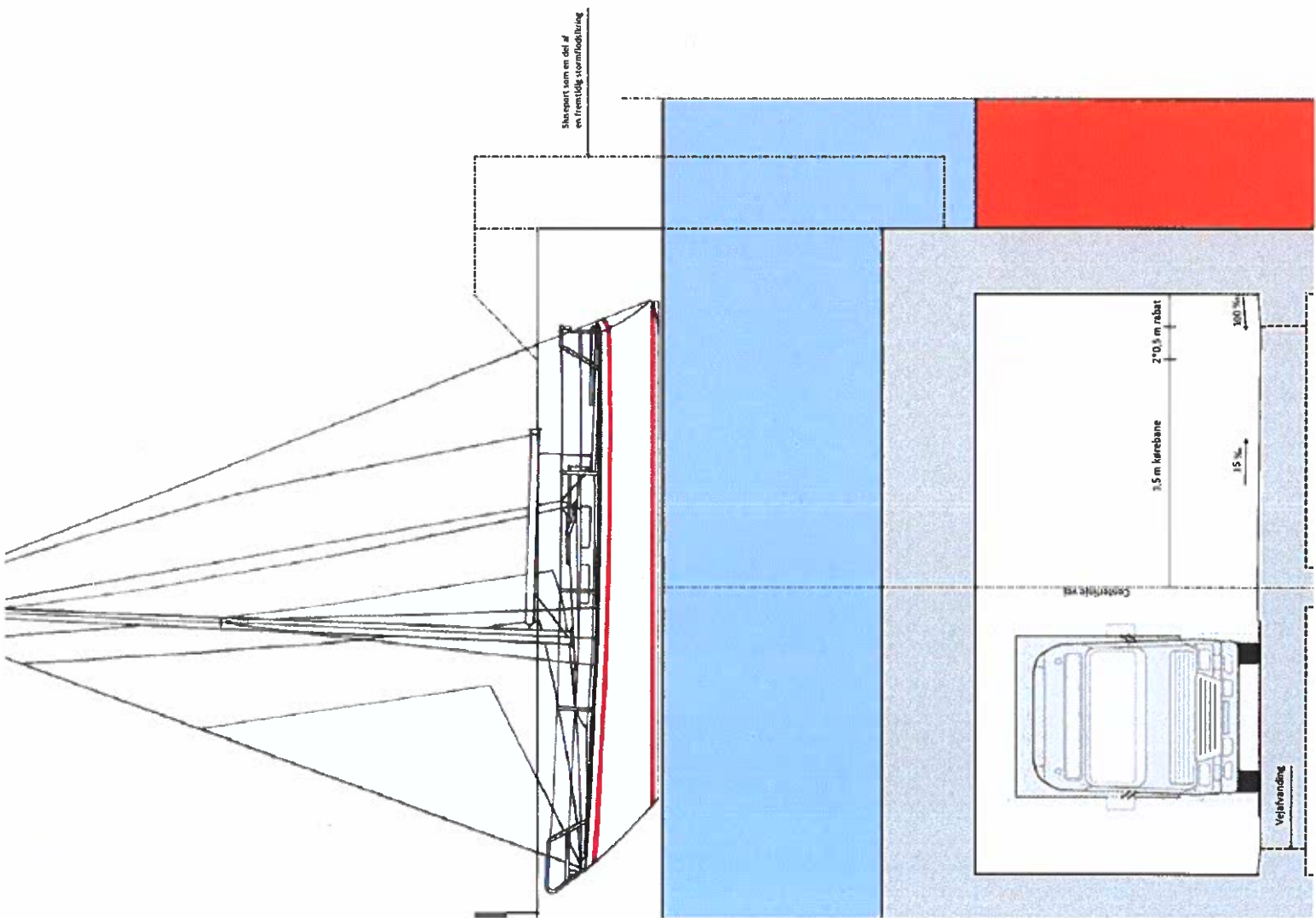
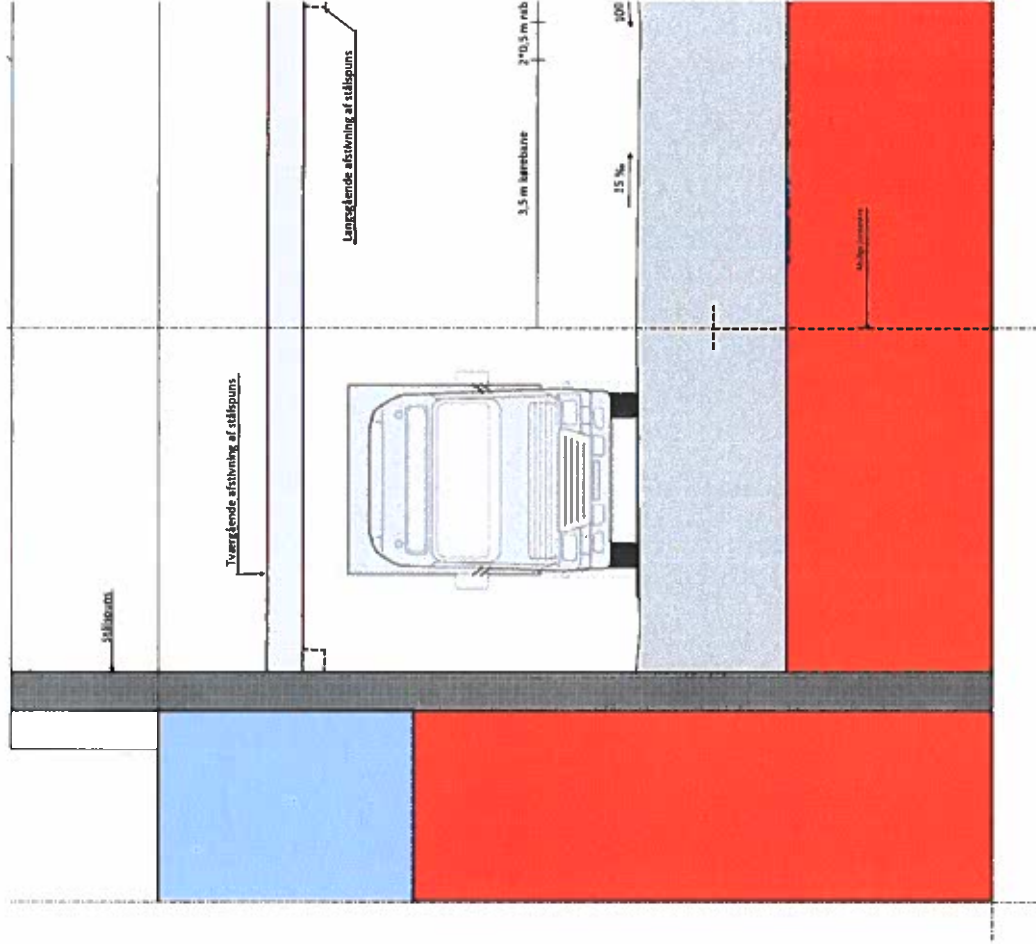
Økonomi:

Til skitseprojektet er der udført et anlægsoverslag baseret på mængder og enhedspriser ud fra erfaring fra tilsvarende projekter.

Anlægsoverslag er baseret på hovedtegning 00 og tværsnit på tegning 10 samt prisniveau 2020.

På anlægsoverslaget er der en særskilt post vedr. stormflodssikring.





Margretheholm Havn

Jordtransport til Lynetteholmen

Akvædukt- og rampeløsning. Vejhældning max 6%

Skitseprojekt

Anlægsoverslag

Dato 21-01-2021

Post	Beskrivelse	Sum
1	Stålspons (inkl. byggegruppe)	23.000.000
2	Udgravning, tilfyldning og tørholdelse	4.500.000
3	Betonarbejder (inkl tætning af støbeskel)	21.100.000
4	Øvrige arbejder (M&E mm)	1.000.000
5	Uforudsete udgifter (25%)	12.400.000
I alt (inkl. uforudsete udgifter)		62.000.000
6	Stormflodsikring (kote +3,0)	1.400.000

Note:

Anlægsoverslaget er baseret på tegning nr. 00 Hovedtegning og tegning nr. 10 Tværsnit herunder de i noterne angivne forudsætninger

Prisniveau 2020

Torsten Mølgaard / torstenmoelgaard@gmail.com
Peder Lemb Nielsen / pederlembnielsen@gmail.com

Notat

Dato: 21.01.2021

Projekt nr.: 1015602-01

T: +45 2540 0168

E: jac@moe.dk

Projekt: Lynetteholmen

Emne: Beregning af støj i lystbådehavn fra planlagt ny transportvej

Notat nr.: -

Rev.: 1

1 Notatets formål

I forbindelse med etableringen af Lynetteholmen, har By og Havn fået udfærdiget en miljøkonsekvensrapport dateret 24-11-2020.

En af mulighederne for at transportere jord til opfyldning af området, er at etablere en ny vej, der føres over indsejlingsbassinet til Margretheholm Havn. Denne vej skal anvendes af lastbilerne der tilkører jord.

Dette notat har til formål, at beregne støjbelastningen i lystbådehavnen for disse transporter, idet dette ikke er omfattet af miljøkonsekvensrapporten.

2 Baggrund

Projektets formål er at det kan bidrage til klimasikringen af København, det giver mulighed for byudvikling, det disponerer overskudsjord og kan bidrage til finansiering af infrastruktur.

Det projekt der er besluttet, og som derfor er det som miljøkonsekvensrapporten omhandler er etableringen af øens perimeter samt efterfylde den med overskudsjord fra Storkøbenhavns øvrige byggeprojekter. Altså alene at etablere en ny ø.

Placeringen af øen er øst for Trekroner Søfort mellem Nordhavn og Refshaleøen.

MOE A/S

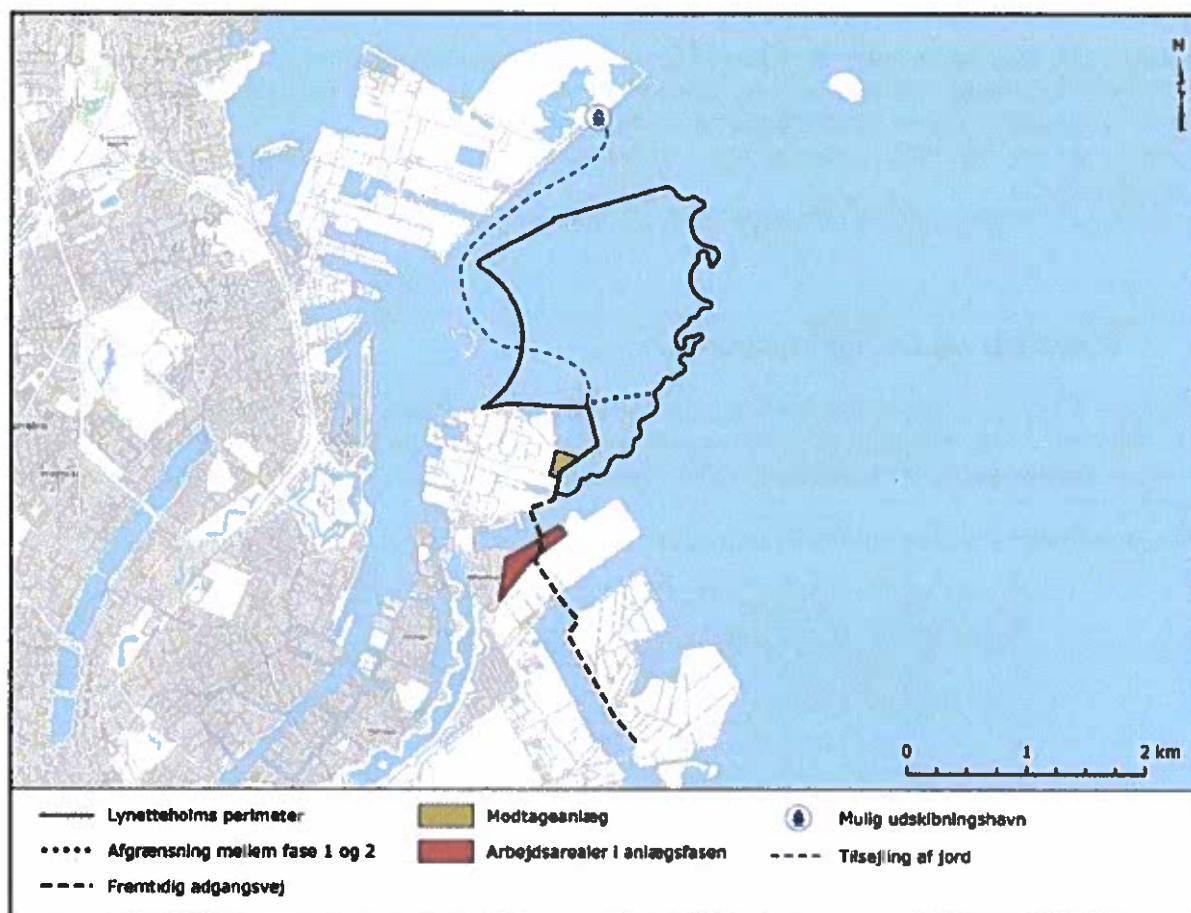
Buddingevej 272

DK-2860 Søborg

T: +45 4457 6000

CVR nr.: 64 04 56 28

www.moe.dk



Figur 1. Etablering af ny ø øst for Trekroner Søfort. Kilde: Miljøkonsekvensrapporten, By og Havn.

Selve etableringen af perimetren er nedramning af spuns, og dette anses for at være projektets anlægsfase. I anlægsfasen ses det ofte, at der tillades højere støjbelastninger fra de processer der foregår, idet der er tale om en midlertidig virksomhed.

Opfyldningen af Lynetteholmen er en driftsfase, idet projektet alene er etablering af jorddepotet, og opfyldningen således er driftsfasen. Opfyldningen forventes at kunne være afsluttet i 2035.

Der forventes anlagt en fremtidig adgangsvej (stiplet linje på figur 1), hvor jordtransporterne skal køre til Lynetteholmen.

Støjbelastningen fra denne vej er ikke omfattet af Miljøkonsekvensrapporten. Denne omhandler alene trafikstøj fra offentlig vej.

Idet denne adgangsvej forventes alene at være til rådighed for lastbilkøretøjer samt andre køretøjer til Lynetteholmen, men ikke for offentlig trafik, vil støjbelastningen er henregnes som virksomhedsstøj fra det selskab, der står for arbejdet.

Vejtrafikstøj og støj fra lastbiler fra virksomhedens område beregnes og vurderes på vidt forskellige måder. Der er forskellige midlingsmetoder og grænseværdier, og derfor kan resultater fra de to støjtyper heller ikke sammenlignes – heller ikke selvom en lastbil subjektivt støjer det samme, om den kører på offentlig vej eller på privat grund/adgangsvej.

Adgangsvejen over havneindløbet er foreslået fra By og Havns side at være en dæmning med smal gennemsejling i midten via en vippebro. Vippebroen vil være nede stort set hele dagperioden, hvorfor lystsejlerne ikke kan komme ind og ud af havnen.

Havnebestyrelsen har stillet et forslag om, i stedet at lave en tunnellsønsting, der vil tilgodese besejlingen af havnen.

Der foretages støjberegninger for begge de skitserede løsninger.

3 Støjvilkår og beregningspunkter

Støjgrænserne fastsættes af tilsynsmyndigheden, Københavns Kommune. Det er oplyst ved tidligere lejlighed, at støjvilkårene ved naboerne er sat iht. område type 3 "Område for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse, centerområde" i Miljøstyrelsens vejledning 5/1984 "Ekstern støj fra virksomheder".

Støjgrænserne er gengivet i tabellen herunder:

Mandag – fredag Kl. 07.00 – 18.00 Lørdag Kl. 07.00 – 14.00	Mandag – fredag Kl. 8.00 – 22.00 Lørdag Kl. 14.00 – 22.00 Søn og helligdag Kl. 07.00 – 22.00	Alle dage Kl. 22.00 – 07.00
50	45	45

Grænseværdierne er angivet som det ækvivalente, korrigerede støjniveau i dB(A) som funktion af tidsrum og områdetype. Støjgrænserne er gældende i skel ved naboerne.

I natperioden (22-07) må maksimalværdien med tidsvægtningen "Fast" ikke overstige $L_{pAmax} = 55$ dB.

Der foretages beregninger af støjbelastningen som støjkonturer og ikke i faste beregningspunkter. Beregningerne af støjkonturer udføres med samme nøjagtighed som punktberegninger, men der kan forekomme meget små unøjagtigheder, når de mange punktberegninger omsættes til støjkonturer.

4 Støjkilder

I denne rapport er alene medtaget kørsel med lastbiler på tværs af havneindløbet.

Det vil givetvis forekomme en del anden trafik tilhørende Lynetteholmen samt støj fra andre aktiviteter. Disse øvrige aktiviteter ligger langt væk fra lystbådehavnen, og forventes derfor ikke at have nævneværdig indflydelse på støjbelastningen i lystbådehavnen.

Herunder følger en gennemgang af de støjkilder, som er medtaget i beregningen af støjbelastningen ved naboerne. I beregningerne er medtaget støjbidraget fra en varelevering i natperioden. Data for lastbilerne er hentet fra Støjatabogen, Lydteknisk institut (nuværende Force) 1989.

Kørslerne giver følgende bidrag:

- Lastbil kører
 - Kildestyrke, $L_{WA}=101$ dB
 - Kildehøjde: 1,5 m over lokalt terræn
 - Kildestyrke fra Støjtabbogen, Lydteknisk Institut 1989

Der regnes med 350 læs jord, der alle ankommer indenfor dagperioden kl. 07:00-18:00. 350 læs svarer til 700 forbikørsler. Dette tal stammer fra BY og Havns faktaark om jordtransporterne.

Køreveje fremgår af figurerne med beregningsresultater.

5 Beregningsresultater

Beregningerne er udført iht. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 "Beregning af ekstern støj fra virksomheder". Til beregningerne er anvendt SoundPLAN® version 8.2, senest opdateret 28/1 2020. Beregningsmetode: GPM2005.

Der er foretaget beregning af støjbelastningen i lystbådehavnen som støjkonturer. Beregningsresultaterne fremgår af figur 2 og 3.



Figur 2. Beregning af støjbelastning som støjkonturer for broløsningen. Figuren er uddrag af vedlagte bilag.

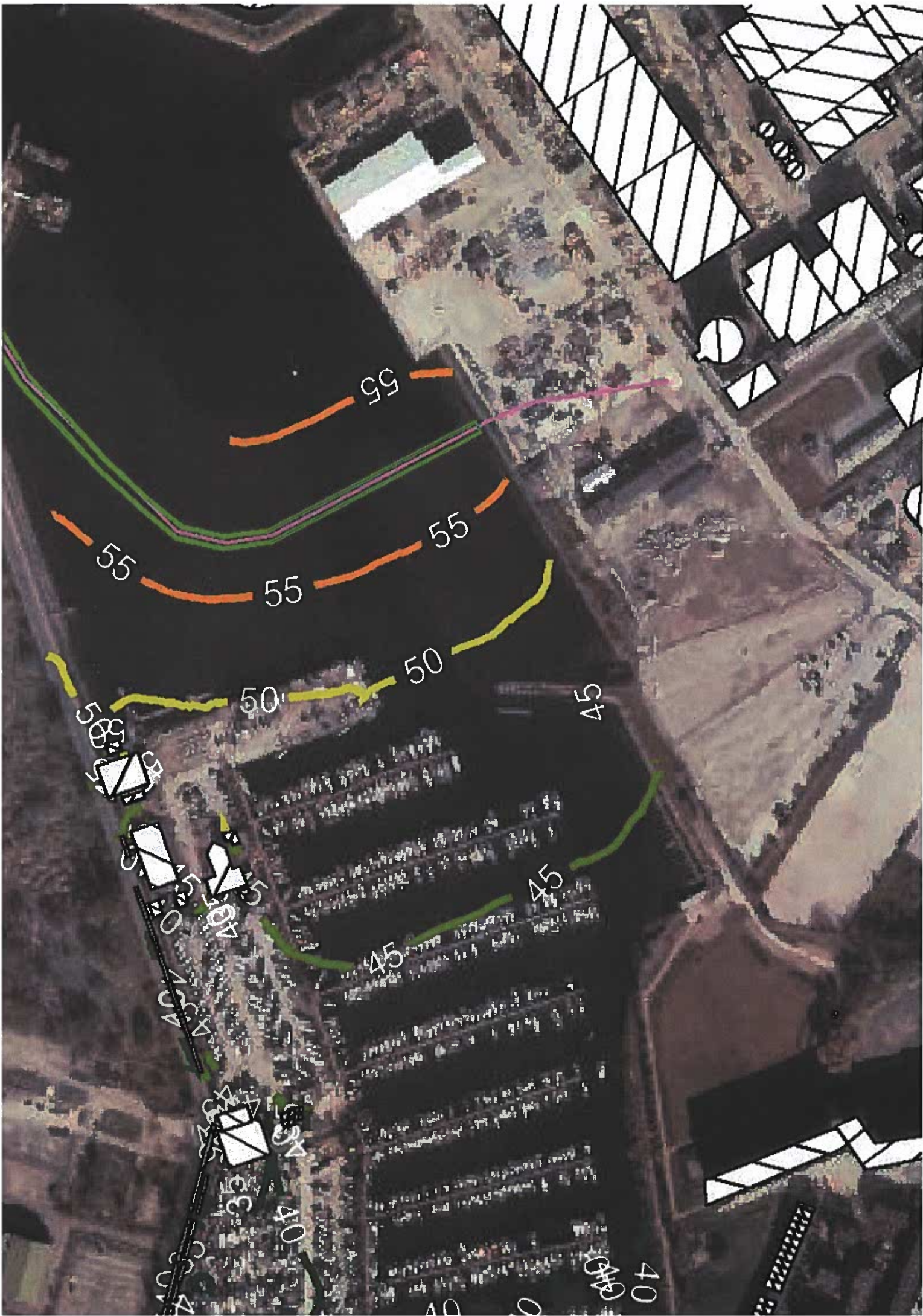


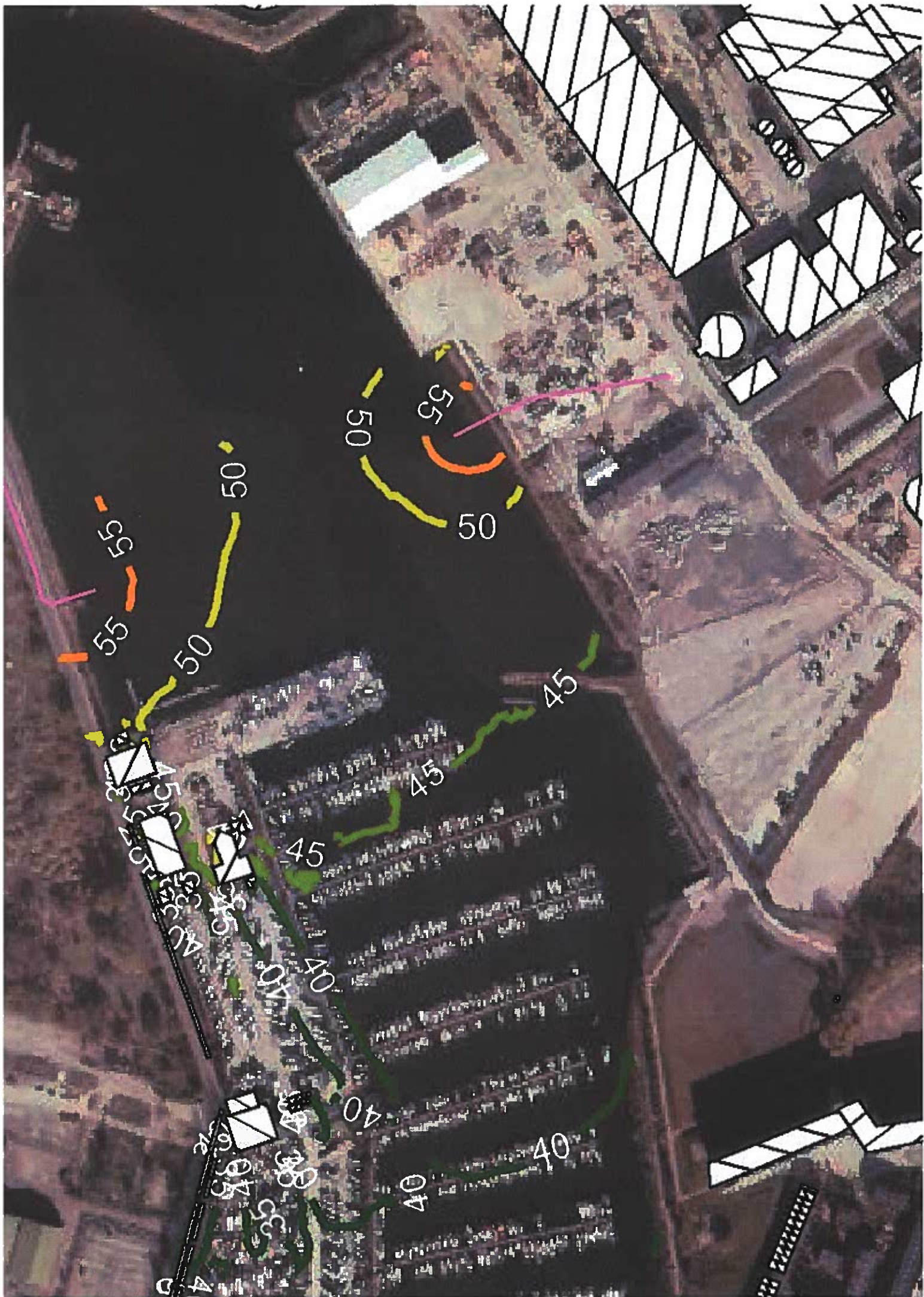
Figur 3. Beregning af støjbelastning som støjkonturer for tunnelløsningen. Figuren er uddrag af vedlagte bilag.

6 Støjens Karakter – toner og impulser

Hvis støjen fra virksomheden frembringer særligt generende støj med indhold af toner eller impulser, skal der tillægges 5 dB til det beregnede energiækvivalente støjniveau, L_{Aeq} , ved fastlæggelsen af støjbelastningen L_r . Det er støjbelastningen L_r , der skal sammenlignes med grænseværdierne. Det samlede tillæg for både toner og impulser kan højest være +5 dB.

Kørsel med lastbil giver ikke anledning til genetillæg.





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 skattekroner.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter er inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
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 antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner pr. stk.

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 den 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

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.

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med 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,

Michael Hein Aarøe

Kontakt:

Fra: Niels Ole Sorensen <
Sendt: 23. januar 2021 10:21
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar

Der er i forvejen vanvittig meget tung trafik gennem Christmas Møllers Plads. Det vil blive en ekstra stort og uoverskueligt problem med den projekterede tunge trafik, og gå direkte imod hvad kommunen, regionen og staten, satser på med at gøre op med luftforurening og tung ikke-grøn trafik gennem byen.

Problemet bør adresseres allerede nu, før der iværksættes plan for at køre så mange lastbiler gennem Christmas Møllers Plads.

Bedste hilsener
Niels Ole Sørensen

.....
Niels Ole Sørensen

.....
visions.dk /v. Niels Ole Sørensen, CVR 33980698
Christmas Møllers Plads 3, DK-2300 København S
vimeo.com/trailerproducer

Fra: jan leweson
Sendt: 23. januar 2021 10:42
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, for at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastruktur projekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'.

Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, hvad angår deres livskvalitet.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere
2. Lynetteholm og associerede projekter er 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 støjgener 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 spuds nedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 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.

Mvh Jan Leweson

Fra: Eva Brøndsted
Sendt: 23. januar 2021 10:53
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholm og associerede projekter

Sendt fra min Huawei Mobil

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver som borger bosat i Københavns Kommune, for at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastruktur projekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'.

Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, hvad angår deres livskvalitet.

Klagepunkter:

- 1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere**
- 2. Lynetteholm og associerede projekter er 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 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 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 støjgener 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 spuds nedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Vedr. Punkt 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.

Mvh Eva Brøndsted

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Vi skriver som repræsentanter for beboerne i andelsboligforeningen Nørre Søgade 25A-C, hvilket indbefatter samtlige beboere på matrikel 62. Vi bor derved på Nørre Søgade og meget tæt på både på H.C. Andersens Boulevard og Gyldenløvsgade.

Formålet med dette høringssvar er at bede Københavns Kommune genoverveje den nuværende jordtransportplan i forbindelse med konstruktionen af 'Lynetteholm' og associerede projekter 'Metro til Lynetteholm' og 'Østlig Ringvej'.

Vi motiveres af vores bekymring for vores beboeres livskvalitet, hvad angår en formodet stigning i luft- og støjforurening samt den øgede risiko for trafikuheld.

Klagepunkter:

- 1. Planen for at føre omkring 200 lastbiler gennem Nørre Søgade, H.C. Andersens Boulevard og Gyldenløvsgade 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 H.C. Andersens Boulevard.**

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 cirka 200 lastbiler dagligt skal passere tæt forbi vores matrikel indtil tidligst 2035¹.

Det er for os svært at tro, at denne 2035-deadline er pålidelig givet kommunens tidligere udfordringer med at overholde annoncerede deadlines i forbindelse med større infrastrukturprojekter.

Området nær Nørre Søgade er allerede blandt de områder, hvor luftforureningen i København er værst. Den samme luftforurening dræber, ifølge kommunens egne estimater, ca. 550 københavnere hvert år². Vi ser nødig, at vores beboeres liv skal sættes i yderligere fare pga. Lynetteholm og dets associerede projekter.

I den forbindelse vil vi særlig gøre opmærksom på, at vi er en forening med mange børnefamilier, og vores børn tager ekstra meget skade af luftforureningen, og de får flere

¹ <https://docplayer.dk/200373907-Lynetteholm-trafikale-forhold.html>

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

skadelige stoffer fra luftforureningen ned i lungerne sammenlignet med voksne. Vi vil derfor klart anbefale, at man med projektet forsøger at reducere de sundhedsmæssige konsekvenser og f.eks. overveje alle alternativer ang. transport af jord til Lynetteholmen. Særlig muligheden for at transportere jorden af søvejen synes som et godt alternativ.

Vedr. Punkt 2: Nørre Søgade og krydset ved Nørre Søgade og H.C. Andersens Boulevard er i forvejen meget trafikeret, hvorfor beboerne i vores andelsboligforening finder det noget utrygt at bringe deres børn gennem dette område. Risikoen for bilulykker, især højresvingsulykker, stiger signifikant hvis trafikplanen gennemføres.

Børnefamilier udgør en signifikant andel af vores andelsboligforenings beboere, og vi ser gerne, at trafikken i området bliver mindre farlig i stedet for mere farlig.

Vedr. Punkt 3: Støjforureningen i vores nabolag er, i kraft af trafikmængden på Nørre Søgade og H.C. Andersens Boulevard, allerede meget signifikant. Vi ser gerne, at støjforureningen bliver reduceret frem for forøget.

Venligst hilsen

Bestyrelsen

AB Nørre Søgade 25A-C

Matriklen 62

Kontakt:

Henriette Kaspersen, bestyrelsesformand

Fra: Jens Jacob Bierring
Sendt: 23. januar 2021 10:56
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Hej,

Jeg har forsøgt at læse rapporten og set et online møde. Jeg må indrømme at jeg er ikke fagmand men den har afstedkommet følgende spørgsmål.

1. Hvad betyder lynetteholmen for udskiftningen af saltvand til Østersøen. Er det ikke sådan at det har en betydning, at der kommer rigeligt med iltet saltvand til Østersøen. Lynetteholmen spærrer for en strømningsarm i Øresund, som må antages med 14 m dybde at kun lede en vis mængde vand. Har det slet ingen betydning når man begrænser strømmen ?

Jeg kunne se at holmen vil betyde en vis erosion af den nordlige og østlige del af middelgrunden. Det vides at den er forurenet, men hvad betydning har det hvis forurening spredes ved erosion ?

2. Hvad betyder det for sikkerheden for sejlads af alt fra robåde til og med kæmpe krydstogtskibe skal ind og ud af havnen på samme tid gennem slusen i kronløbet når strømmen bliver forstærket ved bygning af Lynetteholm?

3. Med tung trafik af lastbiler hen over Rådhuspladsen dagligt med opfyld i al fremtid vil det være rart om der stilles krav om, at det bliver lastbiler som ikke udsender giftige dieselpartikler. Det vides jo at partikelforureningen er et kæmpe problem for sundheden. Hvor god erfaring har man med det hidtige arbejde man har med at begrænse den slags luftforurening i byen. Jeg synes nemlig stadig jeg ser diesellastbiler overalt i byen.

4. Har Køge Bugt ikke et bevaringsværdigt miljø, siden at det er Ok at klappe afgravning fra havnen der? Er det ikke muligt at deponere dette et mere sikkert sted i miljødepot på land?

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. 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 biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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 påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces.

Venlig hilsen,

Jon Clausen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: ulla hesselbjerg
Sendt: 23. januar 2021 11:08
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Lynetteholm

Som roer fra klub i havnen kan vi kun se, at vi reelt spærres inde i havnen med bygningen af Lynetteholmen. Havnen som i forvejen har et større og større trafiktryk på mindre og mindre plads, år for år.

At vi spærres inde illustreres af, at vi siden bygningen af Nordhavn kun få gange om året har oplevet tilstrækkeligt godt vejr til at kunne ro nordpå fra havnen. Ligeledes har Svanemølle roklubberne måttet stationere både i containere i havnen for at få en rotur syd for Nordhavn.

Indtil nu har vi så haft muligheden for at ro sydpå, men med en Lynetteholm, som rager omtrent så langt ud som Nordhavn, og med en ret snæver passage til både krydstogskibe, færger samt alle størrelse både derunder vil passage være så godt som udelukket for roere og kajakker.

Jeg foreslår derfor en ny vej for småbåde fra havnen og sydpå:

Et rør under Krudtløbsvej fra Søminegraven til Minebådsgraven og videre et rør under Refshalevej fra Minebådsgraven til den kanal/voldgrav, som allerede findes mellem Margretheholm byggeriet og Refshalevej 110/Quinti Lynette.

Den kanal/voldgrav kan oprenses evt. udvides lidt og fra den er der højst 50 m til bunden af Margretheholm lystbådehavn, altså en overkommelig afstand at grave en ny kanal i.

Denne nye vej ville være sikker for robåde, kajakker og små motorbåde.

Samtidig vil trafikken gennem det nye Kronløb blive mere sikker og mindre kaotisk på de gode sommerdage, hvor alle Københavns både skal på Øresund.

Højvandssikring af den beskrevne vej er, forstår jeg af høringen primo januar, allerede planlagt ved dæmningen over Margretheholm lystbådehavn.

Med håb om seriøse overvejelser

Hilsen Ulla Hesselbjerg, roer

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. Den øgede mængde af lastbiltrafik gennem Christmas Møllers plads vil negativt påvirke livskvaliteten for beboere der bor langs og nær strækningen. Dertil er der stor bekymring for trafiksikkerheden herunder særligt for skolebørn.
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.

Endvidere vil der ved det udpegede knudepunkt, Christmas Møllers Plads, for den tunge trafik samt på de transportveje hertil være en forhøjet risiko for højresvingsulykker samt

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

usikkerhed for de mange skolebørn som skal færdes langs vejene og overkryds til skoler på Christianshavn, Amager Fælled, Islands Brygge og den nye Amagerbro 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 på Lynetteholmen. Der københavnske boligprisudvikling har ikke set et markant fald i forhold til flere billige boliger uagtet at der de sidste 20 år er opført mange boliger bl.a. på amager, Carlsberg Byen, Nordhavn m.fl.

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 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 påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces.

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Venligst hilsen,

Anne Fangel Arnhild og Philip Naegeli Arnhild

Kontakt:

378

Fra: per oesterby
Sendt: 23. januar 2021 11:31
Til: VVM-Sager

København har brug for at være en miljømæssig bæredygtig og social retfærdig by. Derfor skal byen udvikles i befolknings

Per fra sin iPhone

379

Fra: Rasmus Minor Petersen <
Sendt: 23. januar 2021 11:51
Til: VVM-Sager
Emne: Fwd: Høringssvar til Trafik- bygge og boligstyrelsen - Lynetteholmen

Hej

>

> Mit navn er Rasmus og jeg bor på Margretheholmen. Jeg cykler til dagligt i vuggestue og børnehave med mine børn. I forvejen er jeg ekstrem opmærksom på trafikken, da den ikke er særlig hensynsfuld i forhold til bløde trafikkanter. Jeg har ikke i sinde at sende min ældste søn alene af sted på cyklen nu, og tænker ikke, at det vil blive bedre med endnu mere tung trafik.

> Mal nogle strege i vejen, som gør det synbart hvor cykelister og fodgænger kan gå. Få bommen op, så der kun kan køre busser igennem, hvor der førhen var en bom ved Nette/basecamp. Anyways, man behøver ikke være ekspert for at vide, at der kommer til at opstå problemer for de bløde trafikanter.

>

> Derudover kan jeg fra mit soveværelsesvindue se, at der allerede ligger store bunker med jord, der hvor jeg ud fra tegningerne, kan se at det skal være en form for bro. Jeg ved ikke om I allerede er i gang, eller om det hører til et andet projekt. Men hvis det er jordtransportprojektet der allerede er startet, synes jeg simpelthen det er at holde os for nar. For så er beslutningen allerede truffet, og det er til grin. Og selvom jeg udtrykker min utilfredshed, får I det trumfet igennem alligevel. Og så skal man kigge sig selv i spejlet. Hvis ikke det er jord, som skal fragtes over. Så se bort fra ovenstående.

>

> Jeg har ikke forstand på tal og dB. Men jeg ved at folk herude er meget skeptiske for projektet. Og det må I vel også kunne forstå, når man noget godt, og der så kommer ændringer til noget mindre godt, usikkerhed osv.

>

> Mvh Rasmus

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 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,

Anne Nørgaard Friis

/s/

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Carolina Leguizamon
Sendt: 23. januar 2021 11:59
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen,

I disagree with the project because it is just so excessive! There are much cheaper, efficient, and simply better ways to solve the issues this project aims to solve. First off, I want to address how hypocritical the marketing for this project is, this is a bandaid for real housing problems and it is greenwashing.

Lynetteholm aims to solve Copenhagen's housing problem with a mega construction that will cost billions of krona. On top of this huge cost (that will likely increase because that is how most megaprojects go), it also expects to make a profit. Let's not fool ourselves and say that this will help those people that can't afford housing right now.

In terms of the environment, this is where I disagree with this project the most. I guess we just want the carbon neutrality sticker by 2025 but not take part in real change. Copenhagen's plan to carbon neutrality is already not comprehensive, and to think this construction will only start a year later blows my mind. You are telling me that we'll be "carbon neutral" and then the following year have hundreds of trucks polluting the city? The city can compensate for all the carbon they want but it will not make the air quality better. At least all the pavement engineers and road workers will have lots of jobs because we'll be fixing those overloaded roads for years.

In terms of resiliency, if the city cares about sea level rising they should propose real solutions. Lynetteholm is housing for wealthy people disguised as an environmental project. We need more retrofitting in the city and spending all that money in a single project does not make sense.

Med venlig hilsen,

Carolina Leguizamon
(Amager Resident)

382



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv
2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

København den 22. januar 2021

Høringssvar vedrørende VVM Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm

RBTs generelle konklusion:

Ud fra et bæredygtighedsperspektiv, som omfatter klima, transport, natur og forurening, er Lynetteholmprojektet en katastrofe. Byudvikling af en sådan størrelsesorden skal indtænkes i en regional sammenhæng, som omfatter alle tre regioner på Sjælland. Lynetteholm projektet bør skrottes.

RBTs konklusion vedrørende den igangværende høringsproces

Vi opfordrer til, at høringsprocessen skal begynde forfra på et grundlag, hvor alle de forbundne og gensidigt afhængige delprojekter i tvillingeprojektet miljøvurderes på en og samme gang. Vores konklusion begrundes ud fra følgende betragtninger:

1/ Lovlighed i forhold til EU's miljødirektiv

Den anvendte salamimetode, hvor forbundne projekter vurderes ét efter ét umuliggør en samlet vurdering af projekternes miljøkonsekvenser. Jorddeponi i et hul i Øresund er ikke et projekt i egen ret. Et fuldt udbygget Lynetteholm med plads til 35.000 boliger og ligeså mange arbejdspladser, Østlig Ringvej og ny metrolinje skal evalueres for miljøkonsekvenser i samme høringsproces. I samklang med professor i EU miljøret Peter Pagh vurderer RBT, at denne fremgangsmåde ikke er i overensstemmelse med EU's miljødirektiv.

2/ Et demokratisk underskud og udemokratisk forvaltningspraksis

Den kortest mulige otte uger lange høringsperiode blev lagt hen over jul og nytår i et coronaramt samfund, som hindrede den nødvendige information og borgerdialog om projektet. Befolkningen har stort set kun haft mulighed for at overvære informationsmøder, iværksat og styret af bygherren By og Havn. Planlagte borgerdialogmøder med uafhængige eksperter har måttet aflyses.

Det er problematisk, men mærkværdigvis lovligt, at bygherren By og Havn er ansvarlig for – og betaler for – udfærdigelse af høringsmaterialet, i dette tilfælde hos flere rådgivere, hvorved feltet af alternativ ekspertise indsnævres alvorligt. Det er dog endnu mere kritisabelt, at det er Økonomiforvaltningen i

Københavns kommune som skal stå for udarbejdelse af kommunens høringsudkast, i og med at selvsamme forvaltning har været bidragsyder til de kommissorierapporter for Lynetteholm og Østlig Ringvej, som blev offentliggjort i august 2020. Den kritiske distance, som er nødvendig i en høringssag, bliver derved kortsluttet.

Det er set fra en demokratisk synsvinkel ligeledes stærkt utilfredsstillende, at Transport- og Boligministeriet tillader sig at fremsætte et forslag til anlægslov for Lynetteholm medio januar på et tidspunkt, hvor borgernes indsigelser end ikke er blevet afleveret.

Indsigelsesfristen er 25 januar 2021, og der må vel påregnes en seriøs bearbejdning af de formodentlig mange høringssvar og derefter en undersøgelse af eventuelle afværgemekanismer

3/ Uenighed med By og havn og tilkøbt ekspertise i opstillede hovedpræmisser for Lynetteholm

Ifølge By og Havn skal Lynetteholm løse flere påtrængende problemkomplekser: 1/ stormflodsikre København mod nord, 2/ udgøre et nødvendigt deponi for overskudsjord, 3/ skabe plads til 35.000 nye boliger og dermed dæmpe prisudviklingen på boligmarkedet og endelig 4/ mindske trængslen via konstruktion af ny infrastruktur i form af Østlig Ringvej og ny metrolinje.

Vi er aldeles uenig i, at Lynetteholm er nødvendig eller tilstrækkelig for at løse de to førstnævnte problemer vedrørende klimasikring og jorddeponi. Vi mener, at den påtænkte udbygning af Lynetteholm og den planlagte havnetunnel blot vil skabe yderligere trafik og forøge trængslen, og endelig at boligpriserne kommer til at ligge i den høje ende af boligmarkedet, da det netop er salg af byggeretter, der skal finansiere infrastrukturprojekterne.

4/ Miljøkonsekvensrapporten undlader ganske at forholde sig til vedtagne målsætninger for Københavns kommune på klima- og trafikområdet.

En etablering af Lynetteholm og Østlig Ringvej vil torpedere Københavns Kommunes klimamålsætning nedfældet i KBH Klimaplanen 2025 om klimaneutralitet i 2025 og vil samtidig umuliggøre den netop vedtagne målsætning fra Kommuneplan 2019 om højest 25 procent biltrafik i 2025 målt som ture ud af totalen af de fire transportformer: biltrafik, kollektiv trafik, cykling og gang.

Dette er muligvis ikke et problem for kommunens økonomiforvaltning, men det er det for kommunens borgere.

På baggrund af oven for opridsede betragtninger har Rådet for bæredygtig trafik valgt at forholde sig til miljøkonsekvenser i forbindelse med det samlede tvillingeprojekt Lynetteholm og Østlig Ringvej og ikke kun miljøkonsekvenserne ved transporten af jord til deponi i et hul i Øresund. Det implicerer bl.a., at vi også vil forholde os til de beregningsforudsætninger i form af fremskrivning af befolkning, erhverv, infrastrukturudbygning og trafikstrømme, som fremgår af kommissorierapporterne og

baggrundsrapporter fra august 2020 tillige med indhentet ikke-publiceret materiale fra Vejdirektoratet og Københavns kommune.

Deponi af jord i et hul i Øresund – et projekt i egen ret?

Den foreliggende næsten 700 side lange høringsrapport ”Lynetteholm. Miljøkonsekvensrapport”, udarbejdet af bl.a. Rambøll for By & Havn, giver et næsten frygtindgydende indtryk af, hvor omfattende et anlægsprojekt, der er tale om. I rapporten opregnes en længere række nationale og internationale forordninger, love og regulativer, som skal overholdes ved iværksættelse af projektets første etape: afgrænsning og udfyldning af et hul i Øresund med 80 mio. tons jord. Processen med at fastlægge hullets fysiske placering benævnes anlægsfasen, mens opfyldningsprocessen kaldes for driftsfasen. Man studser over denne betegnelse: drift af hvad?

Miljøkonsekvensrapporten har fokus på miljøkonsekvenser ved opbygning af en perimenter, en spunsvæg til at holde på jorden i hullet i Øresund og deponeringen af jord i samme hul. Projektet beskrives som et nødvendighedsprojekt i egen ret, dvs. at perimenter og jordeponi skal betragtes som fuldgældende projekter, hvorved borgerne samtidig udelukkes fra at forholde sig til de tilkoblede projekter: fuld klimasikring, infrastrukturudvikling i form af Østlig Ringvej og metroudbygning og bebyggelse af Lynetteholm. Disse tilknyttede projekter vil blive behandlet i nye VVM-høringsrapporter, som skal følges op af anlægslove, altså en klar salamitaktik.

Men projektmagerne undlader jo ikke at fortælle omverdenen, at de fire formål et tænkt sammen og gensidigt er forbundne. Interessant i denne sammenhæng er skildringen i Miljøkonsekvensrapportens kapitel 5 af et såkaldt 0-alternativ, dvs. en ikke-etablering af Lynetteholm. Ikke overraskende er det kun via etablering af Lynetteholm, at der kan skabes klimasikring, byudvikling, afskaffes byggejord og finansieringsgrundlag for ny infrastruktur i form af Østlig Ringvej og metro:

5.1 Referencescenarie/0-alternativ

I referencescenariet etableres Lynetteholm ikke. Det betyder, at

- Klimasikring af København mod nord skal foretages på anden vis
- Byudvikling skal ske andre steder i København
- Der skal findes andre måder at disponere overskudsjorden fra Storkøbenhavn på og at
- Lynetteholm ikke kan bidrage til udbygning af infrastruktur

Nedenfor uddybes disse forhold.

5.1.1 Klimasikring

Lynetteholm skal indgå som et væsentligt element i klimasikring af København og bidrage til at sikre mod stormflod og havspejlsstigning. Hvis Lynetteholm ikke etableres, skal der gennemføres en sikring af det nordlige København mellem Nordhavn og Refshaleøen på anden vis, f.eks. i form af et dige, der indgår som tiltag i Københavns Kommune stormflodsplan fra 2017.

5.1.2 Byudvikling andre steder i København

I løbet af de sidste 10 år er København vokset med ca. 100.000 nye københavnere og frem mod 2031 forventes byen at vokse med omkring 100.000 yderligere københavnere, så der i 2031 forventes at bo ca. 725.000 indbyggere inden for kommunegrænsen. Lynetteholm indgår ikke som en del af Kommuneplan 2019, men skal ses som et langsigtet bidrag til Københavns udviklingen frem mod 2070 /10/.

Hvis Lynetteholm ikke etableres, skal Københavns Kommune på langsigt finde andre måder at udvikle byen på.

5.1.3 Overskudsjord skal anvises til andre miljøgodkendte anlæg

De største anlæg til modtagelse af jord på Sjælland har i en årrække været KMC Nordhavn og opfyldningen i Køge. Begge områder er tæt på at være opfyldt. Desuden opstår der løbende projekter i mindre skala som f.eks. støjvolds- og landskabsprojektet Hyldager Bakker i Albertslund. Etablering af støjvoldsprojekterne forløber typisk inden for et til få år. Der er ikke kendskab til andre miljøgodkendte projekter på Sjælland, som vil kunne modtage jorden fra Københavnsområdet.

Lynetteholm etableres med overskudsjord og giver dermed Københavns Kommune sikkerhed for at bygge- og anlægsprojekter i Storkøbenhavn kan komme af med såvel ren som forurenede overskudsjord til nyttiggørelse tæt på oprindelsesstedet og i en meget lang periode. Hvis Lynetteholm ikke etableres, kan det evt. påvirke kommunes mulighed for at gennemføre bygge- og anlægsprojekter.

5.1.4 Lynetteholm kan ikke bidrage til udbygning af infrastruktur

Etablering af Østlig Ringvej er teknisk set ikke afhængig af at Lynetteholm etableres. Men indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholm vil kunne bidrage til at finansiere Østlig Ringvej og

metrobetjening af halvøen. Etableres Lynetteholm ikke, er der selvsagt ikke behov for en metro i den del af København.

De forbundne delprojekter hænger sammen på følgende måde

Jord betragtes som affald, som ikke kan placeres andre steder end i et hul i Øresund, og ny jordtilførsel skal bl.a. komme fra udgravning til projekt Østlig Ringvej og anlæg af ny metrolinje – to projekter der derfor burde have været med i VVM-analysen.

Jord deponi skal udgøre grundlaget for klima- og kystsikring mod nord. Men Lynetteholm vil alene beskytte København nordfra, ikke fra den sydlige flanke, hvorfra truslen er størst. Etableringen af en stor kunstig halvø er langt fra det mest oplagte at gøre for at klimasikre København – man tager behovet for klimasikring som gidsel for helt andre projekter. Men vi har hastværk med klimasikring, der er slet ikke tid til at vente på, at Lynetteholm bliver etableret.

Borgerne skal sluge postulatet om, at den kommende befolkningsudvikling kun kan finde sted inden for rammen af et nyt storstilet byggeprojekt i Københavns kommune uden for kommunens nuværende areal – til trods for en konstateret faldende nettotilflytning til Københavns kommune, som nu har fundet sted et par år.

De store infrastrukturanlæg Østlig Ringvej og ny metro skal finansieres via salg af byggeretter på fremtidens Lynetteholm.

Københavns Borgerrepræsentation har bestilt en rapport om muligheden for at etablere en bilfri eller delvis bilfri Lynetteholm. Af den fremlagte ”Analyse af muligheden for at etablere en bilfri eller delvis bilfri bydel Lynetteholm, herunder konsekvenser for finansiering af Østlig Ringvej” fra den 5. marts 2020 fremgår det, at en bilfri eller delvis bilfri Lynetteholm ganske implicit har en kommende Østlig Ringvej indbygget som sin forudsætning. Tvillingeprojekterne Lynetteholm og Østlig Ringvej betragtes som integrerede delprojekter inden for samme projektramme.

https://www.kk.dk/sites/default/files/bilfri_eller_delvis_bilfri_lynetteholmen_0.pdf

Jord som en ressource, ikke kun affaldsjord

Som bestanddel i sine bestræbelser på at retfærdiggøre Lynetteholm projektet har By og Havn benyttet sig af termen Nyttiggørelsesprojektet. Men jord fra byggepladser og udgravninger fra p-anlæg og tunneller behøver ikke nødvendigvis at blive betragtet som overskudsjord, der blot skal skaffes af vejen. Jord kan også nyttiggøres på anden vis, hvad Danske Regioner og Hovedstadsregionen har godtgjort i forskellige rapporter.

Herunder hentes to slides fra en præsentation ved et ATV-møde den 9. april 2019 med titlen "Bæredygtig (og lovlig!) jordhåndtering" ved chefkonsulent og ekspert i jordhåndtering Jens Lind Gregersen, Region Hovedstaden, Enhed for Miljø. På først udvalgte slide pointeres: "Mange bygherrer overser, at overskudsjord ikke bare er et restprodukt, men en ressource af økonomisk værdi, hvis jorden håndteres lokalt og rigtigt":

Region Hovedstaden
Enhed for Miljø

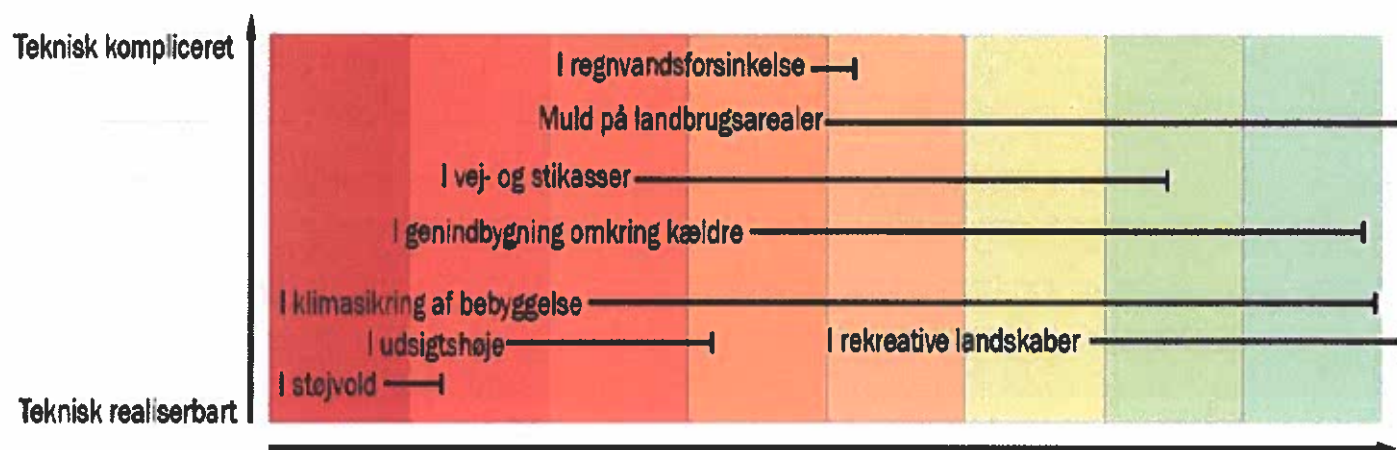
Hvad kan jord ? (2)

The screenshot shows a web browser displaying the homepage of <http://www.jordhaandtering.dk/>. The browser tabs include "Jordhåndtering | Ferside" and "Jordhåndtering | Genindbygni...". The website header features a navigation menu with icons and labels: "BÆREDYGTIG JORDHÅNTERING", "BYGHERRE", "RÅDGIVER", "ENTREPRENØR", and "MYNDIGHED". A search bar on the right contains the text "OM JORDHAANDTERING.DK ABOUT JORDHAANDTERING.DK" and a search icon. Below the header is a large banner image showing construction equipment on a dirt site. The banner text reads: "BÆREDYGTIG JORDHÅNTERING" and "Vi skal tænke overskudsjord som en ressource og bruge den til gavn for både miljø, samfund og pengepung, som vi gør det med andre ressourcer." Below the banner, there is a text block stating: "Hvert år flyttes mange millioner tons overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter. Det foregår i lastbiler, der efterlader store CO2-udledninger, støj og partikelforurening, og belaster især gader i byområder ift. trafikssikkerhed. Mange bygherrer overser, at overskudsjord ikke bare er et restprodukt, men en ressource af økonomisk værdi, hvis jorden håndteres lokalt og rigtigt." To the right of this text is a box titled "BÆREDYGTIG (LOVLIG!) JORDHÅNTERING" which contains the text: "Temamøde den 9. april 2019 sætter fokus på mest centrale juridiske problemstillinger ved jordhåndtering. Program og tilmelding".

På en række slides anvendes lokaliteten Vinge som case. På en af disse slides påpeges en række anvendelsesmuligheder gradueret efter teknisk kompliceret til teknisk realiserbart.

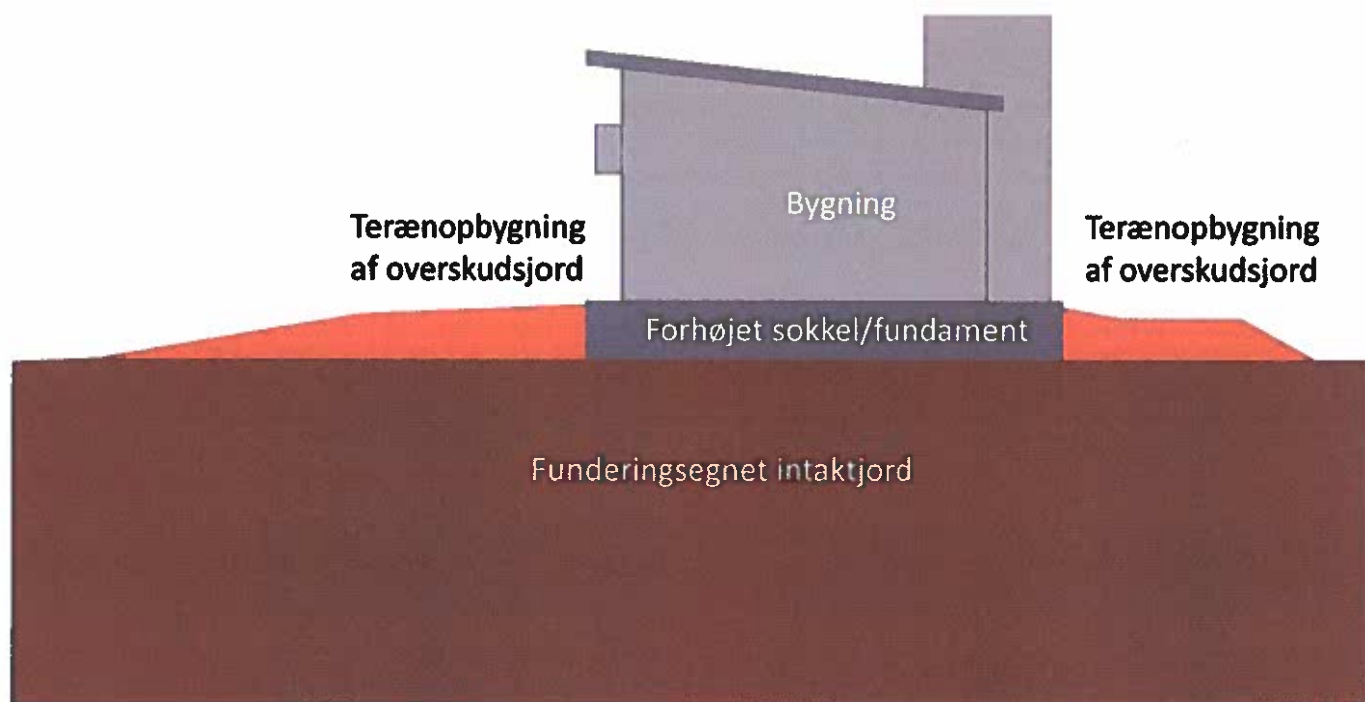
Case - Vinge

Overordnede muligheder i tekniske anlæg



https://dakofa.dk/?type=71598&tx_tcdakofa_forcedownload%5Bdownload%5D=31411&tx_tcdakofa_forcedownload%5Bcode%5D=83a9088544aab79c7d0c05bb832f857954fa4997&cHash=6097971008ff54c1f369800b5c711b18

Nedenfor ses en illustration fra Region Hovedstadens hjemmeside om bæredygtig jordhåndtering:



GENINDBYGNING AF OVERSKUDSJORD OMKRING BYGNINGER

BESKRIVELSE AF LØSNING

Når der udgraves til kældre, graves der oftest med anlæg (dvs. skrå udgravning til sikring mod, at siderne skrider). Traditionelt fyldes denne ekstra udgravning op med grus. I stedet for at køre den opgravede jord væk, er det muligt at genindbygge en lang række jordtyper. Dette kræver dog at jorden har en vis stabilitet.

Ved at genindbygge opgravet jord reduceres mængden af overskudsjord, fordi man genindbygger den jord, man har gravet op for at lave anlæg.

<http://xn--jordhndtering-tfb.dk/>

Jens Lind Gregersen skulle – som uafhængig ekspert – have holdt et oplæg i forbindelse med et planlagt borgerdialogmøde om Lynetteholm den 13. januar 2021, arrangeret i fællesskab af de to lokaludvalg Indre By og Christianshavn, men mødet måtte desværre aflyses på grund af nye skærpede corona-regler. Jens Lind Gregersen tilsendte arrangørerne en række punkter fra sit planlagte oplæg med titlen ”Overskudsjord – hvilke interesser er forbundet med det?”. Heriblandt hentes følgende fire bullets om kommuners, regioners og Københavns interesser:

- Kommuner og regioner vil gerne tilstræbe en bæredygtig forvaltning af både natur og ressourcer og ønsker at fremme en mere cirkulær økonomi (ønsker mindre deponering og mere genanvendelse – i tråd med FNs verdensmål nr. 11 og 12)
- I Region Hovedstaden er der knaphed på råstoffer (sand, sten og grus). Regionen er råstofmyndighed og arbejder for, at overskudsjord i en vis grad skal substituere råstoffer. Sand og grus er ikke-fornybare råstoffer og råstofressourcen er begrænset. Med de nuværende udlagte arealer til

råstofindvinding i Hovedstaden kan råstofforsyningen i Region Hovedstaden opretholdes i ca. 14 år. Aktuelt hentes ca. 80% af regionens råstofforbrug fra råstofgrave som ligger uden for Region Hovedstaden.

- København skal sikres mod stormflod – og dertil kan benyttes store mængder overskudsjord.
- Det skal være muligt at udvikle København og omegn. Overskudsjord fra udviklingsaktiviteter bør minimeres og disponeres på en miljømæssigt hensigtsmæssig måde og således, at borgerne beskyttes mod unødigt trafikbelastning og emissioner mv. fra transporter.

I nedenstående klip fra Danske Regioners udspil ”Bæredygtig råstofforsyning for fremtiden” fra 2020 fremgår, at en del af fyldmaterialet under veje og jernbaner kan erstattes af de store mængder overskudsjord – over 8 millioner tons om året, som er et resultat af bygge- og anlægsvirksomhed. Overskudsjord vil også kunne frigøre noget af det nedknuste byggeaffald, som i dag anvendes som vejfyld, men som ifølge udspillet kan bruges bedre som tilsætning til beton, hvis det renses:

Gode muligheder for udnyttelse af andre affaldsmaterialer

Ud over genanvendelse af bygge- og anlægsaffald skal vi også blive bedre til at tænke i udnyttelse af andre affaldsmaterialer. I takt med den teknologiske udvikling, **bedre registrering af affaldsmængder** og en øget efterspørgsel på bæredygtige bygge- og anlægsmaterialer må vi forvente, at byggeaffald i højere grad end i dag vil blive genanvendt på måder, der opretholder råstofmaterialernes værdi og anvendelsesmuligheder som nye byggematerialer.

Samtidig skal vi finde løsningsmodeller, hvor vi kan erstatte råstofmængder til fyld og anlægsmateriale. Her kan bidrag fra andre affaldsmaterialer spille en langt større rolle, end de gør i dag. Årligt skønner bygge- og anlægsbranchen at der genereres mere end **8 mio. tons overskudsjord**, som kan nyttiggøres som fyld under veje og jernbaner. En bedre anvendelse af overskudsjorden vil medvirke til et reduceret behov for råstofindvinding. Samtidig vil en koordineret anvendelse af overskudsjord på tværs af kommuneskel og lokale projektere kunne spare de offentlige bygherrer og projektere for store omkostninger til både bortskaffelse og transport¹⁶.

Både træ, plastaffald og overskudsjord bør i større omfang forarbejdes og anvendes i bygge- og anlægsbranchen og dermed dække en del af behovet for nye naturgivne råstoffer. Men der eksisterer ikke en samlet kortlægning af potentialerne eller anvendelsesmulighederne. Det er der brug for.

Danske Regioner anbefaler, at der igangsættes **forsknings- og udviklingsprojekter** med henblik på at udrede det samfundsøkonomiske potentiale samt undersøge erfaringer med alternativ materialeanvendelse i bygge- og anlægssektoren i EU og i resten af verden.

Jorddeponi og fremtidig tung trafik

Ifølge By og Havn er jorddeponi en særlig udfordring, som den igangværende høring skal afklare og tilvejebringe rammer for, således at de øvrige projekter nærmest giver sig selv, når en efterfølgende anlægslov for jorddeponi kommer på plads til foråret. Jorddeponiprojektet i egen ret tilsigter at få placeret 80 mio. ton jord fra byggepladser, herunder nyopgravet jord fra kommende underjordiske p-pladser (eksempelvis under Dantes plads), ny metro og en havnetunnel.

I et ministersvar 50 på spørgsmål fra Henning Hyllested fra Enhedslisten om omfanget af jord, der skal anvendes ved etablering af Lynetteholm, anmoder transportminister Benny Engelbrecht By og Havn besvare spørgsmålene. Af besvarelsen frem går det bl.a., at By og Havn skønner, at omkring 6 mio. tons af den nødvendige jord på i alt 80 mio. tons vil komme fra overskudsjord i forbindelse med udgravning af tunnel til metro og til Østlig Ringvej:

Det forventes, at hovedparten af jorden til Lynetteholm vil komme fra byggepladser i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Denne forventning er baseret på erfaringerne fra depotet i Nordhavn.

Depotet i Nordhavn har en samlet kapacitet på godt 20 mio. tons jord. Der er i gennemsnit modtaget ca. 2,6 mio. tons jord årligt i perioden 2012-2019, hvorfor depotet er ved at være fyldt op.

Ca. 25 pct. af jorden, der er modtaget i Nordhavn, stammer fra metrobyggeri og Nordhavnsvej, mens resten kommer fra diverse bygge- og anlægsarbejder i Storkøbenhavn.

Med udgangspunkt i data fra modtageanlæggene i Nordhavn i perioden 2018-2019 har By & Havn fået kortlagt, hvor jorden kommer fra og i hvilke mængder. I alt er der i de 2 år tilført knap 5 mio. tons jord.

Størstedelen af overskudsjorden, ca. 70 pct., er kommet fra byggepladser i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Den resterende del af jorden har oprindelse fra byggepladser uden for Københavns og Frederiksberg Kommune, jf. tabel nedenfor.

	Direkte fra byggepladser	Via karteringsanlæg	Samlet
Fra KBH og FRB	45 pct.	25 pct.	70 pct.
Udenfor KBH og FRB	5 pct.	25 pct.	30 pct.
Samlet	50 pct.	50 pct.	100 pct.

I perioden 2018-2019 udgjorde jord fra metro ca. 10 pct. af de tilførte mængder, mens tilførslerne fra metro og Nordhavnsvej i gennemsnit har udgjort ca. 25 pct. for hele perioden 2012-2019. Derfor må det formodes, at en større andel af de tilførte jordmængder kommer fra København og Frederiksberg, når hele perioden 2012-2019 ses under ét.

I forbindelse med opfyldningen i Nordhavn kom ca. 5 mio. tons af jorden fra metro og Nordhavnsvej.

Fremadrettet er der grund til at antage, at der vil komme tilsvarende jordtilførsel til Lynetteholm (i absolutte mængder) fra tilsvarende projekter i København.

Det drejer sig bl.a. om overskudsjord fra anlæggelse af en ny metro til betjening af Lynetteholm samt overskudsjord fra anlæg af Østlig Ringvej.

Et foreløbigt estimat viser, at der vil komme i alt ca. 6 mio. tons jord tilsammen fra disse to projekter. Det afhænger dog naturligvis af, hvilke linjeføringer og anlægstekniske løsninger der vælges for metro- og vejbetjening af Lynetteholm.

På baggrund af erfaringerne fra Nordhavn og forventninger til kommende byggerier og infrastrukturprojekter i Københavns og Frederiksberg Kommune vurderer By & Havn, at der vil være tilstrækkelig overskudsjord i hovedstadsområdet til at fylde nyttiggørelsesprojektet for Lynetteholm op. Desuden er det vurderingen, at opfyldningsprojektet Lynetteholm er robust i forhold til etablering af andre jordopfyldningsprojekter i hovedstadsområdet til modtagelse af betydelige jordmængder, f.eks. Holmene ved Avedøre, og at sådanne projekter kan realiseres parallelt.”

Der sættes ikke spørgsmål ved, om der vil være tilstrækkelig med jord til opfyldning af hullet i Øresund i de kommende årtier. De beregnede jordstrømme tager udgangspunkt i at udviklingstendensen i det sidste årti med rekordstor befolkningstilvækst og rekordstor byggeaktivitet i Københavns kommune vil fortsætte i de kommende årtier.

Det forventes, at næsten alle fremtidige jordstrømme fra en stor del af Sjælland alene skal transporteres i én retning: mod dette hul i Øresund. I gennemsnit 87.000 lastbiler pr. år svarende til 2 x 350 lastbiler pr. hverdag eller ca. 2 x 40 lastbiler pr. time.

Uanset om jorden er forurennet eller ej, så betragtes den blot som affald, ikke som en brugbar ressource. Den problematik er overhovedet ikke berørt. Og transportruten skal omlægges fra ruter mod Nordhavn mod en ny adgangsvej på vestsiden af Prøvestenen. Denne omdirigering vil lede trafikstrømmene

gennem Indre By og Christianshavn og ud til det nordlige Amager via bl.a. de indre havnebroer Knippelsbro og Langebro. I denne høringsrunde vil borgerne alene blive inviteret til at forholde sig til omlægning af lastbiltransporter. De skal derimod ikke udtale sig om hele den prognosticerede trafikmængde, herunder lastbiltrafikken, som også er et resultat af befolknings- og erhvervsfremskrivningen som argument for Lynetteholm. Dette er meget vanskeligt at aflæse ved granskning af miljøkonsekvensrapporten.

Beregningsforudsætninger for vækst og lokalisering af befolkning og erhverv

I en kronik "Syv vrede omegnsborgmestre: "Det er ikke nok at bygge stort og flot i København – der skal også investeres i omegnskommunerne" i Politiken den 24. september 2020 har de socialdemokratiske borgmestre fået færd af intentionerne bag Lynetteholmprojektet.

<https://politiken.dk/debat/kroniken/art7927861/Det-er-ikke-nok-at-bygge-stort-og-flot-i-K%C3%B8benhavn-der-skal-ogs%C3%A5-investeres-i-omegnskommunerne>

Det fremgår af en ikke-offentliggjorte baggrundsrapport udfærdiget af MOE/Tetraplan "Trafikmodelberegninger Fase 4 – beregningsforudsætninger 2035 og 2035+" (=2050) fra marts 2020, at den prognosticerede vækst i Hovedstadsområdet på 2,5 procent mellem 2035 og 2050 alene vil finde sted i Københavns kommune. Kun én kommune vil opnå befolknings- og arbejdspladstilvækst efter 2035, når en havnetunnel er færdiggjort, nemlig Københavns kommune. Hvilke præmisser, der ligger til grund for en sådan befolkningsfremskrivning, offentliggøres ikke. Fremskrivningen har nok mest karakter af ønsketænkning: Såfremt konkurrerende byudvikling finder sted i forstadskommunerne, så vil der ikke være tilstrækkelig med beboere til at fylde det planlagte Lynetteholm op og biltrafik til at fylde Østlig Ringvej op.

Det er en vanskelig sag at udarbejde en pålidelig befolkningsfremskrivning. Eksempelvis hviler de befolkningsfremskrivninger, som foretages af Danmarks Statistik, alene på de udviklingstendenser, som konstateres for de seneste forudgående år. En sammenligning mellem MOE's befolkningsfremskrivning til 2035 og 2050 og Danmarks Statistiks tilsvarende fremskrivning til 2035 og 2045 viser klart en tydelig forskel: Danmarks Statistik forventer ikke, at al befolkningsudvikling går i stå i samtlige kommuner uden for Københavns kommune efter 2035, når Østlig Ringvej kan stå klar. Forskellene er ikke så store for perioden frem til 2035, men fra 2035-2050 fastslår MOE, at der alene finder befolknings- og erhvervsudvikling sted i én kommune: Københavns kommune. Og det var vel også baggrunden for, at de socialdemokratiske borgmestre i de syv forstadskommuner protesterede mod realisering af Lynetteholmen. De vil ikke overraskende også gerne se befolknings- og erhvervsudvikling efter 2035 og råder over store udlagte arealer til byudvikling langs den kommende letbane i Ring 3. Men

hvis denne udvikling skal fordeles mere balanceret, så falder hele grundlaget for tvillingeprojekterne til jorden. Billige boliger bliver der heller ikke tale om, da det jo netop er via salg af byggeretter, at infrastrukturinvesteringerne skal finansieres. I denne proces, via salg af den samme jord endnu engang, skal der tjenes penge til bygherrerne, og helt givet er det, at kravet om 25 % almene boliger først vil blive opfyldt hen mod slutningen af Lynetteholmens anlægsperiode, dvs. hen mod år 2070. Men hvem aner, hvordan boligefterspørgslen ser ud så langt ud i fremtiden?

Befolkningsprognoser, kommuner i Hovedstadsområdet					
Danmarks Statistik				MOE/Tetraplan	
primo	2020	2035	2045	2035	2050
København	632 340	725 904	753 462	739.138	797.060
Frederiksberg	104 305	105 368	106 103	121.365	121.365
Dragør	14 494	15 324	15 841	15.528	15.528
Tårnby	42 989	44 105	44 830	49.527	49.527
Albertslund	27 731	27 291	27 336	28.218	28.218
Ballerup	48 602	49 936	50 891	50.359	50.359
Brøndby	35 090	35 744	36 051	40.435	40.435
Gentofte	74 830	73 285	73 885	81.551	81.551
Gladsaxe	69 262	73 808	75 565	77.137	77.137
Glostrup	23 128	24 770	25 388	25.408	25.408
Herlev	28 953	30 960	31 722	35.141	35.141
Hvidovre	53 527	56 758	58 064	61.192	61.192
Høje-Taastrup	50 759	52 811	53 650	56.332	56.332
Ishøj	22 989	24 898	25 508	26.680	26.680
Lyngby-Taarbæk	56 214	57 777	58 901	60.523	60.523
Rødovre	40 652	47 550	49 961	43.006	43.006
Vallensbæk	16 633	18 792	19 379	17.490	17.490
Allerød	25 633	28 412	29 700	26.311	26.311
Egedal	43 354	44 929	45 839	45.015	45.015
Fredensborg	40 865	42 855	43 511	42.180	42.180
Frederikssund	45 223	46 969	47 706	46.475	46.475
Furesø	40 965	43 855	45 150	45.198	45.198
Gribskov	41 048	41 231	41 306	42.837	42.837
Halsnæs	31 384	32 877	33 201	32.339	32.339
Helsingør	62 695	64 931	65 834	65.012	65.012
Hillerød	51 183	54 828	56 512	54.426	54.426
Hørsholm	24 864	24 412	24 598	26.313	26.313
Rudersdal	56 728	57 922	59 205	58.278	58.278
Greve	50 558	53 651	54 899	54.661	54.661
Køge	60 979	64 129	65 573	67.769	67.769
Lejre	27 996	29 651	30 307	28.006	28.006
Roskilde	87 914	92 955	95 684	95.018	95.018

Solrød	23 255	26 733	28 031	23.477	23.477
--------	--------	--------	--------	--------	--------

Kilder: MOE/Tetraplan: "Trafikmodelberegninger fase 4" og Danmarks Statistik

Nuværende udviklingstendens: nettofraflytning fra Københavns kommune til fordel for omegnskommunerne

Ifølge Danmarks Statistik har København oplevet en negativ nettotilflytning siden 2017. Kommunens befolkningstilvækst beror således alene på et fødselsoverskud.

I perioden 27. oktober til 4. november 2020 gennemførte analysebureauet Epinion for Altinget en undersøgelse blandt personer over 18 år bosat i København om deres foretrukne fremtidige bosættelse med følgende spørgsmål: "Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn: Coronakrisen har fået mig til at overveje, om det vil være bedre for mig at bo i en mindre by end København?" Hele 14 % af de adspurgte var enten helt eller delvis enig i det stillede spørgsmål. Journalisten Karl Emil Frost fremlagde resultatet af undersøgelsen via følgende overskrift i en artikel i Altinget den 22. november 2020: "Måling: Efter coronakrisen overvejer mere end 50.000 at flytte ud af København".

<https://www.altinget.dk/artikel/maaling-efter-coronakrisen-overvejer-mere-end-50000-at-flytte-ud-af-koebenhavn>

Resultatet af undersøgelsen kunne tyde på, at også det nuværende fødselsoverskud i en nærmere fremtid kunne ændre sig til et fødselsunderskud.

Beregningsforudsætninger for infrastrukturudvikling og trafikstrømme

MOE/Tetraplans rapport om beregningsforudsætninger – tillige med direkte forespørgsel i Vejdirektoratet - afslører, at beregningerne bag trafikstrømme mod København som udgangspunkt har et vejnet for år 2035, som er identisk med blå bloks forslag til infrastrukturplan lanceret marts 2019. Nedenstående figur over forventet vejnet 2035 viser en meget kraftig udbygning af det overordnede vejnet ind mod København. En sådan "færdiggørelse af det manglende motorvejssystem" vil betyde et voldsomt forøget bilpendlerpres mod de to centralkommuner. Med regeringsskiftet i 2019 burde dette infrastrukturforslag fra den forrige regering have været et historisk dokument. Men hvad mon den socialdemokratiske regerings støttepartier siger til, at den forrige regerings biltrafikgenererende infrastrukturplan ikke ser ud til at være skrottet?

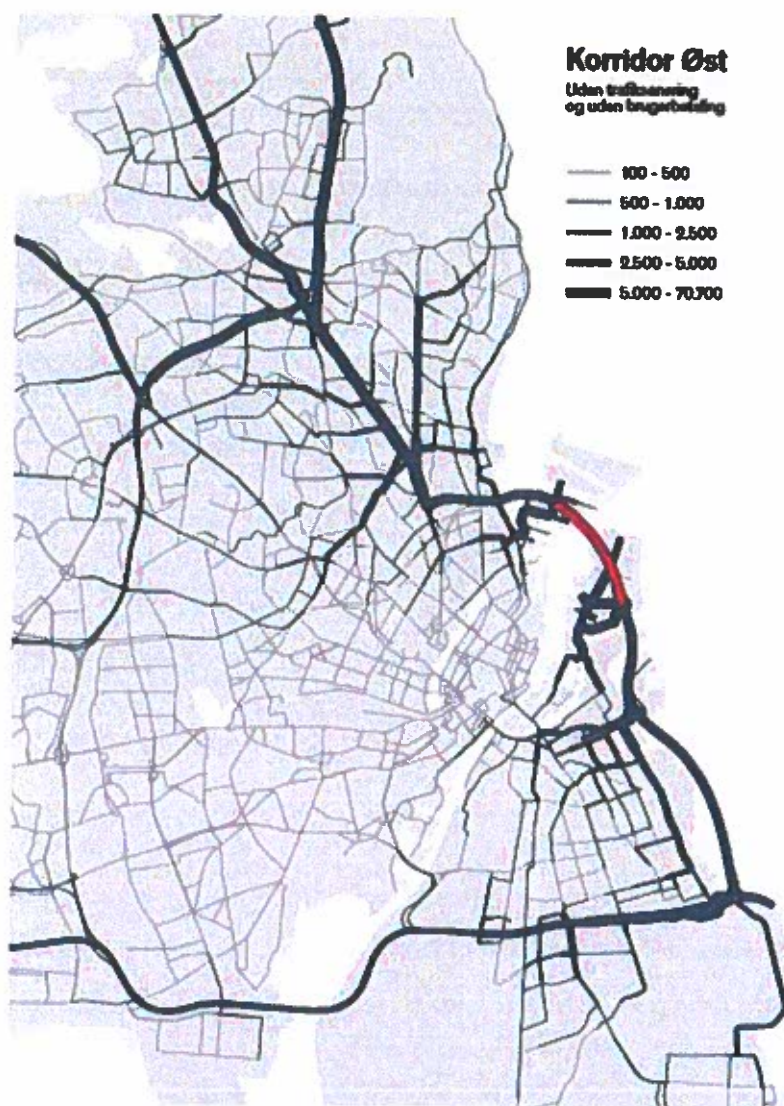
3.1 Vejnet 2035

Vejnettet for Basis 2035 forudsætter, at følgende ændringer og udbygninger af vejnettet er gennemført i forhold til 2015:

- Øresundsmotorvejens udvidelse fra 4/6 spor til 6/8 spor mellem Amagermotorvejen og Amager Strandvej
- Amagermotorvejens udvidelse til 8 spor mellem Køge Bugt Motorvejen og Øresundsmotorvejen
- Hillerødmotorvejens forlængelses udbygning til 4 sporet motorvej mellem Allerød og Isterødvej
- Frederikssundmotorvejen som 4 sporet motorvej mellem Tværvej og Frederikssund
- Ring 5 som 4 sporet motorvej mellem Køge og Frederikssundsvej
- Udvidelse af kapaciteten på Motorring 3 ved kørsel i nødspar
- Udvidelse af Motorring 4 til 6 spor mellem Køge Bugt Motorvejen og Holbækmotorvejen
- Ombygning af Ring 4 til 4 sporet motorvej mellem Ballerup og Sortemosevej og til 4 sporet byvej mellem Sortemosevej og Hillerødmotorvejen
- Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra 4/5 spor til 5/6 spor mellem Motorring 3 og Ring 4.
- Ny vejforbindelse fra Sydmotorvejen til Stevns
- Ombygning af kryds ved Kregme
- Vestvendte ramper på Holbækmotorvejen ved Hveen Boulevard (TSA 6)
- Østvendte ramper på Vestmotorvejen ved Vemmedrup (TSA 33)
- Køge Bugt Motorvejens udvidelse til 8 spor, Greve S – Køge, samt nyt tilslutningsanlæg ved Egedesvej
- Frederikssundmotorvejens 2. etape som 4-sporet motorvej mellem Motorring 4 og Tværvej (110 km/t) samt den 2-sporede Tværvej som motortrafikvej (90 km/t) mellem motorvejen og Kildedal (eksisterende Kildedalsvej (60 km/t) som forbindelsesvej til Måløv Byvej)
- Frederikssundmotorvejens udvidelse til 6 spor mellem Ring 3 og Motorring 4 (110 km/t).
- Helsingørmotorvejens udvidelse til 6 spor mellem Øverødvej og Hørsholm Kongevej (110 km/t)
- Ny fjordforbindelse ved Frederikssund (Kronprinsesse Marys Bro) med 4 spor (90 km/t og brugerbetaling 14 kr. for person- og varebiler og 41 kr. for lastbiler (2018-priser)) inkl. vejnetsændringer på begge sider af fjorden

De potentielle brugere af en Østlig Ringvej

De primære brugere af en havnetunnel vil primært være velsituerede bilister nordfra samt det nordøstlige Amager. Det fremgår klart af rapporten fra Vejdirektoratet "Forundersøgelse af en Østlig Ringvej. Sammenfattende rapport".



Figur 6.2 Oversigt over hvilke områder trafikanter til Østlig Ringvej kommer fra på en linjeføring i Korridor Øst i alternativer, hvor der hverken er gennemført trafiksaneringer eller er brugerbetaling.

Og med Korridor Øst tilgodeses specielt trafikanter til lufthavnen. Netop den løsning Ø4, en østkorridor med sænketunnel, blev i forbindelse med budgetforhandlingerne i august 2020 for det kommende år 2021 vedtaget af et flertal af partier i Københavns Kommune med undtagelse af Enhedslisten og Alternativet, som blev smidt ud af forhandlingslokalet af daværende overborgmester Frank Jensen.

<https://www.tv2lorry.dk/koebenhavn/enhedslisten-og-alternativet-forlader-budgetforhandlingerne-i-koebenhavn>

Hvor fornuftigt er det nu lige at føre en voksende trafikmængde ud til en lufthavn, hvor planen for lufthavnens udvidelse er sat på stand by, og den voksende klimatrussel burde sætte fart mod en reduktion af transport med fly til fordel for transport med tog på de korte og mellemlange distancer?



En hypotetisk voldsom trafikvækst

I modsætning til By og Havns påstand, at trængselsproblemerne i København kan reduceres via

etablering af tvillingeprojekterne Lynetteholm og Østlig Ringvej, så viser erfaringen, at enhver udvidelse af det overordnede vejsystemets kapacitet blot vil føre til endnu mere trafik. En fremtrædende byplanlægger Mikael Corville-Andersen har i en yderst præcist formuleret kritisk og underholdende video netop fremhævet denne banalitet:

<https://www.youtube.com/watch?v=K4icpF0S5BM&authuser=0>

Lynetteholm kan karakteriseres som en biltrafikgenerator af rang. Det er selvfølgelig også en erkendelse som By og Havn og deres rådgivere er klar over. I kommissorierapporterne og baggrundsrapporter om Lynetteholm og Østlig Ringvej fra august 2020 fremskrives trafikken til 2035, hvor Østlig Ringvej ventes færdiggjort, og 2035+, dvs. 2050, hvor jordopfyldning og byudvikling er i fuld gang. Med OTM-værktøjet foretages beregning for forskellige varianter af en Østlig Ringvej. De fremlagte beregninger viser, hvor meget biltrafikken vil stige frem mod 2050 med en Østlig Ringvej sammenlignet med en situation uden en Østlig Ringvej, basis 2050. Vejdirektoratet ”glemmer” så at fortælle, at fremskrivningerne til basis 2035 og 2050 er baseret på et udgangspunkt i en basisberegning for trafikstrømme (hverdagsdøgntrafik) i 2015. Men det afsløres i en rekvireret rapport fra Vejdirektoratet, nemlig ”Resultater fra trafikberegninger med trafikmodellen OTM7, runde 4, samfundsøkonomi og provenu” tillige med to omfattende excelark med OTM-kørsler for en lang række varianter for Østlig Ringvej, med vestlige og østlige korridorer og med og uden betaling for passage i havnetunnellen og med og uden trafiksanering i Indre By.

Sammenlignet med situationen i dag (2015) vil biltrafikken stige voldsomt, også i Københavns indre bydele. Tvillingeprojekterne bygger på den præmis, at vi skal have flere biler ind i byen for at få tilstrækkeligt med trafik i den planlagte tunnel, således at den ikke bliver et alt for stort underskudsprojekt. Det er også baggrunden for, at By & Havn og Økonomiforvaltningen siden kommissorierapporternes offentliggørelse har droppet brugerbetaling som adgangsbillet til en havnetunnel og en sideordnet plan for reduktion af biltrafik i de indre bydele, for ellers vil der ikke komme tilstrækkelig med biler ned i tunnelen. Det skal tillige understreges, at metrosystemer på intet tidspunkt har fungeret som alternativ til pendlerbiler fra kommuner uden for Københavns Kommune.

Nedenstående tabel fra ”Forundersøgelse af Østlig Ringvej. Sammenfattende rapport” er fremstillet for at skabe oversigt over, hvor store reduktioner i antal køretøjer der opnås i 2050 som resultat af konstruktion af en Østlig Ringvej. Umiddelbart vil de fleste læse resultaterne som en reduktion set med dagens trafikniveau, men igen: tallene skal læses som reduktioner i forhold til en hypotetisk voldsom fremskreven trafik, basis 2050 - ikke i forhold til trafiksituationen i dag, basis 2015.

Beregnet biltrafik over udvalgte snit, antal køretøjer pr. hverdagsdøgn

			korridor Ø	korridor Ø	korridor Ø	korridor Ø	ændring	ændring	ændring
	basis 2015	basis 2050	med bet.	med bet.	med bet.	uden bet.	2015- 2050	2015- 2050	2015- 2050
			u. tr.san.	m. tr.san.	m. tr.san.	u. tr.san.	basis, %	med bet.	uden bet.
			2050	2050	2070	2050		+tr.san.,%	- tr.san.,%
Knippelsbro	23.472	30.950	27.728	25.424	25.969	22.605	32	8	-4
Langebros	67.102	74.172	67.019	66.189	67.318	57.535	11	-1	-14
Gammel Kongevej	9.569	10.926	10.546	8.098	8.093	10.522	14	-15	10
Vesterbrogade	16.143	17.744	17.481	14.332	14.580	17.292	10	-11	7
Istedgade	11.974	13.195	13.462	10.798	10.750	13.174	10	-9	10
Østerbrogade	23.161	24.561	21.959	20.379	19.992	19.189	6	-12	-17
Store Kongensgade	9.794	13.067	12.562	9.094	8.926	10.535	33	-7	8
Bredgade	12.592	15.331	14.838	15.343	15.473	12.479	22	22	-1
Jagtvej s. Tagensvej	23.092	23.674	23.763	29.563	29.123	23.060	3	28	0
Kalkbræderihavnsg.	13.453	32.041	23.404	32.269	31.188	28.335	138	140	111
Amager Strandvej	14.415	22.846	14.956	15.416	10.197	12.930	58	7	-10
Kløvermarksvej	8.822	18.154	16.780	17.423	19.936	14.770	106	97	67
Ørestads Boulevard	9.989	15.027	14.887	14.635	14.191	14.381	50	47	44
Center Boulevard	7.374	11.529	11.298	11.191	10.877	10.843	56	52	47
Helsingørm.vvej TSA1	67.321	99.006	106.904	100.910	103.379	122.703	47	50	82
Lyngbyvej v TSA 1	10.852	16.065	19.562	19.914	20.015	26.862	48	84	148
Lyngbyvej samlet	78.173	115.071	126.466	120.824	123.394	149.565	47	55	91
Havnetunnel	0	0	25.324	27.088	33.367	70.659			

Samlet oversigt over hovedresultaterne i de trafikale beregninger

	Med trafiksanering og med brugerbetaling		Uden trafiksanering og med brugerbetaling		Uden trafiksanering og uden brugerbetaling
	Korridor Vest	Korridor Øst	Korridor Vest	Korridor Øst	Korridor Øst
Reduktion i kørt km i Københavns og Frederiksberg kommuner i 2050 (Ekskl. Østlig Ringvej)	5 %	4 %	4 %	3 %	5 %
Samlede tidsbesparelser i hovedstadsområdet i 2035 (Timer/år)	-800.000	-900.000	NA	1.500.000	2.500.000
Ændring på Amager Strandvej (Køretøjer pr. hverdagsdøgn 2050)	-5.900	-13.100	-1.500	-7.900	-9.900
Ændringer på broerne over havnen (Køretøjer pr. hverdagsdøgn 2050)	-19.000	-20.800	-14.000	-13.300	-36.000
Ændring på Langebro og Knippelsbro (Køretøjer pr. hverdagsdøgn 2050)	-17.500	-13.900	-14.600	-10.400	-25.000
Trafik på Østlig Ringvej på den nordlige strækning under havnen (Køretøjer pr. hverdagsdøgn 2050)	26.800	27.600	22.500	25.300	70.700

Tabel 6.1 Sammenfatning af de enkelte scenariers hovedresultater i den trafikale analyse i forhold til en række vurderingsparametre.

På baggrund af excelark med en lang række OTM-kørsler for forskellige varianter af Østlig Ringvej, velvilligt oversendt på anmodning fra Vejdirektoratet, har Rådet for bæredygtig opstillet tabeller, hvor trafiktallene for basis 2015 sammenlignes med flere af varianterne for en Korridor Øst, så det bliver muligt at aflæse de fremskrevne trafiktal for 2050 med udgangspunktet 2015.

Et centralt argument for rationalet bag etableringen af en Østlig Ringvej kombineret med en ønsket trafiksanering i Indre By har været, at trafikken over havnesnittet ville falde.

I ”Forundersøgelse af Østlig Ringvej. Sammenfattende rapport” forudses således et fald i trafikken på 17 procent og på 11 procent på Langebro som følge af henholdsvis Korridor Vest og Øst. Knippelsbro aflastes med henholdsvis 16 og 18 procent, således som det fremgår af nedenstående uddrag:

Etablering af Østlig Ringvej med trafiksanering af vejnettet vil betyde en omfordeling af trafikstrømmene i København. Der vil således være områder, hvor vejnettet aflastes, men også strækninger hvor ringvejen og trafiksaneringerne medfører mere trafik.

Begge korridorer vil aflaste broerne over havnen. På Langebro vil der ske et fald i trafikken på 17 pct. og 11 pct. som følge af henholdsvis Korridor Vest og Øst. Knippelsbro aflastes med henholdsvis 16 og 18 pct.

Uanset hvilken korridor der er tale om, vil Østlig Ringvej sammen med trafiksanering også medføre færre biler på mange af vejene i de indre bydele i København. En stor del af de bilister, der normalt vil køre gennem centrum for at komme mellem Amager og de nordlige områder uden for København, har nu et alternativ til deres rute ad en ny ringvej. Endvidere tvinges en del til at vælge andre ruter på grund af trafiksaneringen.

Tabellen udarbejdet af RBT viser, at trafikken over Knippelsbro med en Østlig Ringvej vil stige frem til 2050 i forbindelse med alle varianter af en Ø4, med undtagelse af varianter uden betaling og uden trafiksanering i Indre By, mens trafikken over Langebro stort set ikke vil ændre sig frem til 2050, med undtagelse af varianten uden betaling og uden trafiksanering, hvor trafikreduktionen er beregnet til 14 %.

De beregnede resultater for trafikken over inderbroerne burde ikke overraske. Specielt trafikken på Knippelsbro er kendetegnet ved at være af lokal karakter, dvs. har som mål at udføre lokale ærinder. Langebro går vinkelret på en havnetunnel, hvorved den generelt bliver irrelevant for trafikanterne.

Interessant nok konstateres det, at såfremt en trafiksanering gennemføres før færdiggørelse af en Østlig Ringvej i 2035, så vil effekten af tunnelen mindskes: Færre vil benytte havnetunnelen. Det er ganske tankevækkende i betragtning af, at Københavns Kommune i form af den nylig vedtagne Kommuneplan 2019 for tiden anstrenger sig for at reducere biltrafikken i Indre By.

Hvad tabellen også viser er, at uanset valg af variant for en havnetunnel, så vil trafikpresset stige et eller andet sted i byen, for bilerne skal jo ned i tunnelen. Det største trafikpres med den foretrukne variant uden betaling og uden trafiksanering vil finde sted på Lyngbyvejen med en stigning på 91 % sammenlignet med dagens situation. Også de V-Ø gående veje Vesterbrogade og Istedgade vil med denne variant se frem til mere trafik, som stort set svarer til basisfremskrivningen for 2050.

Tung trafik og støbelastning, eksemplet Torvegade

Som konsekvens af denne høringsrundes indsnævring af fokus til jordtransport og jorddeponi er høringsparterne alene berettiget til at forholde sig til den transport med jord, som ifølge bygherren By og Havn blot skal omlægges fra en nuværende rute til et lager i Nordhavn til en rute gennem de indre bydele over broerne til nordsiden af Amager og via en planlagt ny adgangsvej på vestsiden af Prøvesten til aflæsning og opfyldning i hullet til den kommende Lynetteholm. Fortællingen lyder, at der er tale om en 0-løsning, hvor nye områder belastes mere, mens andre områder aflastes for lastbiltrafik. By og Havn er ikke i tvivl om, at der i de kommende årtier vil være den samme årlige mængde jord til rådighed sammenlignet med de umiddelbart forudgående år. I betragtning af, at jord ifølge regionernes optik er en kommende mangelvare med alternative anvendelsesmuligheder, må denne optimisme betragtes med stor skepsis.

Trafikkens fremskrivning i Torvegade ses i en baggrundsrapport: "Lynetteholm. Trafikale forhold", hvor man også kan se trafikens omfang i dag, in casu 2017. I 2017 var hverdagstrafikken i dagtimerne på i alt 18.000 køretøjer, hvoraf 900 var tunge køretøjer. Den fremskrevne trafik i Torvegade i 2035 er via OTM-modellen beregnet til i alt 26.000 køretøjer, hvoraf 1.300 tunge køretøjer. Antal ekstra lastbiler som resultat af trafikomlægningen fremskrives så til 180 eller 220, alt efter om der skal transporteres 2,6 eller 3,2 mio. tons jord om året. Den nuværende trafik og den fremskrevne trafik i Torvegade med ny adgangsvej ses i nedenstående tabeller, henholdsvis tabel 2-1 og tabel 4-1 fra baggrundsrapporten.

<https://tbst.dk/da/-/media/TBST-DA/Miljoevurdering/Lister/VVM-dokumenter/Lynetteholm/VVM-Lynetteholm-Baggrundsrapport-om-trafikale-forhold-10.pdf>

Tabel 2-1 Trafikmængder på udvalgte strækninger.

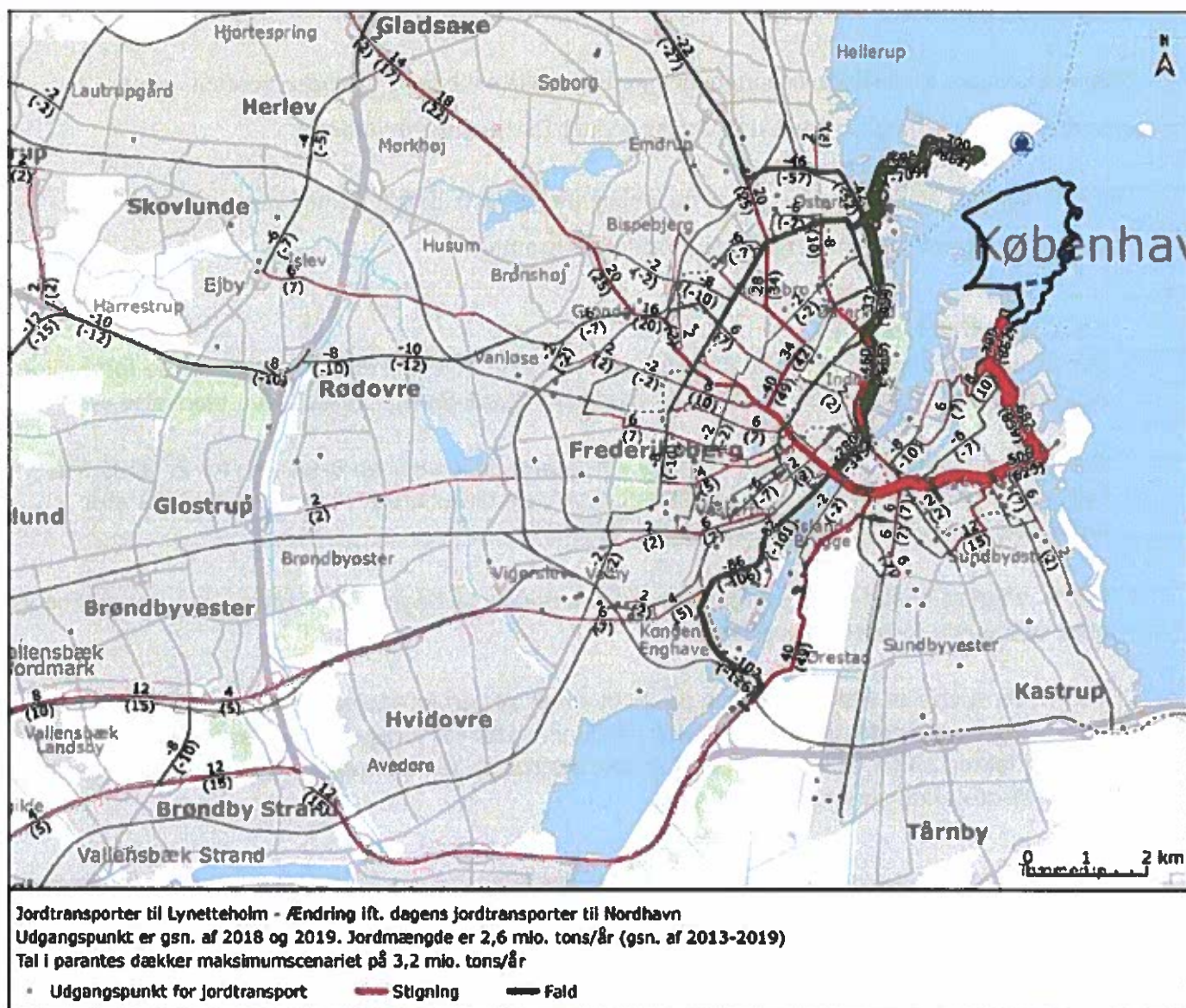
Lokalitet	Tælle- peri- ode	Års- dagn- trafik (køre- tøjer)	Let tra- fik Kl. 7- 19 (køre- tøjer)	Tung trafik Kl. 7- 19 (køre- tøjer)	Trafik i alt Kl. 7-19 (køretø- jer)	Cyk- ler/knal- lerter Kl. 7-19 (Køretø- jer)	Vurderede kapacitets- forhold i spidstimen
T1 – Ved Strandgraven	2017	19.500	15.500	1.200	16.700	3.200	Begyn- dende trængsel
T2 – Torvegade	2017	21.100	17.100	900	18.000	23.600	Trængsel
T3 – Verm- landsgade	2014	18.500	14.800	1.050	15.850	5.500	Begyn- dende trængsel
T4 – Upland- gade	2014	11.400	8.750	1.000	9.750	1.000	Ubetydelig eller ingen trængsel
T5 – Amager Strandvej	2016	9.300	7.000	1.000	8.000	1.050	Ubetydelig eller ingen trængsel
T6 – Kløver- marksvej	2017	8.600	6.500	900	7.400	900	Ubetydelig eller ingen trængsel

Tabel 4-1 Opgørelse over forventet trafik på udvalgte lokaliteter i driftsfasen med ny adgangsvej før 2035. Angivet for scenarierne med hhv. 2,6 og 3,2 mio. tons tilkørt kort om året.

Veje	Baggrundstrafik		Ny trafik til jord-transport		Totaltrafik			
	2035		2,6 mio. t	3,2 mio. t	2,6 mio. t		3,2 mio. t	
	Samlet trafik	Heraf tunge køretøjer	Antal tunge ktj	Antal tunge ktj	Samlet trafik	Heraf tunge køretøjer	Samlet trafik	Heraf tunge køretøjer
Ved Stads-graven	16.000	1.120	360	440	16.360	1.480	16.440	1.560
Torve-gade	26.000	1.300	180	220	26.180	1.480	26.220	1.520
Verm-lands-gade	11.600	766	540	660	12.140	1.306	12.260	1.426
Uplands-gade	10.400	687	560	690	10.960	1.247	11.090	1.377

Antallet af tunge køretøjer i trængselsramte Torvegade var således 900 i 2017, fremskrives til 1.300 i 2035 og forøges til 1.480 eller 1.520 med ny trafik ved omlægning af kørselsadgang. Sammenlignet med 2017 frem til 2035 får vi så en stigning 64 eller 69 %.

Men det er ikke denne totale ændring af trafiksituationen fra 2017 og frem mod 2035, som vi i denne høringsproces må have lov at forholde os til, men alene ændringerne i lastbilkørsler med jord, de såkaldte nettoændringer, som resultat af omlægningen jordtransporten. Nettoændringerne fremgår af baggrundsrapportens fig. 4-4.



Figur 4-4 Netto-ændringer i antal jordtransporter på vejnettet, som en ændring fra aflæsning i Nordhavn til aflæsning på Lynetteholm via ny adgangsvej vil betyde

Baggrundsrapportens hovedkonklusion, som ses nedenfor, peger da også på jordtransporterne som en 0-løsning, en slags 0-sumsspil: ingen trafikvækst, men alene en omlægning af transporterne. Fint for beboerne på Østerbro i nærheden af Nordhavn, men ærgerligt for beboerne i Indre By og på Christianshavn og det nordlige Amager.

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. Vejene til Lynetteholm vil få op til 700 flere lastbiler pr. døgn, men vejene i Nordhavn vil tilsvarende blive aflastet for op til 700 lastbiler pr. døgn.

Støjbelastning

Støjpåvirkningen fra lastbiltransporten med jord behandles ikke i baggrundsrapporten, men i hovedrapporten, Miljøkonsekvensrapportens kapitel 15: Støj og vibrationer.

Det slås igen fast, at det alene er støjen fra omlægning af lastbilkørsler, rapporten forholder sig til - og høringsparterne skal forholde sig til, den såkaldte 0-løsning.

15.4.1.1 Støj fra veje

Der er udvalgt de veje hvor der kommer en forøgelse på mere end 20 % i en af de forskellige scenarier. Der forudsættes, at al kørsel med tom lastbil foregår præcis den modsatte vej.

Trafiktallene som er brugt som grundlag, er en prognose over en 0-løsning for år 2035 fra Vejdirektoratets undersøgelse af Østlige Ringvej, og bliver brugt til at vurdere, hvor stor indflydelse den ekstra lastbiltrafik har på støjen.

Der er valgt at beskrive ændringen i støjpåvirkningen på baggrund af forøgelsen i antal kørsler med lastbil i de forskellige scenarier.

Ved en forøgelse af trafikmængden på 20 % giver det en forøgelse med 1 dB mere støj (se Tabel 15-2). I dette tilfælde, hvor det er tung trafik som står for forøgelsen, er trafikmængden ganget med en faktor 10 for at afspejle den faktiske støjmæssige stigning, da tung trafik er omkring 10 gange så støjende som normal biltrafik.

Læserne få ligeledes via information fra Tabel 15-2 oplysninger om, hvilke ændringer i trafikmængde der medfører hvilke ændringer i støjniveau, og hvorledes disse ændringer i støjniveau opleves.

Eksempelvis betyder en fordobling af trafikmængden en forøgelse af støjniveauet med 3 dB. Da støjskalaen er logaritmisk opbygget, betyder en forøgelse af støjniveauet på 3 dB en fordobling af støjniveauet, men åbenbart kun til "en hørbar, men lille ændring". Først med en 10-dobling af trafikmængden opnås en ændring i støjniveau på 10 dB, hvilket skulle betyde "en fordobling af det oplevede støjniveau".

Fra Vejdirektoratets Rapport 370 /159/, fremgår eksempler på hvordan en ændring i støjniveau fra vejtrafikstøj opfattes, se Tabel 15-2.

Tabel 15-2 Ændringer i støjniveauer og hvordan de opleves.

Ændring i støjniveau	Ændringen opleves som	Ændring i trafikmængde
1 dB	En meget lille ændring, næppe hørbar	Faktor 1,25
2 dB	En netop hørbar ændring	Faktor 1,58
3 dB	En hørbar, men lille ændring	Faktor 2
5 dB	En væsentlig og tydelig ændring	Faktor 4
10 dB	En fordobling af det oplevede støjniveau	Faktor 10
20 dB	En meget stor ændring	Faktor 100

Miljøstyrelsen har opstillet vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj. Grænserne forefindes i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 2006 /158/. De vejledende grænseværdier for facadestøjniveauet og opholdsarealer kan ses af Tabel 15-3.

I tabel 15.3 oplyses, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for boligområder er på 58 db.

Miljøkonsekvensrapporten undlader i den forbindelse at omtale, at WHO anbefaler en noget lavere vejledende støjgrænse på 53 dB.

<https://www.dr.dk/nyheder/indland/who-dumper-danske-stoejgraenser-langt-flere-ramt-af-farlig-stoej>

Tabel 15-3 Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj.

	Grænseværdi [L _{den}]
Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser o.l.	53 dB
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	58 dB
Hoteller, kontorer mv.	63 dB

Ifølge høringsrapporten skal trafikmængden i forbindelse med tung trafik ganges med en faktor 10, da tung trafik generelt er 10 gange mere støjende en normal trafik. Det nævnes ikke, at de anvendte lastbiler, som kan transportere omkring 30 tons jord, er ekstra lange og tunge og derfor fylder mere, støjer mere og slider mere på vejene.

Det stigende støjniveau bliver alene evalueret i forbindelse med omlægningen af den tunge trafik fra nord og sydover. Det fremgår også af sammenfatningen i Miljøkonsekvens-rapporten: de berørte boliger ”vil opleve en netop hørbar ændring til en meget lille ændring af støjen”:

Sammenfatning

Ved jordtransporter til Lynetteholm via ny adgangsvej før år 2035, vil jordtransporterne overvejende foregå via mere trafikerede veje, hvilket vil resultere i en forøgelse af trafikstøjen med 1-2 dB på flere veje (3 dB for Prøvestensbroen der forløber gennem et industriområde). Dette vil opfattes som en netop hørbar ændring til en meget lille ændring af trafikstøjen. Langs flere af de berørte veje ligger boliger. Disse boliger vil opleve en netop hørbar ændring til en meget lille ændring af støjen.

Ved jordtransporter til Lynetteholm via en ny adgangsvej før år 2035 med 2,7 mio. tons jord tilkørt fra Nordhavn, vil det resultere i en forøgelse af trafikstøjen på 1-3 dB i områder med boliger. Dette vil opfattes som en meget lille ændring til en hørbar, men lille ændring af trafikstøjen. Langs de veje hvor stigningen er højest er der ikke boliger. Langs de resterende berørte veje ligger boliger. Disse boliger vil opleve en netop hørbar ændring i trafikstøjen. Langs de mere trafikerede veje vil forøgelsen af trafikstøjen opfattes som en meget lille ændring af støjen.

I Miljøkonsekvensrapporten beregnes det øgede støjniveau i forbindelse med de ekstra lastbiler på nogle af de vejstrækninger, som berøres som følge af trafikomlægningen til Lynetteholm med ny adgangsvej via Prøvestenen. I tabel 15-12 figurerer Torvegade ikke, men Torvegade optræder i tabel 15-13, nu i en situation med endnu flere lastbiler, såfremt et mellemlager i Nordhavn med 2,7 mio. tons jord også skal køres med lastbil. Denne situation vurderes ikke realistisk, idet dette mellemlager sandsynligvis skal sejles via pramme til Lynetteholm. Uanset antallet af lastbilskørsler så bliver støjforøgelsen på de udvalgte vejstrækninger beregnet til blot op mod 3 dB.

Tabel 15-12 Vejstrækninger med forøget støjniveau som følge af jordtransporter til Lynetteholm med ny adgangsvej før år 2035.

Vejstrækning	Trafiktal år 2035	Antal ekstra lastbiler	Stigning i dB
Prøvestensbroen	4.716	596	3
Refshalevej	10.980	700	2
Uplandsgade	10.422	558	2
Vermlandsgade Vest	14.418	558	1
Ved Stadsgraven	14.418	374	1
Sundkrogsgade	4.356	124	1
Store Kongensgade	6.192	158	1
Bredgade	6.192	158	1

Tabel 15-13 Vejstrækninger med forøget støjniveau som følge af jordtransporter til Lynetteholm med ny adgangsvej før år 2035 med 2,7 mio. tons jord fra Nordhavn.

Vejstrækning	Trafiktal år 2035	Antal ekstra lastbiler	Stigning i dB
Prøvestensbroen	4.716	1.326	6
Refshalevej	10.980	1.430	4
Sundkrogsgade	4.356	854	3
Vermlandsgade Vest	14.418	1.288	3
Holmens Kanal	8.289	882	3
Store Kongensgade	6.192	441	3
Bredgade	6.192	441	3
Kalkbrænderihavnsgade	21.474	882	2
Folke Bernadottes Allé	22.806	882	2
Uplandsgade	10.422	524	2
Torvegade	23.409	914	1
Ved Stadsgraven	14.418	374	1

Såfremt beregning af ændringer i støjniveauet tager udgangspunkt i den totale fremskrevne trafikvækst i 2035 i forbindelse med konstruktion af Lynetteholm og Østlig Ringvej opnås et andet belastningsniveau. Omregnet fra dagens støjniveau (2017) vil borgerne opleve helt andre ændringsniveauer for støjbelastning via den øgede lastbiltrafik. I nedenstående tabel har jeg taget udgangspunkt i trafik og støjbelastning i dagens situation (2017) og forsøgt at udregne trafik og støjbelastning for 2035.

Tung trafik i Torvegade, hverdagsdøgntrafik og støjbelastning										
trafik		fremskr.	ny trafik	ny trafik	total	total	tilvækst ny trafik, %	samlet tilvækst, %		
	2017	2035	2035	2035	2035		2035-2035	2035-2035	2017-2035	2017-2035
			2,7 tons/år	3,2 tons/år	2,7 tons/år	3,2 tons/år	2,7 tons/år	3,2 tons/år	2,7 tons/år	3,2 tons/år
total	18.000	26.000			26.180	26.220	1	1	45	46
tung	900	1.300	180	220	1.480	1.520	14	17	64	69
støj	støjniveau, dB						tilvækst i støjpåvirkning, dB			
	2017	2035	2035-2035	2035-2035	2017-2035		2035-2035	2035-2035	2017-2035	2017-2035
	aktuel dB	fremskr.	ny trafik	ny trafik	samlet		ny trafik	ny trafik	samlet	samlet
total	73-78									
tung	37-39						1	1		

Kilder:

Lynetteholm. Miljøkonsekvensrapport, Tabel 23-4, Tabel 23-6, Tabel 15-13

Lynetteholm. Trafikale forhold, Tabel 4-5

støjniveau 2017: aflæst på kort over støjniveau, Københavnerkortet

I 2017 aflæses støjniveauet på Københavns kommunens støjkort til at være på 73-78 dB i Torvegade, hvoraf halvdelen udregnes til at komme fra den tunge trafik. Tilvæksten i støjniveau som resultat af ny lastbiltrafik via trafikomlægningen beregnes af By og Havns rådgiver Rambøll til at være blot 1 dB. Det er ikke lykkedes at færdiggøre beregningerne for øget støjniveau i Torvegade som resultat af den samlede fremskrevne trafik + ny lastbiltrafik for 2035. Flere forsøg på at få svar på spørgsmål vedrørende beregningsmetoden for støjniveau og omfanget af det øgede støjniveau ved en samlet trafikforøgelse i 2035 hos adskillige instanser har ikke båret frugt. Den anvendte beregningsmetode er dog blevet oplyst af By og Havn via rådgiver Rambøll, men ikke omfanget af det samlede støjniveau i Torvegade i 2035.

Miljøkonsekvensrapportens fatale svigt: den manglende evaluering af konsekvenser i forhold til vedtagne målsætninger i Københavns kommune i form af Kbh. Klimaplan 2025, Kommuneplan 2019 og miljøzonestrategi

Det første fatale svigt vedrører målsætningen fra Kbh. Klimaplan 2025 om CO₂-neutralitet i 2025. I Miljøkonsekvensrapporten beregnes den akkumulerede CO₂-generering for hele jordopfyldningsprocessen og Lynetteholm konstruktionen til at omfatte 350.000 tons.

I miljøkonsekvensrapporten opsummeres CO₂-udledningen fra Lynetteholmprojektets to faser, anlægs- og driftsfasen således:

Den direkte udledning af CO₂ i projektområdet ved anlægsfasen er i sig selv moderat, i størrelsesordenen 35.000 tons, svarende til ca. 0,1% af den samlede nationale CO₂-udledning i 2018. Da der dog er tale om en midlertidig udledning (ca. 3 år), er det vurderet, at bidraget til påvirkning af det globale klima som følge af direkte udledning af CO₂ i anlægsfasen er lille.

Den direkte udledning af CO₂ i driftsfasen er samlet estimeret at være i størrelsesordenen 3.200 tons årligt, svarende til 0,01-0,02% af den samlede nationale CO₂-udledning i 2018. Da påvirkningen skal ses i et globalt perspektiv, er det vurderet, at bidraget til påvirkning af det globale klima som følge af udledning af CO₂ i driftsfasen er lille.

Projektets samlede klimapåvirkning for anlægs- og driftsfasen, som inkluderer både direkte emissioner og indirekte kilder relateret til transport og produktion af materialer medfører en anslået CO₂ emission i størrelsesordenen 350.000 tons. Det er vurderet at projektet samlede påvirkning af det globale klima som følge af udledning af CO₂ er moderat.

Det er meget vigtigt for By og Havn at sammenligne CO₂-udledningen fra Lynetteholm projektet med den nationale og især den globale CO₂-udledning for at komme frem til konklusionen: en moderat klimapåvirkning. Men undladelsen er tydelig: der sammenlignes ikke med det københavnske CO₂-udslip og dermed klimamålsætningen om CO₂-neutralitet i 2025.

En betragtelig del af udledningen fra Lynetteholm projektet hidrører fra materiale- og jordtransport. I 2020 vedtog Københavns Borgerrepræsentation Roadmap 2021-2025, som indeholder en status for klimaindsatserne og opdaterer anvisninger på, hvorledes målet om CO₂-neutralitet kan nås.

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2061

Roadmappet afslører, at vejtransporten med 368.00 tons CO₂ i 2018 tegnede sig for det største bidrag til transportens CO₂-udledning. Vejtransportens CO₂-udslip i dag svarer således til det beregnede akkumulerede CO₂-udslip fra Lynetteholm konstruktionen på 350.000 tons. CO₂-udslippet fra transporten vurderes i roadmappet at udgøre den største bidragsyder til kommunens CO₂-udslip i indeværende år 2021:

I 2010 udledte transportsektoren i København samlet set ca. 550.000 ton CO₂, hvilket svarer til en fjerdedel af byens samlede CO₂-udledning. I 2019 udledte transportsektoren 510.000 ton CO₂ i København, svarende til 40 procent af byens samlede CO₂-udledning. I basisfremskrivningen i Roadmap 2021-2025 forventes transportsektoren at være den største kilde til CO₂-udledning i København fra 2021. Hvis ikke transportsektoren bidrager med en betydeligt større CO₂-reduktion i perioden 2021-2025, kan det blive meget vanskeligt at nå KBH2025 Klimaplanens mål om CO₂-neutralitet i 2025.

Isoleret set er det vejtrafikken, der med en udledning på 368.000 ton CO₂ i 2018, står for langt den største andel af CO₂-udledningen i transportsektoren. Indsatser til at omstille vejtrafikken til CO₂-neutral transport og minimere antallet af kørte kilometer har derfor også det største reduktionspotentiale, fx gennem overflytning af bilture til cykel, gang og kollektiv trafik samt omstilling af køretøjer til fossilfrie drivmidler.

Det er ikke lykkedes Kommunen at finde veje til at nedbringe CO₂-udslippet fra vejtransporten. I Roadmappet henvises blot til, at man afventer resultatet af igangværende mobilitetsanalyser. Først herefter er man i stand til at give et bud på, hvilke håndtag der skal drejes på inden for vejtransporten. Forvaltningen aner simpelt hen ikke, med hvilke indsatser man skal få styr på transportens CO₂-udslip. Derfor har man skudt problematikken til hjørne.

Det andet fatale svigt vedrører målsætningen i Kommuneplan 2019 om transportmidlernes sammensætning: kørsel i bil må således maksimalt udgøre 25 % af det samlede antal ture gennemført i form af gang, cyklisme, kollektiv trafik og bil. Denne nye målsætning gentages tillige i omtalte roadmap. Anlæggelsen af den biltrafikgenererende nye bydel Lynetteholm vil simpelt hen katapultere denne nyligt vedtagne målsætning, som et flertal i Københavns Borgerrepræsentation var rigtig stolt over at få indføjet i kommuneplanen.

Det tredje fatale svigt vedrører den manglende inddragelse af Københavns kommunes besluttede miljøzonepolitik for tung trafik. Hvad denne går ud på, og hvilke konsekvenser en voldsom stigning i de tungeste former for lastbiltransport vil få i forhold til de eksisterende krav i miljøzonen vurderes ikke. Miljøzonens eksistensberettigelse skal netop sikre, at byen ikke belastes med unødige udslip af CO₂, forurenende partikler og støj.

På forespørgsel til Teknik- og Miljøforvaltningen om krav i miljøzonen fik RBT følgende svar fra vicedirektør Karsten Bierring Nielsen:

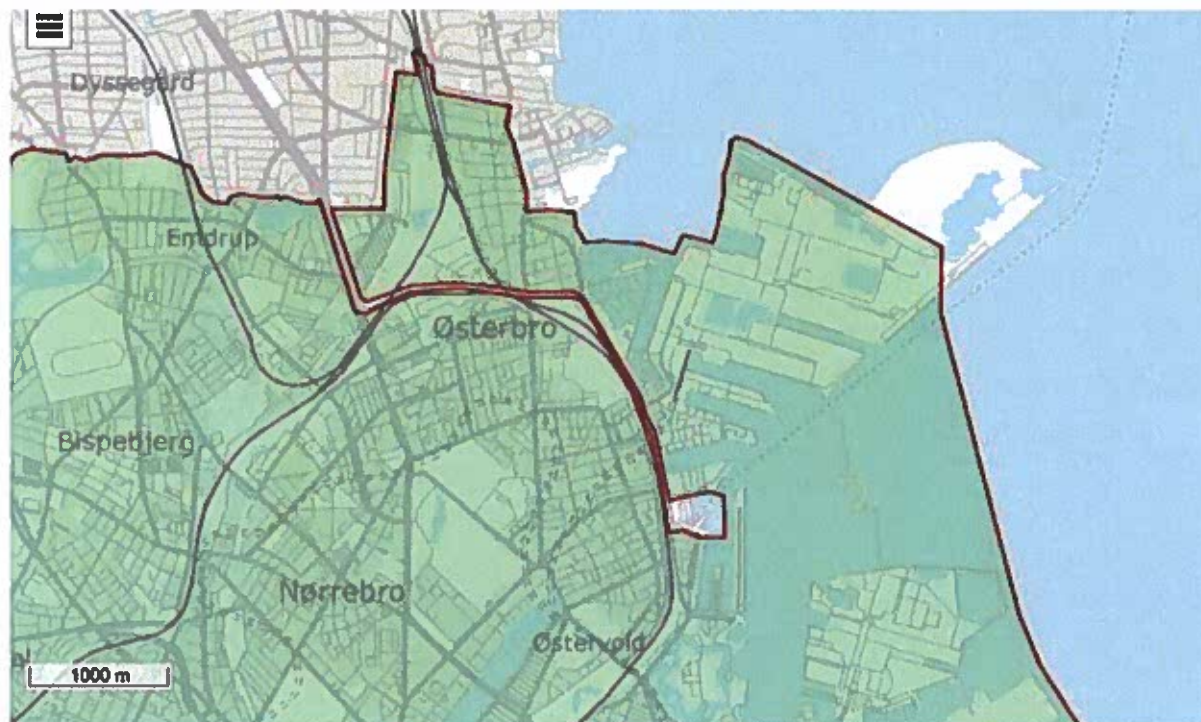
De nye krav i miljøzonen i København, som trådte i kraft den 1. juli 2020, gælder for dieseldrevne varebiler, lastbiler og busser. Personbiler er ikke omfattet af de nye krav.

Kravene for de tunge køretøjer (lastbiler og busser) implementeres i følgende to trin:

- 1. Fra 1. juli 2020: Busser og lastbiler skal være registreret den 1. oktober 2009 eller senere for at have adgang til miljøzonerne. Euro 5- og EEV-tunge køretøjer er undtaget fra datokrav og må gerne køre i miljøzonerne.**
- 2. Fra 1. januar 2022: Busser og lastbiler skal være registreret den 1. januar 2015 eller senere for at have adgang til miljøzonerne.**

Man kan vælge at få eftermonteret et partikelfilter, hvis ens køretøj ikke lever op til kravene i miljøzonen.

I miljøzonen for København er der en transitrute, hvor man kan køre til og fra Nordhavnen. Ruten går fra Københavns kommunegrænse via Lyngbyvej til Nordhavnsvej og rammer Kalkbrænderihavnsvej. På transitruten gælder miljøzonekravene ikke.



Kort over transitruten, hvor miljøzonens krav ikke gælder

Det oplyses, at kravene til kørsel i miljøzonen for den tunge trafik netop er blevet skærpet fra dern 1. januar i indeværende år og igen vil blive skærpet fra den 1. januar 2022.

Eftersom en betragtelig del af de tunge jordkørsler planlægges gennemført ad andre ruter gennem de indre bydele til Lynetteholm sydfra, skal opmærksomheden rettes endnu mere mod de tunge lastvognsruter. Der finder ikke tilstrækkelig kontrol med krav til inddækning af lastbilerne, som forårsager spredning af støv fra forurenede materiale. Miljøkonsekvensrapporten omtaler heller ikke dækslitage fra de tunge lastbiler, som forårsager forurening af vandmiljøet med mikroplastik og kemikalier.

Neden for ses fotos af jordtransporter på Nøre Voldgade ved Nørreport Station



Fotos: Hanne Dalhoff Knudsen



Endelig foreligger der ikke en vurdering af den liberalisering af jordtransporten, som sættes i værk via vedtagelsen i juni 2020 af en ny affaldslov. Lovændringerne omkring ansvar for jord er ikke inddraget i Miljøkonsekvensrapporten. Beregningerne er foretaget på baggrund af hidtidige jordmængder, baseret på det tidligere lovgrundlag. I det nye lovgrundlag gives entreprenøren mulighed for selv at vælge, hvor jorden skal køres hen, om jorden skal behandles som en ressource lokalt eller den skal sælges til anden part end til By og Havns Lynetteholmprojekt. Set i lyset af den ny affaldslov mangler der således en vurdering af, hvilke jordmængder der i fremtiden vil være til rådighed for Lynetteholm projektet, transportveje og mulige miljøkonsekvenser i forbindelse med kommende transporter.

København som medlem af C40 bygruppen

Den 7. januar 2021 udsendte C40 Byernes styrekomité et nyhedsbrev om iværksættelse fra 1. januar 2021 af vedtagne nye standarder 2021-2024 for at markere et nyt kollektivt og globalt ledelsesinitiativ. Københavns fungerende overborgmester Lars Weiss var en af de underskrivende borgmestre. Blandt de fem standarder for C40 ledelse var vedtagelsen af en robust og inkluderende klimahandlingsplan i overensstemmelse med Parisaftalens 1,5° C ambition:



Statement by the C40 Cities Steering Committee on the Organization's New Leadership Standards

The C40 Leadership Standards 2021-2024 are as follows:

1. **Plan.** City has adopted a resilient and inclusive climate action plan aligned with the 1.5°C ambition of the Paris Agreement, and updates it regularly;
2. **Deliver.** In 2024, city remains on track to deliver its climate action plan, contributing to increased resilience, equitable outcomes and halving C40's overall emissions by 2030;
3. **Mainstream.** City uses the necessary financial, regulatory and other tools at their disposal to address the climate crisis and mainstreams their equitable climate targets into the most impactful city decision-making processes;
4. **Innovate.** City innovates and starts taking inclusive and resilient action to address emissions beyond the direct control of the city government, such as associated with goods and services consumed in their city;
5. **Lead.** Mayor and the city demonstrate global climate leadership and inspire others to act in support of the Paris Agreement.

https://www.c40cities.org/blog_posts/statement-by-the-c40-cities-steering-committee

Set i lyset af C40 byernes nye initiativ vil Lynetteholmprojektet få dumpekarakter.

Rådet for bæredygtig trafiks overordnede konklusion vedrørende Lynetteholmprojektet bliver da følgende:

Ud fra et bæredygtighedsperspektiv, som omfatter klima, transport, natur og forurening, er Lynetteholmprojektet en katastrofe. Byudvikling af en sådan størrelsesorden skal indtænkes i en regional sammenhæng, som omfatter alle tre regioner på Sjælland. Lynetteholmprojektet bør skrottes.

Kjeld A. Larsen

næstformand i Rådet for bæredygtig trafik

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. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening 2, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når 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 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. 358 3. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spunsnedlæggelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db 4.

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

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,

Jannie Moesgaard Dinesen



3 Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

4 Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Martin Møller <
Sendt: 23. januar 2021 13:08
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetteholmen

Kære TBST

Jeg indgiver hermed mit høringssvar til Lynetteholmen.

Jeg er af den opfattelse at et byggeri i denne størrelse er fuldstændig imod hvilken retning Danmark bør gå i forhold til Klimaforandring. At skulle gennemføre et projekt med så mange lastbiler påkrævet, er helt hovedløst. i år 2070 vil man ryste på hovedet overfor beslutningen taget i år 2021.

Jeg mener at kystsikringen kan laves meget mere enkelt og simpelt. Boligerne kan placeres andetsteds.

Jeg mener at vi skal udvikle området rundt om København, fremfor at placere alle vores boliger i København. Mennesker og børn har brug for flere grønne områder. Ikke grønne områder som er en lille grøn plet lavet for at tjene penge til et prestige projekt, men naturlige grønne områder, med albuerum og højt til loftet. Fremfor at centralisere i København skal hele området inddrages.

Jeg kræver i mit høringssvar at se en VVM der omfatter hele projektet, og at byudviklingen for hovedstadsområdet laves koordineret, fremfor kun for København.

Dbh Martin Møller

Fra: Michael Holst (miho)
Sendt: 23. januar 2021 13:19
Til: VVM-Sager
Cc: Gert Agger; Jonna L. Vestergaard (jve)
Emne: TS6020102-00024. Miljøkonsekvensrapport (VVM), høring om Lynetteholmen. Bemærkninger fra Gentofte Kommune
Vedhæftede filer: Miljøkonsekvensrapport (VVM), høring om Lynetteholmen. Bemærkninger fra Gentofte Kommune.PDF; Høringssvar til Forslag til Københavns Kommuneplan 2019.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9023529

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Vedrørende styrelsens journalnummer: TS6020102-00024

Se venligst vedhæftede brev med bemærkninger fra Gentofte Kommune.

Der vedhæftes endvidere til Gentofte Kommunes høringssvar vedrørende Forslag til Københavns Kommuneplan 2019, som der henvises til i vores bemærkninger i den aktuelle høring.

Efter aftale sendes bemærkninger i den form, som Gentofte Kommunes Økonomiudvalg har anbefalet over for Kommunalbestyrelsen.

Endeligt og underskrevet brev sendes umiddelbart efter mødet i Kommunalbestyrelsen den 25. januar.

Med venlig hilsen

Michael Holst
Chef for Plan og Byg
Afdelings e-mail: Plan-Byg@gentofte.dk
Sikker mail: Gentofte@gentofte.dk

Gentofte Kommune | Plan og Byg
Bernstorffsvej 161 | 2920 Charlottenlund
Rådhuset: 39 98 00 00 | Plan og Byg: 39 98 37 10 | Direkte: 39 98 31 14

Fra: Gert Agger
Sendt: 17. november 2020 16:14
Til: Jonna L. Vestergaard (jve)
Emne: SV: Miljøkonsekvensrapport (VVM), høring om Lynetteholmen

Gentofte Kommune har 17/11 2020 henvendt sig vedr. forlængelse af høringsfrist ifm miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm. Ønsket er afstedkommet af en mødekadance i kommunalbestyrelsen, der passer dårligt med udløbet af høringsperioden d.25 januar 2021.

Miljøkonsekvensrapporten er planlagt til 8 ugers høring med start d. 30. november 2020 og udløb d. 25 januar 2021.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen accepterer, at Gentofte Kommune sender et foreløbigt svar, som er behandlet på Økonomiudvalget, indenfor høringsfristen, og at kommunen afsender et endeligt svar, som har været i kommunalbestyrelsen, 2 dage efter udløbet af fristen.

Mvh

Gert Agger
Specialkonsulent, VVM
Plan og Klima

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

Tlf.: +45 4178 0308 (mobil)

Tlf.: +45 7221 8800

geag@tbst.dk

www.tbst.dk

Fra: Jonna L. Vestergaard (jve) <jve@Gentofte.dk>

Sendt: 17. november 2020 15:02

Til: Gert Agger <GEAG@tbst.dk>

Emne: Miljøkonsekvensrapport (VVM), høring om Lynetteholmen

Til Gert Agger

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Gentofte Kommune er telefonisk blevet oplyst om, at Miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholmen vil blive sendt i offentlig høring fra den 30. november 2020 til og med den 25. januar 2021.

Som aftalt telefonisk sendes nedenstående.

Gentofte Kommune ønsker at få Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens accept af, at:

- Gentofte Kommune fremsender foreløbigt svar fra Økonomiudvalget
- Gentofte Kommune sender endeligt høringsvar to dage efter høringsfristen.

Med venlig hilsen

Jonna Vestergaard
Arkitekt M.A.A.

Afdelings e-mail: Plan-Byg@Gentofte.dk

Sikker mail: Gentofte@gentofte.dk

Gentofte Kommune | Plan og Byg
Bernstorffsvej 161 | 2920 Charlottenlund
Rådhuset: 39 98 00 00 | Plan og Byg: 39 98 37 10 | Direkte: 39 98 31 02

Posten åbnes dagligt og bliver besvaret inden 20 arbejdsdage.

E-mail sendt direkte til en medarbejder åbnes, når den pågældende er til stede, og der garanteres derfor ikke for ovenstående tidsfrist.

Sådan behandler vi dine oplysninger:

Når Gentofte Kommune behandler personoplysninger om dig, sørger vi for, at oplysningerne behandles i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningens krav.

Læs om kommunens behandling af personoplysninger og dine rettigheder her:

<http://www.gentofte.dk/Databeskyttelse>

I Gentofte Kommune er byggesagsbehandlingen digital.

<https://www.bygomiljoe.dk/>

Send **Digital Post** til Gentofte Kommune

Betjen dig selv på **Genvej** via computer eller smartphone

Find information på www.gentofte.dk



Dato

Sag nr. EMN-2020-06064

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

UDKAST

Vedr.: Miljøkonsekvensrapport VVM for Lynetteholmen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 30. november 2020 udsendt Miljøkonsekvensrapport-VVM for Lynetteholmen i offentlig høring fra den 30. november 2020 til den 25. januar 2021.

Styrelsen oplyser, at baggrunden for miljøkonsekvensrapporten er den i oktober 2018 indgåede principaftale mellem den daværende regering og Københavns Kommune om anlæggelse af en ny halvø, Lynetteholmen, der skal give mulighed for deponering af overskudsjord og på sigt give plads til byudvikling.

Miljøkonsekvensrapporten omhandler udelukkende etableringen af Lynetteholmen. Den fremtidige byudvikling af det opfyldte område er ikke en del af det aktuelle projekt, og de miljømæssige konsekvenser heraf er derfor ikke beskrevet i rapporten.

Gentofte Kommune vil dog gøre opmærksom på, at udviklingen af en hel ny bydel i Øresund ud for Københavns Havn med 35.000 indbyggere og et tilsvarende antal arbejdspladser og den ligeledes påtænkte Østlig Ringvej, der vil blive koblet på Helsingørmotorvejen, vil få konsekvenser for borgerne i Gentofte Kommune.

I den forbindelse skal Gentofte Kommune bl.a. henvise til vedlagte høringssvar af 2. oktober 2019 til Forslag til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune.

Gentofte Kommune vil således også i de kommende planprocesser forholde sig til, på hvilken måde de forskellige projekter påvirker forholdene for borgerne i Gentofte.

I forhold til den aktuelle høring har Gentofte Kommune bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten under overskrifterne:

- Støj og vibrationer
- Trafikale forhold
- Badevandskvalitet og tang
- Sejllads



- Visuelle forhold
- Natura 2000
- Øvrige forhold

Støj og vibrationer

I forbindelse med etableringen af Lynetteholmen vil den aktivitet, som vil medføre flest støjgener for borgerne i Gentofte Kommune, være etablering af spuns i forbindelse med etablering af Lynetteholmens ydre afgrænsning (perimeter).

Gentofte Kommune og Københavns Kommune har ikke samme tilladte tidsrum for støjende arbejde. Københavns Kommune tillader således støjende anlægsarbejde 1 time længere om aftenen på hverdage og 3 timer længere lørdag eftermiddage. For særligt støjende aktiviteter på hverdage tillader Københavns Kommune ligeledes støjende anlægsarbejde 1 time længere.

Borgere i Gentofte Kommune bør ikke belastes af støj ud over det, som er tilladt i kommunen. Heller ikke fra aktiviteter, der foregår i nabokommuner. Arbejdstiderne bør derfor fastsættes, så også Gentofte Kommunes vilkår om støj og arbejdstid overholdes.

I Hellerupområdet vil der være et meget stort antal boliger, som især vil blive udsat for støj fra spunsningen. Gentofte Kommune er opmærksom på, at det angivne støjniveau for Hellerupområdet på mellem 40 og 45 dB ligger under Københavns Kommunes grænseværdi på 70 dB for støj fra bygge- og anlægsarbejder, men skal opfordre til, at der i stedet for ramning af spuns anvendes en mere støjsvag metode, fx nedvibrering.

Trafikale forhold

Ifølge rapporten vil der i Gentofte Kommune før år 2035 kun ske en lille stigning i det daglige antal af tung trafik med jordtransporter – primært på Helsingørmotorvejen. Dette vil blive afhjulpet, når der er etableret en ny adgangsvej fra syd til Lynetteholmen, idet jordopfyldning vil ske via denne vej.

Det er i rapporten anført, at Københavns Kommune har valgt ikke at angive tvangsruter for jordtransporter. Gentofte Kommune ønsker, at det ved jordtransporter og øvrige leverancer til Lynetteholmen, som skal igennem Gentofte Kommune, foreskrives, at der udelukkende benyttes det overordnede vejnet, dvs. Helsingørmotorvejen og Nordhavnstunnelen.

Det fremgår videre, at hvis der i 2035 helt eller delvist er etableret en Østlig Ringvej, vil der ske en stigning i den tunge trafik på flere strækninger i Gentofte Kommune, herunder Helsingørmotorvejen, Tuborgvej og Strandvejen i Hellerup.

Udviklingen i den tunge trafik er i rapporten vurderet uden sammenhæng med udviklingen i trafikken i øvrigt. Det fremgår af den forundersøgelse om Østlig Ringvej, som Vejdirektoratet og Københavns Kommune har ladet udarbejde og offentliggjorde i august 2020, at sammen med den generelle udvikling i trafikmængden vil etablering af Østlig Ringvej medføre en væsentlig merbelastning



af vejnettet i Gentofte Kommune, herunder i særlig grad på Helsingørmotorvejen, Tuborgvej og Bernstorffsvej.

Det er således en væsentlig mangel i miljøkonsekvensrapporten, at det ikke er beskrevet, hvad forøgelsen i den tunge trafik i og i nærheden af Gentofte vil have af betydning for trafikafviklingen i kommunen i øvrigt.

Gentofte Kommune skal i den forbindelse henvise til kommunens vedlagte høringssvar til forslag til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, hvori det vedrørende trafik er anført:

"....Der er ingen tvivl om, at den akkumulerede mængde af trafik ved Københavns byudvikling, vil få uacceptable konsekvenser for borgerne i Gentofte, bl.a. i form af øget trafikstøj og et øget pres på infrastrukturen i Gentofte Kommune. Det er nødvendigt, at infrastrukturen fremtidssikres til både at kunne håndtere trafikken fra Nordhavn og Lynetteholmen, og at der foretages de nødvendige støjforanstaltninger langs Helsingørmotorvejen, således at byudviklingen i Københavns Kommune ikke medfører gener og forringelser for borgerne i Gentofte Kommune....."

Badevandskvalitet, tangspredning og sedimenttransport

Det anføres, at det for at kunne opretholde uændrede badevandskvaliteter på Københavns Kommunes eksisterende badepladser samt på Hellerup Strand vil blive nødvendigt at flytte to af de eksisterende større udløbsledninger fra Lynetten Renseanlæg ca. 500 meter ud fra den kommende kyst.

Rapporten indeholder ikke beskrivelse af påvirkningen på de øvrige badeområder i Gentofte (Charlottenlund, Skovshoved Syd, Skovshoved Havbad og Bellevue).

Der bør foretages en selvstændig Miljøkonsekvensrapport-VVM for omlægning af de to større udløbsledninger med henblik på en vurdering af påvirkning af badevandskvalitet, tangspredning og sedimenttransport på Gentofte Kommunes strande. Gentofte Kommune forbeholder sig at fremkomme med bemærkninger til denne kommende Miljøkonsekvensrapport-VVM.

Det bemærkes i øvrigt, at Gentofte Kommune som medejer af Biofos A/S og Novafos A/S allerede nu skal pege på, at udgifter til kommende omlægning af udløbsledninger – affødt af Lynneholmprojektet – der er nødvendige for at opretholde badevandskvaliteten, naturligvis må afholdes af bygherren. Forholdet må på dette grundlag således indgå og reguleres i den kommende anlægslov.

Sejllads

Først efter 2024, når der er etableret en ny kanal gennem Nordhavn mellem Orientbassinnet og Kalkbrænderihavnen, og når erhvervshavnen, der i dag ligger på Levantkaj, flytter til Ydre Nordhavn, kan det forventes, at mindre både som kajaker og lignende fra Svanemøllen får trygge indsejlingsforhold til Københavns havn.



I anlægsfasen vil indsejlingen til Københavns Havn være forbundet med store udfordringer for især kajaker og lignende mindre både, der kommer fra Svanemøllen, idet Lynetteløbet, som sejlåde, motorbåde og andre fritidsbåde såsom kajaker og lignende bådtyper benytter i dag, ventes at lukke i efteråret 2021.

Det beskrives i miljøkonsekvensrapporten, at det er planen at etablere nye sikkerhedstiltag som fx et signalsystem, så lystsejlerne varsles, når krydstogtskibe eller andre store skibe er på vej ind i Kronløbet, og at der vil blive oprettet ventepladser på begge sider af Kronløbet.

Dette er muligvis tilstrækkeligt for større sejlåde, som har en vis manøvreedygtighed, men for mindre fartøjer som kajaker og joller vil det være meget utrygt at færdes i Kronløbet sammen med store krydstogtskibe, hvorfor der bør sikres særlige foranstaltninger for små fartøjer.

Visuelle forhold

Denne miljøkonsekvensrapport omhandler alene konstruktion af Lynetteholmens afgrænsning og opfyld af området med jord. Ved etablering af jorddepot og opfyld i op til 4 meter over vandoverfladen, vil der ikke være visuelle forhold, som medfører genevirkninger for borgere i Gentofte.

Et af formålene med Lynetteholmen er at skabe areal til byudvikling. Da der ikke er fremlagt et projekt for byudviklingen samtidig med projektet for etablering af jorddepot, har Gentofte Kommune på nuværende tidspunkt ikke mulighed for at vurdere de samlede konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere.

Gentofte Kommune forbeholder sig derfor ret til at komme med indsigelser i forhold til de øvrige byudviklingstiltag, som med tiden kobles sammen med Lynetteholmen, herunder visuelle forhold i form af høje bygninger.

Natura 2000

Gentofte kommune har i november 2019 i forbindelse med Miljøstyrelsens høring om ændret udpegningsgrundlag for Natura 2000 påpeget, at naturtyperne hængesæk og vandløb stadig bør indgå i udpegningsgrundlaget. Udpegningsgrundlaget er endnu ikke ændret, og derfor burde påvirkningen af disse naturtyper have indgået i miljøkonsekvensrapporten under væsentlighedsvurderingen af Lynetteholmens påvirkning af Natura 2000 områderne Gentofte Sø og Brobæk Mose. Det er dog Gentofte Kommunes vurdering, at den negative påvirkning på de to naturtyper ikke vil være væsentlig.

Øvrige forhold

Gentofte Kommune har i dette høringssvar forholdt sig de miljøforhold, som vurderes at have betydning for kommunen og dens borgere.

Der er i rapporten redegjort for forhold, som ikke vurderes at have miljømæssig betydning for Gentofte. Det drejer sig bl.a. om ekstremvandstande, bølgepåvirkninger, strømforhold, sedimenttransport, kystmorfologi, vegetation, fauna og dyreliv.



Skulle det senere vise sig, at etablering af Lynetteholmen har utilsigtede og uventede virkninger på disse og andre forhold, forbeholder Gentofte Kommune sig at vende tilbage herom.

Med venlig hilsen

Hans Toft
Borgmester

/
Lis Bjerremand
Vicekommunaldirektør



Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
cbu@okf.kk.dk

2. oktober 2019
Sagsnr. EMN-2019-04344

Høringssvar til Forslag til Københavns Kommuneplan 2019

Københavns Kommune har den 27. august 2019 sendt Forslag til Kommuneplan 2019 i høring med frist for indsendelse af bemærkninger den 22. oktober 2019.

Der er i forslaget til kommuneplanen følgende forhold, som har betydning for Gentofte Kommune:

- Trafik ifm. Nordhavnsudbygning og etablering af Lynetteholmen
- Parkeringsnormer, idet de kan flytte parkering til Gentofte Kommune
- Klima ifm. regnvandsafledning til Svanemøllebugten

I brev af 25. februar 2019 sendte Gentofte Kommune følgende bemærkninger til høring om Afgrænsning af miljøvurdering af Københavns Kommunes Forslag til Kommuneplan 2019:

- *"Gentofte Kommune ønsker, som følge af ændringer i rækkefølgeplanen i Nordhavnsområdet (perspektivområdet Ydre Nordhavn Holm 8 +12, Østerbro (delvist stationsnært fremrykkes, mens Levantkaj i Nordhavn rykkes fra 1. del til 2. del af planperioden), at der gennemføres en vurdering af konsekvenserne af ændringer i relation til udviklingen af den overordnede infrastruktur set i forhold til den trafikale belastning af Gentofte Kommunes veje."*
- *"På det foreliggende grundlag er det ikke muligt at forudse, om ændringer i parkeringsnormer i Københavns Kommune vil kunne få væsentlige trafikale konsekvenser for Gentoftes borgere, f.eks. i form af øgede belægningsgrad/pres på parkering ved de mange stationer i Gentofte Kommune, og Gentofte Kommune ønsker derfor, at der gennemføres en vurdering af konsekvenserne heraf for Gentofte Kommunes borgere."*
- *"Konsekvenserne af en ny planlægning for forebyggelse af skader ved oversvømmelser ønskes også medtaget som emne, da det med stor sandsynlighed vil kunne få væsentlige konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere"*.



Nordhavn, Lynetteholmen og Østlig Ringvej

Nordhavn er Københavns Kommunes største byudviklingsprojekt, som på sigt skal rumme 40.000 beboere og 40.000 arbejdspladser. Århusgadekvarteret, som er den første del af Nordhavn, er ved at være fuld udbygget.

I Forslag til Kommuneplan 2019 er der ændret i rammerne for Nordhavn i forhold til Kommuneplan 2015, og som følge heraf er der ændret på rækkefølgeplanen for Nordhavns udvikling.

- I Nordhavn – Holm 9, øges byggemuligheden fra 60.000 m² til 85.000 m² som led i den løbende udmøntning af helhedsplanen for området.
- I Nordhavn – Holm 8, ændres anvendelsen fra havneformål til boliger og serviceerhverv med mulighed for op til 86.000 m² byggeri i området.
- I Nordhavn – opfyld, ændres anvendelsen fra havneformål til institutioner og fritidsformål med henblik på etablering af rekreativt areal.

Københavns Kommune har vurderet at ændringerne i rækkefølgeplanen for Nordhavn er af mindre væsentlig betydning for det overordnede vejnet, og at det ikke giver anledning til at vurdere de trafikale konsekvenser på Gentofte Kommunes veje. Denne vurdering er ikke korrekt.

Lynetteholmen, som er en del af Københavns langsigtede planlægning frem mod 2070, anlægges som en ny ø ved at opfylde et areal i Øresund i forlængelse af Refshaleøen og Lynetten. Samlet vil Lynetteholmen udgøre et areal på ca. 2 mio. m² og forventes at kunne huse 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. Da Lynetteholmen først forventes anlagt efter 2031, er den endnu ikke en del af Kommuneplanen.

Planlægningsarbejdet omkring Østlig Ringvej, som både skal trafikbetjene Nordhavn og Lynetteholmen, er i gang. Østlig Ringvej, vil som illustreret i Forslag til Kommuneplan 2019 blive tilsluttet Lyngbyvejen i udkanten af Københavns Kommune, tæt på grænsen til Gentofte Kommune. Gentofte Kommune bemærker, at der i de kommende år vil blive udarbejdet en række undersøgelser og analyser, der bl.a. skal belyse Østlig Ringvejs indvirkning på omgivelserne.

Der er ingen tvivl om, at den akkumulerede mængde af trafik ved Københavns byudvikling, vil få uacceptable konsekvenser for borgerne i Gentofte, bl.a. i form af øget trafikstøj og et øget pres på infrastrukturen i Gentofte Kommune. Det er nødvendigt, at infrastrukturen fremtidssikres til både at kunne håndtere trafikken fra Nordhavn og Lynetteholmen, og at der foretages de nødvendige støjforanstaltninger langs Helsingørmotorvejen, således at byudviklingen i Københavns Kommune ikke medfører gener og forringelser for borgerne i Gentofte Kommune.

I tidligere høringsbreve til Københavns Kommune og senest i brev af 30. april 2019, har Gentofte Kommune i forbindelse med "Høring over udkast til forslag til Lov om anlæg af Nordhavstunnel" blandt andet skrevet følgende til Vejdirektoratet:



"Hvis Nordhavnsvejen og Nordhavnstunnelen ikke er dimensioneret til at kunne afvikle den fremtidige trafik i spidsbelastningstidspunkter, vil trafikanter, der kommer fra eller skal til Østlig Ringvej, finde andre veje, hvilket vil belaste vejnettet i Gentofte Kommune. En stor del af den regionale trafik vil i så fald fortsat blive afviklet via Strandvejen og Tuborgvej, hvor den belaster Gentofte Kommunes vejnet og boligområder samt skader trafiksikkerhed og miljøforhold.

Kommunens holdning er fortsat, at Nordhavnsvejen med blot 2 spor i hver retning ikke er fremtidssikret, og derfor er det uacceptabelt, at Nordhavnsvejen og Nordhavnstunnelen kobles til en Østlig Ringvej med henholdsvis det anlagte og foreslåede tværprofil, da kapaciteten på den samlede Nordhavnsforbindelse i fremtiden vil være utilstrækkelig til at håndtere al trafikken."

Parkeringsnormer

Der er i forslag til Kommuneplan 2019 lagt op en forsøgsordning med delvis bilfrie bydele, dog således at dette skal ske via udarbejdelse af kommuneplantillæg, hvilket bl.a. fremgår af retningslinjer for bilparkering under Trafik. Det er afgørende, at parkering på Østerbro, som ligger i "Tætbyen", og i Nordhavn, som ligger i "Udpegede udviklingsområder", ikke får negative trafik- og miljømæssige konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere.

Der bør derfor gennemføres en undersøgelse heraf, idet de foreslåede reviderede parkeringsbestemmelser vil medføre et uacceptabelt pres på eksempelvis parkeringsfaciliteterne ved stationer i Gentofte Kommune.

Klima

I retningslinjen for Skybrudshåndtering under Klimatilpasning, er kortet der henvises til ikke korrekt. Gentofte Kommune gør opmærksom på, at kortet skal rettes, således at det er korrekt illustreret.

I forbindelse med miljøvurderingsprocessen for Svanemøllens skybrudstunnel har Miljøstyrelsen, Kystdirektoratet samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i en afgrænsningsudtalelse fra 2. maj 2019 beskrevet, hvad HOFOR og Novafos skal uddybe i deres miljøkonsekvensrapport. Dette omhandler bl.a. en uddybende beskrivelse af miljøkonsekvenser for ét hovedforslag (Svaneknoppen) samt to alternative placeringer for udledningen af vand fra tunnelen, som omtalt i ansøgningen fra september 2018. Derudover skal de to alternativer også beskrives med lang udløbsledning og endelig skal der beskrives yderligere to udløbspunkter med andre placeringer i Svanemøllebugten. Den endelige placering af udløbet er således endnu ikke afklaret.

Med venlig hilsen

Hans Toft
Borgmester

Lis Bjerremand
Teknisk direktør

Fra: Line Bach <.....>
Sendt: 23. januar 2021 13:26
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm
Vedhæftede filer: SKABELON - PRIVAT - Høringssvar vedr. Lynetteholm og associerede projekter.DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9023590

Kære Jer!

Jeg bor i KBH ved Ingerslevgade! Jeg vil gerne anbefale, at I på det kraftigste undlader at benytte vejene omkring Vesterbro til jordtransport. Vi er i forvejen plaget af "sort støv" fra både toge og trafik og ønsker på ingen måde at skulle udsættes mere for dette. Desuden dør der i forvejen (!) omkring 500 københavnere pga luftforurening, og jeg begriber ikke, at man fra kommunens side finder overstået som en god idé!
Derfor siger jeg, som borger i Københavns Kommune nej til dette projekt.

1. Nej til mere forurening.
2. Nej til flere rigmandsboliger, som den almene borger ikke har mulighed for at købe.
3. Nej til byggeprojekter der IKKE hjælper til at København kan blive en grønnere kommune.
4. Nej til Øster Ringvej og mere biltrafik i byen.
5. Nej til flere støjgener grundet konstruktionen.

På forhånd tak.
Line Bach Nielsen,

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 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.

Venligst hilsen,

***[FOR- OG EFTERNAVN]

***[Adresse]

Kontakt:

***[EMAIL]

***[EVT. TELEFON]

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: jonas petersen <
Sendt: 23. januar 2021 13:36
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar til 'Lynetteholm miljøkonsekvensrapport' (VVM)
Vedhæftede filer: Høringssvar til 'Lynetteholm miljøkonsekvensrapport' (VVM).DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9023652

Hermed vedhæftet høringssvar til 'Lynetteholm miljøkonsekvensrapport' (VVM).

Mvh
Jonas Petersen

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, 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.

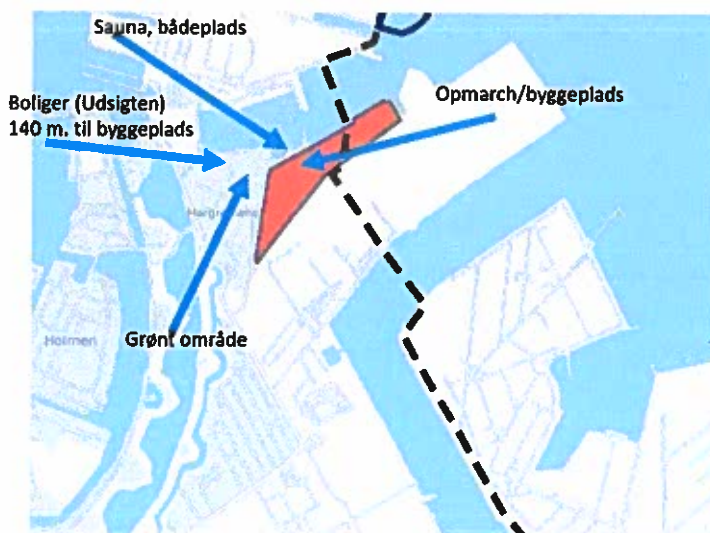
Det vil medføre både støjgener og trafikgener, som til dels erkendes, men ikke synes at være taget særligt grundigt højde for i den foreliggende VVM-undersøgelse.

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).

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.

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 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 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,

Jasmin Ingemansen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Mette Jensen
Sendt: 23. januar 2021 13:55
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetteholm

Jeg synes at anlæggelsen af Lynetteholmen på mange måder er problematisk, og at planen bør skrinlægges snarest muligt.

Jeg kunne have mange indvendinger mod anlæggelsen, støjen for de omkringboende i anlægsfasen, negative påvirkninger af natur og miljø osv., men jeg vil her nøjes med at fokusere på Lynetteholmens voldsomme konsekvenser for klimaet.

Ifølge VVM-rapporten om Lynetteholmen fra Rambøll er *"Den direkte udledning af CO2 i driftsfasen samlet estimeret at være i størrelsesordenen 3.200 tons årligt, svarende til 0,01-0,02% af den samlede nationale CO2-udledning i 2018. Da påvirkningen skal ses i et globalt perspektiv, er det vurderet, at bidraget til påvirkning af det globale klima som følge af udledning af CO2 i driftsfasen er lille"*. Det er vel egentlig i sig selv misvisende at at bruge udtrykket "lille" om en CO2-udledning på 3.200 tons, svarende til over 3 millioner kg., årligt (og her skal man lige tænke på hvor mange år vi taler om). Måske i forhold til verdens samlede udledning, men det kan man jo stort sige om en hvilken som helst CO2-udledning. Lad os huske at en CO2-udledning på 3.200.000 kg. er en meget stor udledning og bør betragtes som sådan. Vendingen "lille" får én til at tænke på om der kunne være tale om et bestillingsarbejde som Københavns kommune har ønsket, og som Rambøll villigt leverer

Rapporten skriver om den samlede udledning at *"Projektets samlede klimapåvirkning for anlægs- og driftsfasen, som inkluderer både direkte emissioner og indirekte kilder relateret til transport og produktion af materialer medfører en anslået CO2 emission i størrelsesordenen 350.000 tons. Det er vurderet at projektet samlede påvirkning af det globale klima som følge af udledning af CO2 er moderat"*. Nu er der trods alt tale om en "moderat" udledning frem for en "lille". Jeg forstår ikke hvordan man med fornuften i behold, kan tale om en moderat udledning, når det samtidig oplyses at der er tale om en CO2 udledning på 350.000 tons CO2 - altså 350.000.000 kg CO2. Man kunne tænke på hvor mange benzin- og dieslbiler der mon skulle erstattes af elbiler, for at man kom op på en besparelse på 350.000.000 kg.!? Jeg har ikke lige tallet, men det er nok virkelig, virkelig mange.

Hvordan man end vender og drejer det, er der tale om overordentlig store CO2-udledninger i forbindelse med anlæggelsen af Lynetteholmen, og alene af den grund bør planen øjeblikkelig lægges i graven. Det er ikke i morgen eller om en måned eller et år vi skal gøre hvad vi kan for at reducere CO2-udslippet til atmosfæren, det er nu. Lige nu!

Jeg læser og hører ustandselig om hvor meget Københavns kommune vil gøre for at være "klimavenlige", "bæredygtige", "grønne", "cykelvenlige" osv.osv. Kom nu i gang, der skal handles på alle områder, og der skal spares CO2 alle de steder man kan.

Lad mig til sidst understrege, at jeg ikke taler om at sætte udviklingen i stå - tværtimod. Vi skal skabe en grøn fremtid for vores - og hele verdens - børn og børnebørn, og det kræver iværksættelse af masser af projekter, og masser af udvikling og handling.

Med venlig hilsen
Mette Jensen

Fra: Lea Friis Hartig
Sendt: 23. januar 2021 14:01
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar til Lynetteholm miljøkonsekvensrapport (VVM)

Jeg er en 43 årig kvinde bosat på Margrethelholmen med min mand og søn på 2 år. Vi har en drøm om at blive gamle her og et trygt liv for vores søn at vokse op i.

Vi er især bekymret for de trafik- og støjgener som byggeriet af Lynetteholm vil medføre.

Byggeriets størrelse vil betyde at vi vil bo resten af vores dage med disse problemer, og vores søn vil kun de første 2 år af sit liv opleve et trygt og roligt Margrethelholmen, da byggeriet snart påbegyndes.

Uddybelse af bekymring og forslag har jeg nedenfor beskrevet:

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 besluttet 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/ellers 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 Margrethelholm, 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.

Margrethelholm-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)

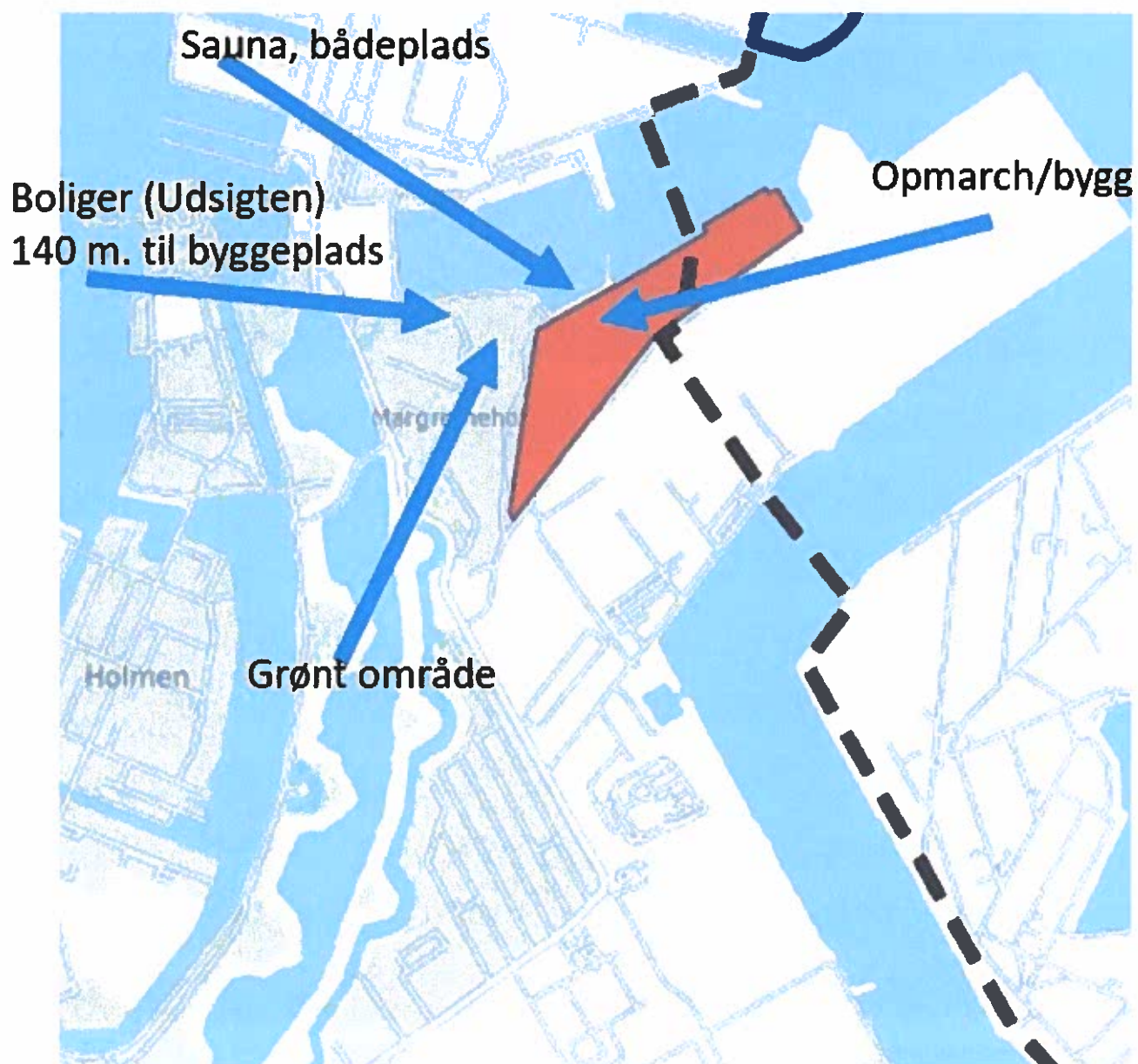
Bydelen Margretheholm bliver nærmeste nabo til byggepladsen/arbejdsarealet, der etableres i forbindelse med projektet. Og ligger samtidig inden for den zone, hvor gældende støjgrænser - 40 dB(A) tidvis ventes overskredet i forbindelse med nedramning af spunsplader til afgrænsning af Lynetteholm ifølge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

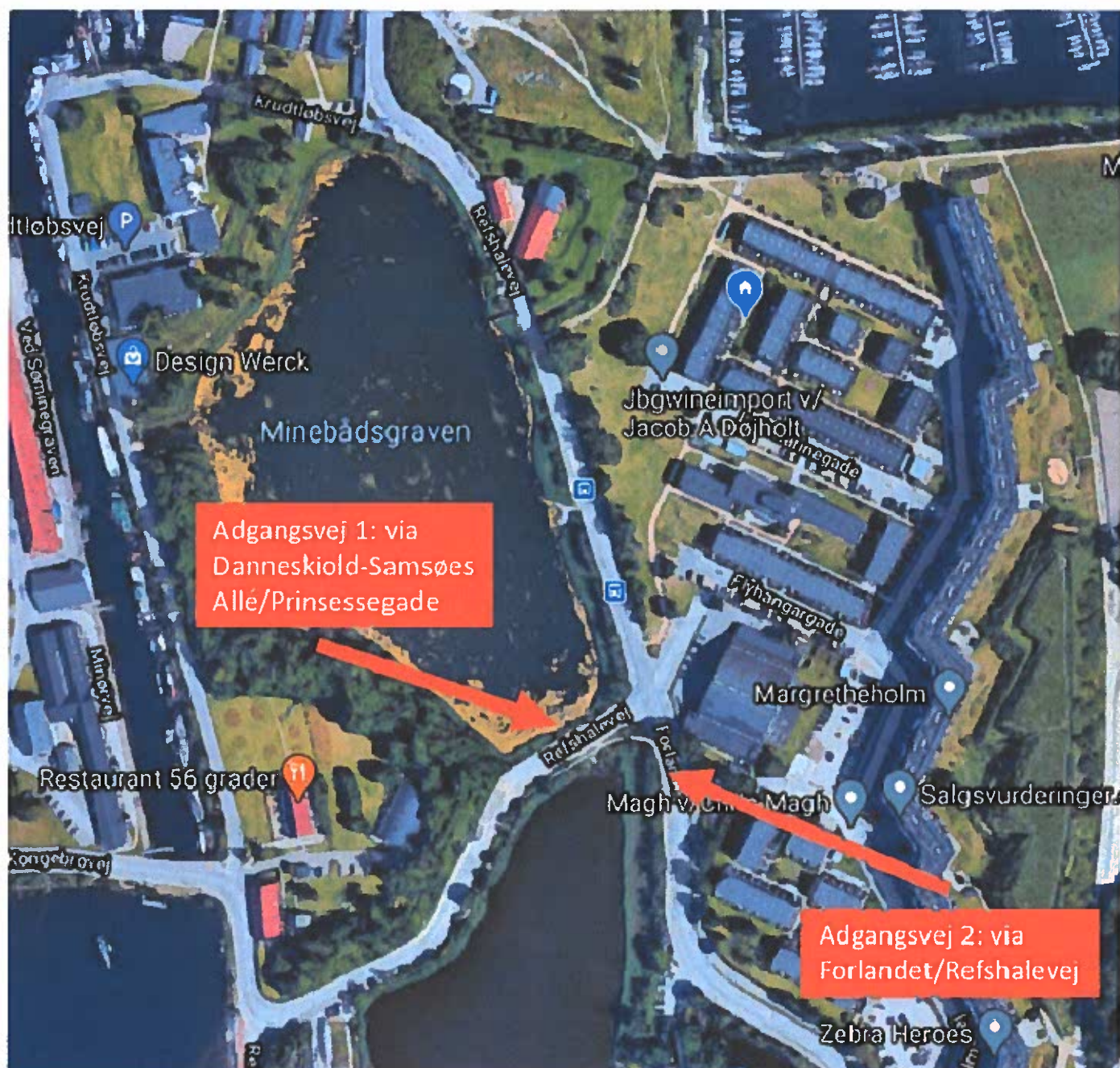
"Miljøkonsekvensrapporten vurderer, at der i forvejen er meget trafik på Østamager, og at en forøgelse af trafikken ikke vil påvirke trafiksikkerheden negativt" (By og Havn, Lynetteholm, Faktaark).

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).

Med venlig hilsen
Lea Friis Hartig

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. 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 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 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.

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.

De bedste hilsner

Yvonne Ruberg



Fra:
Sendt: 23. januar 2021 14:32
Til: VVM-Sager
Cc: hannahollnagel; Poya.aram
Emne: Lynetteholm

Kære Trafik-, bygge- og boligstyrelsen

I følge den anerkendte årlige rapport fra Lancet, der beskriver sammenhængen mellem klimaforandringerne og sundhed, så forventes vandstanden at stige 1-2,5 m i slutningen af dette århundrede. Dog kan den stige op til 5 meter (Lancets Countdowns Rapport Dec 2020: <https://www.lancetcountdown.org/>). Det ses at hele vestamager er forsvundet under vand ved en havstigning på bare 1,3 meter. Og ved en havstigning på 2 meter er metroskinnerne på østamager dækket af vand (<https://www.klimatilpasning.dk/.../se-oversvoemmelseskortet/>).

Derfor tænker vi at Lynetteholmsplanen ikke er så fremtidssikker. Især hvis det tager 30-40 år at bygge. Allerede på det tidspunkt er i vi kommet mod slutningen af dette århundrede.

By og Havn: 'Kystlandskabet på 60 hektar, der etableres mod Øresund med sten- og sandstrande har en bølgereducerende effekt, der muliggør en lavere sikringshøjde i det østvendte terræn, samtidig med at det skaber adgang til vandet'.

Men vi mener ikke at man kan bygge sig ud af havstigningsproblemer med en ekstra ø.

Der er kun 4 år til at København vil være klimaneutral jvf

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=930.

Vi ser stadig at luftforurening (som følgevirkning af klimaforandringerne) slår 4200 danskere ihjel HVERT år - det kan vi gøre bedre. Og løsningen mener vi ikke er tusindvis af støjende lastbiler, der skal køre læs med udfyldning til Lynetteholmen.

Så stop planerne for Lynetteholm.

Mvh.

Salli Rose Tophøj, læge i almen medicin

Poya Aram, læge i almen medicin og

Hanne Hollnagel, Pensioneret praktiserende læge og dr. emeritus

Vi er alle bosiddende i Københavns kommune

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.

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 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 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,

Mathias Hall Laursen

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver som borger bosat i Københavns Kommune, 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 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 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 spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at

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

Vedr. Punkt 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.

Med venlig hilsen

Karsten Schubmann

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 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 påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces.

Venligst hilsen,

Rune Guldager

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar – Miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Dato: 23. januar 2021

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Hensigten med dette høringssvar er at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte projekt kaldet 'Lynetteholm'.

Mine klager er funderet i følgende betragtninger:

Miljøkonsekvensrapporten er i strid med EU's VVM-direktiv

I EU's VVM-direktiv står, at det er "*nødvendigt at vurdere projekter samlet, især hvor de hænger sammen og følger efter hinanden, eller hvis deres miljøeffekter overlapper hinanden*".

[...] Desuden, for at undgå misbrug af EU-regler ved at opdele projekter, som sammenlagt sandsynligvis vil have væsentlig indvirkning på miljøet, er det nødvendigt at tage højde for den kumulative effekt af sådanne projekter, hvis der er en objektiv og kronologisk sammenhæng mellem dem."

Der kan fx henvises til afgørelser herom i Miljø- og Fødevareklagenævnet samt følgende beretning fra EU-Kommissionen, der indeholder et afsnit om "salami-metoden" (salami-slicing):

https://ec.europa.eu/environment/archives/eia/pdf/report_da.pdf

Lynetteholm er et integreret element i en samlet pakke med tilhørende infrastrukturprojekter Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm samt byudvikling på Lynetteholm.

I tilknytning til Lynetteholmen og som aftalt i principaftalen anlægges en Østlig Ringvej – fx som en sænketunnel ned gennem Øresund ud fra kysten, hvilket har været fremhævet som den mest sandsynlige løsning – der etableres metrobetjening af Lynetteholm samt foretages byudvikling på Lynetteholm.

Faseopdelingen fremgår også direkte af miljøkonsekvensrapporten, jf. fx rapportens afsnit 3.1.5. og 5.4.7.

I et utal af tilfælde henvises der med stor detaljering i Miljøkonsekvensrapporten til de tilhørende infrastrukturprojekter Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm samt byudvikling på Lynetteholm. Det er igen klare beviser for, at tilhørende infrastrukturprojekter samt byudvikling hænger sammen med Lynetteholm og følger efter hinanden og derfor skal indgå i den samlede miljøkonsekvensvurdering. I det følgende gengives et udvalg af disse eksempler.

I afsnit 2 er der oplistet fire formål med at etablere Lynetteholm. Ét af formålene er *"Udbygning af og bidrag til infrastruktur"*, hvor *"Indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholm vil kunne bidrage til at finansiere overordnet kollektiv infrastruktur med henblik på metrobetjening af området og etableringen af Østlig Ringvej."*

I afsnit 3.1.1 på side 41: *"Det opfyldte areal er grundlag for, at der på sigt kan etableres en ny bydel med grønne områder, bolig og erhverv. Det forventes, at holmen er opfyldt omkring 2050, og byudviklingen forventes afsluttet omkring 2070."*

Afsnit 4.1 på side 88: *"Det areal, der bliver tilgængeligt, når Lynetteholm bliver fyldt op, skal bidrage til, at København kan blive ved med at vokse med etablering af flere boliger. Arealet sikrer også, at der fortsat vil være plads til grønne og rekreative områder i byen."*

Som en central præmis for byudviklingen i det nye område skal der etableres ny infrastruktur, der blandt andet kan sikre tilgængeligheden for dem, der skal bo og arbejde på Lynetteholm. Det drejer sig om en Østlig Ringvej fra Nordhavn til motorvejen på Amager samt metrobetjening af området. Byudvikling på Lynetteholm bidrager til finansieringen af den nye infrastruktur, som man f.eks. kender det fra Ørestad og Nordhavn."

Der fortsættes vedr. Østlig Ringvej i afsnit 4.2 på side 88 og 89: *"Transport og Boligministeriet og Københavns Kommune har den 20. august 2020 offentliggjort en forundersøgelse om en Østlig Ringvej rundt om København. En Østlig Ringvej vil ligge i forlængelse af Nordhavnsvej (der åbnede i 2017) og Nordhavnstunnel (der forventes at åbne i 2027) og dermed kunne forbinde Helsingørmotorvejen i nord med enten Amagermotorvejen eller Øresundsmotorvejen i syd. Forundersøgelsen kortlægger i alt 9 forslag til forskellige linjeføringer, som på forskellig vis berører Lynetteholm, Refshaleøen og området omkring Kløvermarken afhængig af konstruktionsmetode og endepunkt for forbindelsen."*



Figur 4-1 Alternative placeringer af Østlig Ringvej via Lynetteholm /4/.

"I forundersøgelsen belyses to forskellige konstruktionsmetoder til Østlig Ringvejs passage af Kronløbet og Lynetteholm: Sænketunnel og boret tunnel. I den sydlige ende vil tunnelen komme op til overfladen i den sydlige del af Lynetteholm eller starten af Refshaleøen."

Der fortsættes vedr. Metrobetjening af Lynetteholm i afsnit 4.3 på side 89 og 90:

"Transport og Boligministeriet og Københavns Kommune har den 20. august 2020 offentliggjort en forundersøgelse af metro til Lynetteholm. Metroen vil skulle betjene nye beboere og arbejdspladser på Lynetteholm, og på sigt også andre byudviklingsområder på Nordøstamager. Forundersøgelsen af metro til Lynetteholm kortlægger følgende tre linjeforslag:

- M4 fra Orientkaj til Kløverparken
- M5 fra København H til Østerport
- M5 Vest fra Lynetteholm til Prags Boulevard.

De tre linjeforslag vil på forskellig vis berøre Lynetteholm, Nordhavn, Refshaleøen og området omkring Kløvermarken, afhængig af konstruktionsmetode og endepunkter for forbindelsen.

I forundersøgelsen belyses forskellige konstruktionsmetoder. I linjeforslag M4, vil metroen komme fra Nordhavn og føres under Kronløbet i en boret tunnel, hvorefter den på Lynetteholm skal op i en højbane eller en cut and cover tunnel som fortsættes til Refshaleøen. I linjeforslag M5 kommer metroen fra Østerport st. i boret tunnel under havneløbet og Trekroner for at komme op på Lynetteholm via cut and cover til en højbane, som fortsættes til Refshaleøen. I linjeforslag M5 Vest kommer metroen også fra Østerbro men krydser havneløbet direkte til Refshaleøen i boret tunnel, hvorefter den kommer op til overfladen via cut and cover og fortsætter i højbane for at slutte på Lynetteholm."

Italesættelse som sammenhængende projekt i offentligheden

Det kan også nævnes, at Lynetteholm, Østlig Ringvej, metro til Lynetteholm samt byudvikling af Lynetteholm i offentligheden omtales som et sammenhængende projekt af bl.a. politikere.

Et eksempel er overborgmester Lars Weiss, som efter et møde i Borgerrepræsentationen den 21. januar 2021 præsenterede Lynetteholm på Facebook som "En skøn bydel, der giver plads til mennesker....".



Lars Weiss

20 t. · 🌐

...

I aften har vi taget en vigtig beslutning på vej mod Lynetteholm, der skal sikre, at vi også fremadrettet kan udvikle København som den dejlige, by vi kender. En skøn bydel, der giver plads til mennesker og plads til grønne områder og adgang til havet. Der sikrer, at boligpriserne bliver holdt i ro, at der bliver bygget almene boliger, som kan betales og at der bliver plads til grønne områder – både i den eksisterende by og i den kommende bydel ud mod Øresund. Jeg vil gerne takke en bred kreds af partier SF, Radikale Venstre, Venstre, Konservative, DF og Kåre Traberg Schmidt. Men til gengæld vil jeg pege på, at Enhedslisten - som de har for vane både i dag og historisk, når det handler om udviklingen af vores dejlige by - stemte i mod. Nej til mere plads og nej til mere metro, der gør det nemt at komme hurtigt rundt og at bo og arbejde i København uden at have en bil! I stedet for foreslog Enhedslisten en letbane (en slags moderne sporvogn). Det er Københavns næststørste partis bud på udviklingen af København – en letbane.



179

118 kommentarer 12 delinger

Et andet eksempel er Cecilia Lonning-Skovgaard (V), Beskæftigelses- og integrationsborgmester i Københavns Kommune, som 21/1-2021 skrev et debatindlæg i Altinget¹.

Lonning-Skovgaard om Lynetteholmen: Vi kan kun sige ja tak til den mulighed

DEBAT: Lynetteholmen er mere skønsom at anlægge, end kritikerne råber op om. Samtidig er fordelene ved den kunstige ø så store for København, skriver Cecilia Lonning-Skovgaard (V)

AF Cecilia Lonning-Skovgaard (V)
Beskæftigelses- og integrationsborgmester i Københavns Kommune

Altinget Hovedstaden udbragte for nylig den kunstige ø Lynetteholmen til at være et af de fem vigtigste emner frem mod kommunalvalget i november.

Jeg vil nok sætte den helt op i top tre for mig i forhold til, hvor meget den vil gavne både byen og i københavnernes

KVUC søger en ressourcechef
11.01.2021 10:00

Vicedirektør til Høsting og Kompetencestyrelsen
09.01.2021 10:00

Udvalgte
GSP søger konsulent til økonomisk evaluering i et stort projekt
11.01.2021 10:00

**Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri søger rættshåndtægter med tilrettelæggelse af strategier
09.01.2021 10:00**

Fagdirektør til Borger- og Voksenudviklingscenter i Glostrupregionen
11.01.2021 10:00

Monitor
Altinget Monitor søger en erfaren ansat
09.01.2021 10:00

Hun skriver bl.a.: "...at den også vil være med til at løse de stigende trængselsproblemer i København med en havnetunnel, også kaldet Østlig Ringvej, og mere metro".

[...] "Og vi glæder os endnu mere til at se øen, når den om få år begynder at træde frem – som en bæredygtig og funktionel bydel i København.

Det indebærer i Venstres øjne for det første, at øen bebygges med et mix af boliger. Der skal være almene boliger, andelsboliger, og ejer- og lejeboliger – og der skal udvikles en strategi for betalelige private boliger i samarbejde med private udviklere. Vi mener også, at en del af boligarealet bør reserveres til at rumme "fremtidens parcelhuskvarter".

Og for det andet skal øen designes, så den kan rumme fremtidens bæredygtige "motoriserede" trafik. Når Lynetteholmen står færdig om 50 år, vil alle biler angiveligt køre på el- og brint, og det vil derfor være naturligt at tænke i fremkommelighed, sammenhæng med den kommende Østlig Ringvej, og tilstrækkelig parkering enten under jorden eller i anlæg (selvsagt med ladestandere, brintstationer, og så videre).

¹ https://www.altinget.dk/hovedstaden/artikel/lonning-skovgaard-om-lynetteholmen-vi-kan-kun-sige-ja-tak-til-den-mulighed?fbclid=IwAR1QFr9ZXwipuSH_IYEugXuJ4f3PB4dtxc0StvDJHnSqH-4pHM-57fXKCQ

Noget af det allervigtigste bliver dog, at Lynetteholmen etableres som et rekreativt område, hvor københavnere – både de lokale beboere og andre – får mulighed for at boltre sig. Med den megen nye plads, får vi en enestående chance til – én gang for alle – at lukke "facilitets-gabet" til Jylland. Altså at jyderne i deres kommuner, målt per indbygger, har langt flere idrætsfaciliteter til rådighed.

Lynetteholmen vil kunne rumme en "idrætsby" med boldbaner, svømmehaller, skøjtehal og et halanlæg med minimum fire haller, inklusive opvisningshal, og to til tre parker svarende til Fælledparken med et rekreativt mix af funktioner. Og en kæmpe strandpark med plads til leg og vandsport i alle afskygninger.

Lynetteholmen vil dermed kunne sikre folkesundhed, rekreativ leg og oplevelser, en fast base for masser af foreningsidræt og en ramme for afholdelse af nationale og internationale mesterskaber."

Ovenstående eksempler fra såvel Miljøkonsekvensrapporten som fra politikere i offentligheden er et klart bevis for, at Lynetteholm IKKE kan betragtes særskilt, men skal behandles som et sammenhængende projekt bestående af Lynetteholm, Østlig Ringvej, metro til Lynetteholm samt byudvikling af Lynetteholm.

Derfor skal der gennemføres en samlet fælles miljøkonsekvensrapport for det sammenhængende projekt. Vælger man at undlade dette, vil det være i klar strid med EU's VVM-direktiv, og der vil være baggrund for at få sagen indbragt for EU-domstolen.

Pseudodemokrati

Processen omkring planerne for etablering af Lynetteholm og de tilhørende projekter er udemokratisk.

Man foregiver at involvere borgere, men i virkeligheden er beslutningen om etablering allerede truffet.

Det er der adskillige eksempler på. Jeg vil her blot fremhæve et, som ovenikøbet er fra selve Miljøkonsekvensrapporten.

Afsnit 2.3, side 38: *"Efter den offentlige høring af miljøkonsekvensrapporten samler Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen op på de indkomne bemærkninger og udarbejder en sammenfattende redegørelse til Transportministeren som grundlag for en anlægslov, der skal give By & Havn bemyndigelse til at anlægge Lynetteholm".*

Sagt med andre ord betyder det, at uanset hvilke høringssvar man får, vil man anlægge Lynetteholm. Den indstilling og fremgangsmåde understreger, at hele processen er præget af et gevaldigt demokratisk underskud.

Projektet giver en markant negativ klimaeffekt

Vi står midt i en klima- og biodiversitetskrise og har brug for hurtige, vidtrækkende og hidtil usete forandringer på alle samfundsområder. Den accelererende globale

opvarmning leder os hen mod et kollaps af vores samfund og civilisation, som vi kender dem.

Man har i årtier bevidst valgt at ignorere klimavidenskaben og fortsat en uhæmmet vækst på en planet med begrænsede ressourcer.

En evt. etablering af Lynetteholm og de tilhørende projekter vil på mange planer medvirke til at forstærke klima- og biodiversitetskrisen.

Alene etablering af fasen Lynetteholm er anslået at medføre en CO₂-udledning på 350.000 tons. Det udgør hele 29% af den samlede CO₂-emission fra Københavns Kommune, som for 2019 er opgjort til 1.222.591 tons².

Hertil kommer CO₂-udledning fra de tilhørende infrastrukturprojekter Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm samt byudvikling på Lynetteholm og de afledte effekter af alt dette.

København har som mål at blive verdens første CO₂-neutrale hovedstad i 2025. De ambitioner klinger noget hult, hvis man vælger at igangsætte Lynetteholm og de tilhørende projekter, som udleder store mængder CO₂.

Der er et akut behov for hastig nedbringelse af drivhusgasser. Ud fra et såvel regionalt som nationalt perspektiv er rammerne sat i henholdsvis KBH 2025 Klimaplanen og Klimaloven.

Som nævnt tidligere står det i VVM-direktivet, at det er "*nødvendigt at vurdere projekter samlet, især hvor de hænger sammen og følger efter hinanden, eller hvis deres miljøeffekter overlapper hinanden.*"

Den aktuelle Miljøkonsekvensrapport gør IKKE rede for CO₂-udledningerne for projekterne samlet, og det er dermed ikke muligt at verificere, hvorvidt realiseringen af kommunens egen klimaplan eller målsætningerne i Danmarks klimalov de facto forhindres.

Trafikken samt de tilhørende CO₂-udledninger øges voldsomt

Lynetteholm og det tilhørende infrastrukturprojekt Østlig Ringvej samt byudvikling på Lynetteholm vil øge mængden af bil- og lastbiltransport samt de tilhørende CO₂-udledninger voldsomt.

Kombineret med en stor ekstra vejforbindelse i form af en havnetunnel samt udbygning af eksisterende motorvejsanlæg vil det blive endnu mere attraktivt at vælge bil i stedet for mere bæredygtige trafikformer. Dermed vil trafikbelastningen forstærkes.

I trafikanalyserne inddrager man ikke det meget væsentlige begreb "induced demand", som dækker over, at nye veje skaber flere biler, som skaber flere veje,

² https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2059

som skaber flere... Det har været en realitet, siden man begyndte at køre bil for mere end hundrede år siden.

Samlet set fører det til, at man kraftigt undervurderer den reelle trafikbelastning.

Udover det forsøger man at få sin undervurderede trafikbelastning til at se bedre ud på papiret med et "prokuratorkneb".

Først fremskrives trafikmængden frem mod 2035 i København med 24 % og yderligere med 5 % til 2035+ (2050). Man kalder det en "basisfremskrivning". Derefter sammenligner man med en situation efter anlæg af en havnetunnel. Det er stærkt vildledende. Man skal naturligvis sammenligne med situationen i dag.

I den såkaldte "basisfremskrivning" er der - udover anlæg af de mange vejprojekter – tillige indregnet billigere og billigere bilkørsel år for år og højere takster år for år i kollektive transportmidler.

Der er heller ikke indregnet, at Københavns kommunes klima- og trafikale målsætninger skal opfyldes. Og ej heller at nationale eller internationale klimamålsætninger skal opfyldes.

Derfor er en sådan "basisfremskrivning" misvisende og kan ikke bruges som grundlag for at vurdere den fremtidige trafikbelastning. "Basisfremskrivningen" er i åbenbar modstrid med alle trafikale og miljø- og klimamæssige målsætninger og medvirker til at vildlede borgerne.

Samlet set giver dette høringssvar klart grundlag for at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte projekt Lynetteholm.

Med venlig hilsen

Jan Vejnaa Hansen

Fra: Niels V. Haar Sørensen
Sendt: 23. januar 2021 15:02
Til: VVM-Sager
Emne: Miljøvurderingen af Etablering af Lynetteholm
Vedhæftede filer: Høringssvar VVM Lynetteholmen.DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9024099

Til Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen

Hermed fremsendes høringssvar til Miljøvurderingen af Etablering af Lynetteholm.

Med venlig hilsen

Niels V. Haar Sørensen

Høringssvar VVM Lynetteholmen

Den udarbejdede VVM-rapport har en utilstrækkelig afdækning af alternative muligheder for en mere skånsom byudvikling og en mere skånsom klimasikring af København.

Dan Hasløv, der er en af hovedarkitekterne bag Amager Strandpark og som er en af landets førende arkitekter indenfor udvikling af maritime havne- og boligmiljøer i Danmark, har givet et godt forslag til et alternativ, der bør undersøges. Dan Hasløv foreslår, at der i stedet for Lynetteholmen etableres en ø på Middelgrunden til by, bolig, rekreative og natur formål.

Se endvidere Dan Hasløv's forslag her:

<https://politikenbyrum.dk/Debat/art7618733/Flyt-Lynetteholm-til-Middelgrunden-og-bevar-kontakten-til-havet>

Jeg skal hertil bemærke:

- Der er i dag etableret vindmøller på middelgrunden. Møllerne er på vej til at være udtjente og man vil kunne indtænke en opgradering/flytning af møllerne, som en del af projektet. Det vil samlet minimere de miljømæssige og økonomiske omkostninger ved begge projekter.
- Man vil skulle etablere øen på Middelgrunden med adgang til Metro og bus, med gode cykelforbindelser, men samtidig som en bilfri ø. Der vil naturligvis skulle være adgang for taxier, redningskøretøjer ol.
- Boliger på en sådan ø vil være meget attraktive som følge af sin nærhed til city (via Metro), sin stilhed, sin renhed og sine eksklusive maritime miljøer.
- En sådan ø vil i lang højere grad leve op til Regeringens, Folketingets og Københavns Kommunes målsætninger for reduktion af CO2, mindsning af biltrængsel, reduktion af trafikstøj. En sådan løsning vil også kunne gøre, at der ikke er behov for etablering af en kostbar havnetunnel (som vil give flere biler i byen).
- De havmiljømæssige konsekvenser vil være langt mindre, da vanddybden på Middelgrunden er væsentlig lavere.
- Ved at undgå etableringen af Lynetteholmen, vil man undgå at ødelægge et stort og unikt maritimt kulturmiljø i København.
- Muligheden for at etablere en sikker klimatilpasning af København er ikke betinget af, at Lynetteholmen etableres. Der er allerede i dag to "vinger"/diger (der muligvis vil skulle forstærkes) ud fra Trekroner, som vil kunne være en del af klimasikringen af København. Der vil om nødvendigt være muligt at etablere en dokport i både Lynetteløbet og Kronløbet i

tilknytning til de to "vinger"/diger fra Trekroner. Der vil alternativt også kunne etableres andre omkostningseffektive løsninger.

Kbh. den 23. januar 2021

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Lynetteholm og en havnetunnel vil undergrave alle lokale og nationale trafik, - miljø og klimamålsætninger

Baggrund

Tanker om Lynetteholm og tilhørende havnetunnel blev som bekendt præsenteret af daværende overborgmester Frank Jensen og daværende statsminister Lars Lykke Rasmussen ved et pressemøde den 5. oktober 2018. Planerne blev lanceret uden forudgående debat i befolkningen, i Københavns Borgerrepræsentation eller i Folketinget. Planerne blev omtalt som et selvfinansieret "kinderæg" der havde disse 4 formål:

- 1) Mindsker trængsel og forbedrer infrastruktur
- 2) Deponi af overskudsjord fra byggeri og anlæg
- 3) Stormflodssikring. Beskytter København mod stormflod fra nord
- 4) Dæmper prisudviklingen på boligmarkedet. Lynetteholm, Kløverparken og Refshaleøen skaber plads til ca. 50.000 indbyggere.

Vi har gennemgået materialet vedr. projekterne og må desværre konkludere, at de 4 officielle argumenter for projektet ikke holder:

Det fremføres, at en havnetunnel og Lynetteholm vil reducere biltrafikken i det meste af Kbh. Det er desværre ikke rigtigt. Man sammenligner med en lineær fremskrivning af biltrafikkens omfang med ca. 30 %. Derved er det en misvisende sammenligning. Man skal sammenligne med trafikken nu, sådan at folk kan vurdere om de ønsker projektet gennemført eller ej. Der sker ingen trafikdæmpning og trængselsreduktion. Der sker tværtimod en kraftig trafikstigning de fleste steder.

Mængden af den såkaldte "overskudsjord", kan reduceres kraftigt, hvis man lever op til sine trafik-, klima- og miljømålsætninger samt til kravet om mere genbrug af jordressourcer lokalt. Meget såkaldt "overskudsjord" til Lynetteholm forventes i øvrigt at komme fra unødvendige, miljøfjendtlige, trafikgenererende anlæg som en havnetunnel og parkeringskældre. Letbaner på overfladen, i stedet for mere metro, vil være billigere, hurtigere at bygge, give borgerne bedre fladedækkende trafikbetjening samt ikke generere "overskudsjord" af betydning.

De bebudede projekter giver kun et yderst beskedent bidrag til stormflodssikring og kun mod nord. København kan stormflodssikres både fra nord og syd bedre, billigere og hurtigere på anden måde.

Projekterne dæmper heller ikke prisudviklingen på boligmarkedet. Tidligere planchef i Københavns

Kommune, lektor og arkitekt m.a.a. Holger Bisgaard konkluderede sådan i kronik i Politiken den 8. januar 2021: *"Der findes ikke historiske eksempler på, at massivt boligbyggeri giver lavere priser"*.

Projekterne vil helt overordnet fremme biltrafikken og være til stor skade for Københavns ambitioner om en grøn og bæredygtig udvikling. Samtidig belastes andre kommuner med manglende byudvikling samt øget trafikbelastning.

Hvis planerne om etablering af Lynetteholm, bebyggelse på denne samt på Østamager samt bygning af en havnetunnel fra Nordhavn til Øresundsbroen realiseres, viser trafikberegninger, at der vil komme mere trafik på næsten alle veje i forhold til nu. På Lyngbyvejen viser beregninger, at der vil være en samlet trafikvækst på ca. 91 %.

Vi kommentarer senere i denne skrivelse mere detaljeret de 4 erklærede formål.

Status:

Planerne om Lynetteholm m.m. og en havnetunnel rykker nærmere. Dog er intet vedtaget endnu. Til trods for, at der er tale om et sammenhængende projekt er man startet med kun at lave en Miljøkonsekvensrapport, der vedrører etablering af Lynetteholm.

"Dermed konkretiseres planerne for Lynetteholms præcise placering i Københavns Havn, udformningen af det nye stykke land, og hvordan etableringen vil foregå. Miljøundersøgelser af Lynetteholms infrastruktur m.v. vil først ske i en senere fase."

Kilde: <https://byoghavn.dk/lynetteholm/hoering-om-lynetteholm/>

Miljøkonsekvensrapporten er købt og betalt af dem der vil have projekterne gennemført. Altså ikke udarbejdet af et uafhængigt organ. Der er høringsfrist den 25. januar 2021.

Inden udløbet af høringsfristen har Transport- og Boligministeriet tilmed den 15. januar sendt *Forslag til anlægslov for Lynetteholm* i høring indtil den 14. februar 2021. Anlægsloven vil bemyndige By & Havn til at anlægge Lynetteholm. By & Havn forventer, at anlægsloven bliver behandlet i løbet af foråret og med ikrafttræden den 1. juli 2021. Her ligger forslag til anlægslov.

https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64753?fbclid=IwAR3IVdKaT9_kpfV5ZcheeRYWtr2ARFvJSrwni86wkfPnAgwImJMk5V-1qDA

Dernæst vil man tage bid for bid af projektet, som nævnt ovenfor: "Miljøundersøgelser af Lynetteholms infrastruktur m.v. vil først ske i en senere fase"

Der kommer altså ikke en samlet miljøkonsekvensvurdering, som der kan tages stilling til. Det er udemokratisk og tilmed i modstrid med EU-direktiv.

I artikel på TV2Lorry.dk den 1. december 2020 omtales skarp kritik af "salamimetoden" fra professor Peter Pagh, DN København og Rådet for Bæredygtig trafik:

"Peter Pagh, der er juraprofessor med speciale i miljøret på Københavns Universitet, giver natur- og miljøorganisationerne ret i, at man ifølge regler fastsat af EU-kommissionen ikke må dele en VVM-rapport op i bidder - den såkaldte "salamimethode" - hvis der er kendskab til afledte følger af projektet som kræver en vurdering. Hvis det er blevet meldt ud, at der skal være en transportkorridor til Lynetteholm som en del af projektet, så er det en direkte afledt følgevirkning af Lynetteholm, og så skal den belyses, siger Peter Pagh."

Kilde: <https://www.tv2lorry.dk/koebenhavn/skarp-kritik-af-lynetteholm-rapport-utilstrackkeligt-grundlag-og-i-strid-med-eu-direktiv>

Samme dag var der indslag om Lynetteholm m.m. og "salamimetoden" på TV2Lorry med deltagelse af professor Peter Pagh. Ole Damsgaard, DN København og Kjeld A. Larsen, Rådet for bæredygtig Trafik

Kilde: <https://www.tv2lorry.dk/nyheder/01-12-2020/1930/1930-01-12-2020?clip=0bcdcd7e-d04d-45c1-89de-d722e14c68f7>

Finansiering

Da planen om projektet blev lanceret blev det meddelt, at hele projektet med Lynetteholm, Havnetunnel og metro kunne hvile i sig selv økonomisk. Senere har det vist sig, at det slet ikke kan lade sig gøre. Her uddrag af artikel fra Ingeniøren.dk:

"Minister slår fast: Lynetteholmsprojektet kommer til at koste et ukendt antal milliarder Hvem betaler milliardregningen ?

Selvom ingen kender størrelsen på regningen, viser forundersøgelserne af projektet, at det i hvert fald ender med at koste milliarder. Ifølge ministerens svar koster infrastrukturen omkring 26 mia. kr., heraf 6 mia. kr. til metrobetjening til Lynetteholmen ca. 20 mia. kr. til havnetunnellen.

Grundsaget vil imidlertid kun indbringe et sted mellem 17,4 og 22,9 mia. kr.

Udgifterne vil muligvis være endnu højere. Det er nemlig stadig nu uklart, hvad det koster at flytte det rensningsanlæg, som blokerer for byggeri på dele af både Refshaleøen og

Lynetteholmen. Samtidig er det værd at nævne, at finansieringsbehovet på 6 mia. kr. kun gælder, hvis det drejer sig om den billigste af tre linjer. Lokalpolitikkerne i Københavns Kommune har imidlertid givet klart udtryk for, at de ønsker en af de to andre metrolinjer. Her er finansieringsbehovet på ca. 20 mia. kr. "

Kilde: <https://ing.dk/artikel/minister-slaar-fast-lynetteholmsprojektet-kommer-at-koste-ukendt-antal-milliarder-239146>

Uanset finansieringsform mener vi ikke, at projektet er miljømæssigt og trafikalt forsvarligt. Selve byggeprocessen vil i øvrigt betyde kraftig støj, forringelse af det maritime miljø m.m. samt store trafikale belastninger. Dertil kommer store belastninger for sejlads både under byggeprocessen og fremover, idet tilgængeligheden reduceres kraftigt ved indskrænkning af vandarealet, sejlrender og adgangsforhold til havne.

Her kommentarer til de ovennævnte de 4 erklærede formål:

1) Påstand: Mindsker trængsel og forbedrer infrastruktur

Kommentarer: De foretagne trafikanalyser viser klart, at der ikke sker nogen trafikdæmpning - sammenlignet med dagens trafiksituation. En stor ekstra vejforbindelse i form af en havnetunnel samt udbygning af eksisterende motorvejsanlæg vil tværtimod forstærke trafikbelastningen og gøre det endnu mere attraktivt at vælge bil i stedet for mere bæredygtige trafikformer. I en sådan situation hjælper det ikke noget særligt med lidt mere metro. Vi tror ikke, at der er mange der ønsker en så voldsom vækst i trafikken, som projekterne lægger op til. Der er masser af muligheder for at forhindre en sådan miljøskadelig udvikling. Vi er i denne henvendelse til Regeringen og Folketinget kommet med bud på hvad man kan gøre for at få en mere miljø- og klimavenlig transportpolitik:

<https://www.noah.dk/sites/default/files/2020-04/Rapport-om-en-ansvarlig-klimapolitik-paa-persontransportomraadet.pdf>

For at få det til at se bedre ud på papiret anvender man et "prokuratorkneb" ved først at fremskrive trafikmængden i København med 24 % til 2035 og yderligere med 5 % til 2035+ (2050). Man kaldet det en "basisfremskrivning". Derefter sammenligner man med en situation efter anlæg af en havnetunnel. Det er stærkt vildledende. Man skal naturligvis sammenligne med situationen i dag. Det er det eneste rigtige og forståelige.

Trafikstigning på Lyngbyvejen på 91% fra 2015 til 2050

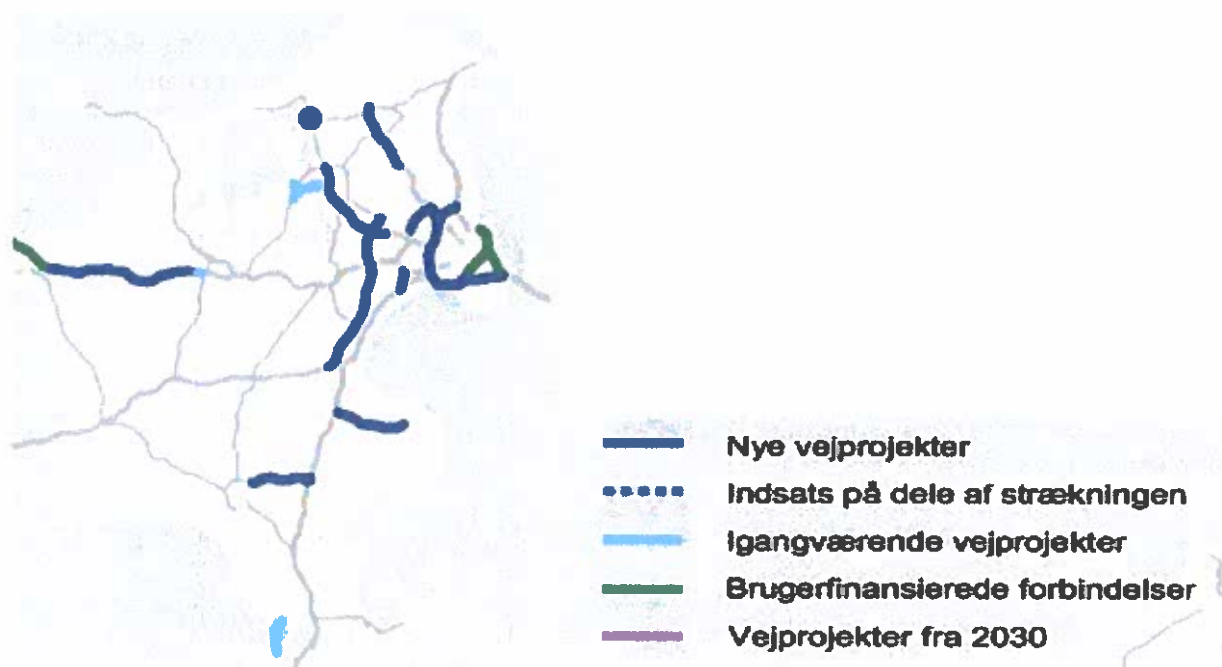
Nedenfor er en oversigt udarbejdet efter indhentning af yderligere materiale fra diverse myndigheder, herunder Vejdirektoratet. Se især spalten yderst til højre. Der kan man se forskellen i trafikmængder mellem 2015 (som der tages udgangspunkt i) og en fremskrivning til 2050 med en østlig havnetunnel som sænketunnel uden brugerbetaling og uden trafiksanering af Indre by. Det er den model som foretrækkes af tilhængere af projekterne.

Som man kan se kan man forvente mere trafik næsten alle de nævnte steder. For eksempel kan man forvente en stigning fra 78.173 motorkøretøjer i 2015 til 149.565 i 2050 på Lyngbyvejen. Det svarer til en trafikforøgelse på 91 % på et hverdagsdøgn efter udrugning af "kinderægget".

Beregnet biltrafik over udvalgte snit, antal køretøjer pr. hverdagsdøgn							
	basis 2015	basis 2050	korridor Ø med bet. med tr.san. 2050	korridor Ø uden bet. uden tr.san. 2050	ændring 2015- 2050 basis, %	ændring 2015- 2050 med bet. +tr.san., %	ændring 2015- 2050 uden bet. -tr.san., %
<u>Knippelsbro</u>	23.472	30.950	25.372	22.605	32	8	-4
<u>Lang</u> Tilpas tabelrække	67.102	74.172	65.671	57.535	11	-2	-14
Gammel Kongevej	9.569	10.926	8.085	10.522	14	-16	10
Vesterbrogade	16.143	17.744	14.251	17.292	10	-12	7
Istedgade	11.974	13.195	10.753	13.174	10	-10	10
<u>Østerbrogade</u>	23.161	24.561	20.395	19.189	6	-12	-17
Store Kongensgade	9.794	13.067	8.990	10.535	33	-8	8
Bredgade	12.592	15.331	15.486	12.479	22	23	-1
Jagtvej s. Tagensvej	23.092	23.674	29.280	23.060	3	27	0
Kalkbræderihavnsgade	13.453	32.041	31.964	28.335	138	138	111
Amager Strandvej	14.415	22.846	9.689	12.930	58	67	-10
Kløvermarksvej	8.822	18.154	18.072	14.770	106	105	67
Ørestads Boulevard	9.989	15.027	14.501	14.381	50	45	44
Center Boulevard	7.374	11.529	10.962	10.843	56	49	47
<u>Helsingørsmotorvej v TSA 1</u>	67.321	99.006	101.061	122.703	47	50	82
Lyngbyvej v TSA 1	10.852	16.065	19.183	26.862	48	77	148
Lyngbyvej samlet	78.173	115.071	120.244	149.565	47	54	91
Havnetunnel	0	0	27.433	70.659			

Alle trafikberegningerne bygger i øvrigt også på, at hele den tidligere regerings vejplan fra 2019 gennemføres. Gennemførelse af planen vil indebære store vejudbygninger i hele landet - også på Sjælland.

Det er helt uacceptabelt, at man indregner denne plan eftersom den ikke har flertal i Folketinget efter valget i 2019. Her en oversigt over projekterne på Sjælland. Bemærk at havnetunnel er indtegnet som brugerfinansieret. Som nævnt ovenfor viser de nu foretagne undersøgelser, at det ikke kan lade sig gøre. Der mangler mindst 20 mia. kr. (skattekrone) til en evt. havnetunnel. Uanset finansieringsmåden er en havnetunnel dog ikke acceptabel. Den er for ødelæggende.



Kilde: <https://www.regeringen.dk/media/6531/aftale-om-et-sammenhaengende-danmark-investeringsplan-2030.pdf>

I den såkaldte "basisfremskrivning" er der - udover anlæg af de mange vejprojekter - tillige indregnet billigere og billigere bilkørsel år for år og højere takster år for år i kollektive transportmidler.

Der er derimod ikke indregnet, at Københavns kommunes klima- og trafikale målsætninger skal opfyldes. Og ej heller at nationale og internationale klima- og miljømålsætninger skal opfyldes.

Derfor er en sådan "basisfremskrivning" ikke rimelig. Det er "grønvask" af Lynetteholm og en havnetunnel. "Basisfremskrivningen", er efter vores opfattelse urealistisk, miljøskadeligt og i åbenbar modstrid med alle trafikale og miljømæssige målsætninger. Vejnettet er i øvrigt i forvejen presset. Dette pres i "spidstimen" består primært af pendlerbiler med i gennemsnit 1,05 person pr. bil. Vejplanerne tager udgangspunkt i, at disse næsten tomme pendlerbiler selv i "spidstimen" skal kunne komme frem med højest tilladte hastighed. Koste hvad det vil.

Tricket med først at fremskrive trafikmængden langt ud i fremtiden – uanset om det er ønskeligt og der er plads eller ej - er ikke udtryk for redelig planlægning, men kun egnet til at vildlede borgerne.

Det påstås jfr. nedenfor, bl.a. at trafikken på Knippelsbro og Langebro reduceres med hhv. 27 og 22 %. Det er ikke korrekt jfr. skemaet overfor. Og at trafikken vil falde i store dele af København (grønne streger) er heller ikke korrekt. Der nævnes end ikke hvad man sammenligner med. De fleste læsere vil nok tro, at der vil komme mindre trafik alle steder, hvor der er grønne streger. Hvordan skulle man tro andet med det ordvalg og valg af illustration.

Bemærk i øvrigt den kraftige merbelastning (udover basisfremskrivning af trafikmængden) af bl.a. Lyngbyvejen, Nordhavnsvejen, Helsingørsmotorvejen og veje på Østamager:

Her en officiel men fuldkommen misvisende beskrivelse af effekterne af en Havnetunnel/Østlig Ringvej.

Det fremgår således ikke, at udgangspunktet er en "basisfremskrivning" af trafikken i København med ca. 30 % til 2050. Derfor vil de fleste "grønne veje" på kortet være sorte, hvis man sammenligner med dagens situation. De "røde veje" vil være røde, men med federe streg, idet der både er en "basisfremskrivning" af trafikken og en effekt af Lynetteholm og en havnetunnel:

Trafikalt billede med Østlig Ringvej

Hovedscenarie: Uden brugerbetaling og uden trafiksanering

- Stor aflastning af trafik gennem hele København. Aflaster fx trafikken på Knippelsbro og Langebro med hhv. 27% og 22%. Amager Strandvej med 43%
- Tidsbesparelse i trafikken på 2.500.000 timer/ år i hovedstaden.
- Brugerbetaling er hverken rentabel eller en god løsning for trafikafviklingen.
- Uden brugerbetaling flytter Østlig Ringvej mange biler ud af Indre By, selv uden trafiksanering.
- Stort set ingen omvejskørsel (røde streger).



Kilde: Københavns Kommune, Præsentation for lokaludvalg 5. oktober 2020.

Det bruges ofte som et argument for en havnetunnel, at Indre By – især den historiske plads Kgs. Nytorv - ville blive "aflastet". Her udtalt af tidligere overborgmester Frank Jensen:

"Jeg tror, at vi er den eneste hovedstad i Europa, hvor man accepterer, at dele af den indre by fungerer som omfartsvej for biltrafik", skriver Frank Jensen til politiken.dk.

Han henviser til den tunge trafik med Ringvej 2, som går midt ind over Kgs. Nytorv i centrum af København".

Kilde: <https://politiken.dk/indland/politik/art5417017/Frank-Jensen-Kritik-af-havnetunnellen-er-forfejlet>

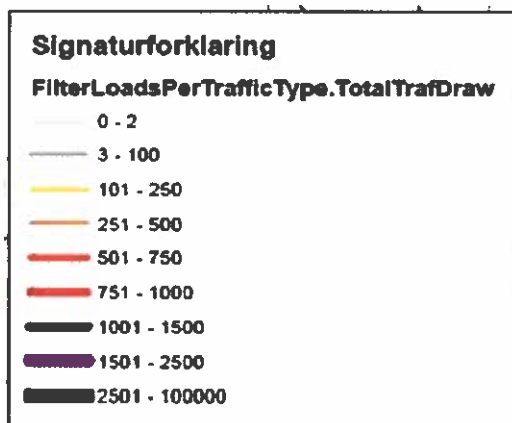
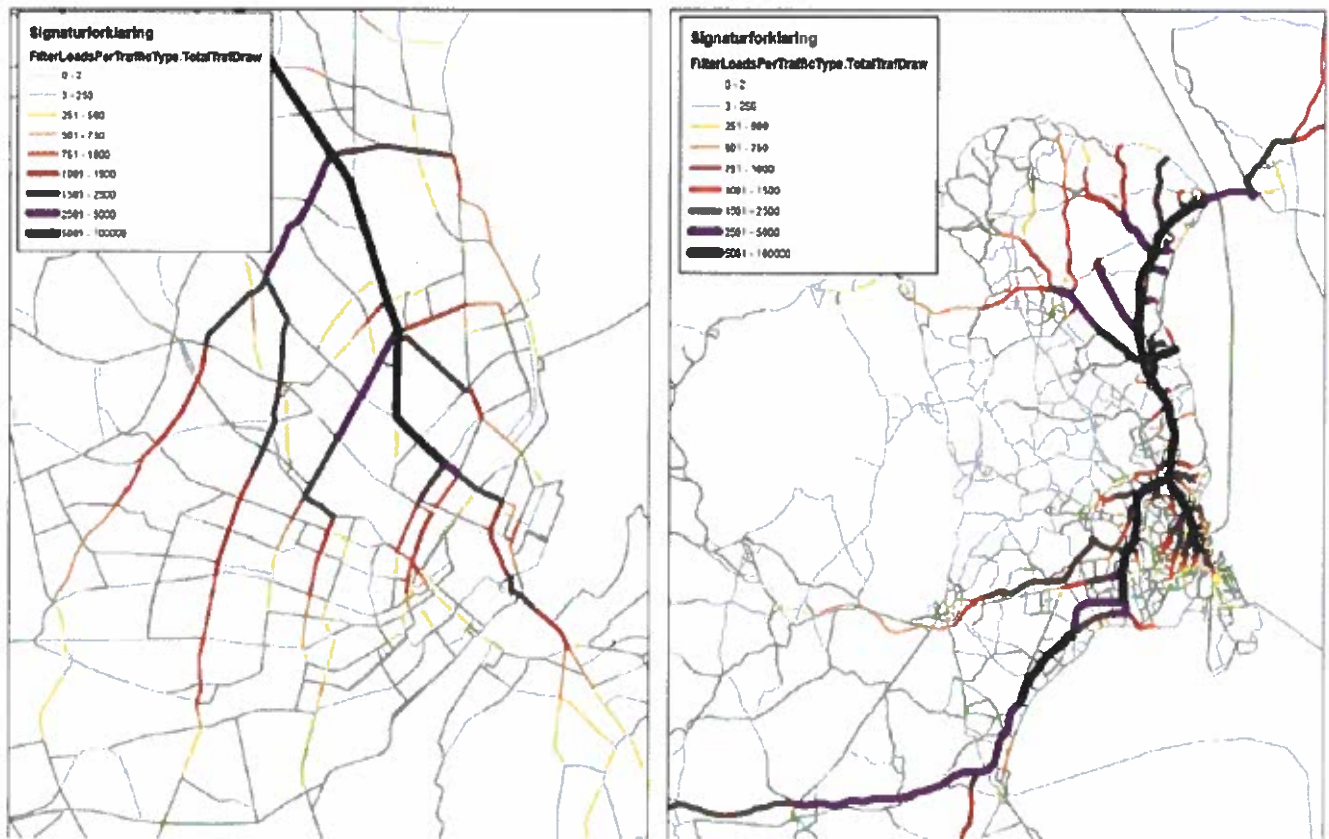
Problemet med dette argument er, at det ikke er korrekt. Indre by og Kgs. Nytorv er kun i meget begrænset omfang præget af gennemkørende trafik til Amager. Derfor vil en evt. aflastning ved anlæg af en havnetunnel være lille.

Biltrafik ad Helsingørsmotorvejen

Figuren nedenfor viser personbiler, der passerer et snit på Helsingørsmotorvejen ved Gl. Holte (hvor de kommer fra og kører til). Til højre det samlede billede, til venstre destinationer i København.

Som det fremgår af figuren har den langt overvejende del af biltrafikken fra Helsingørsmotorvejen

mål på Sjællandssiden og kører altså ikke *gennem* Indre by til Amager. Den fordeler sig ligeligt mod København, Vestegnen og fjernere steder på Sjælland.



Kilde: Vejtrængsel, Materiale, Trængselskommissionen. DTU-Transport. Professor Otto Anker Nielsen

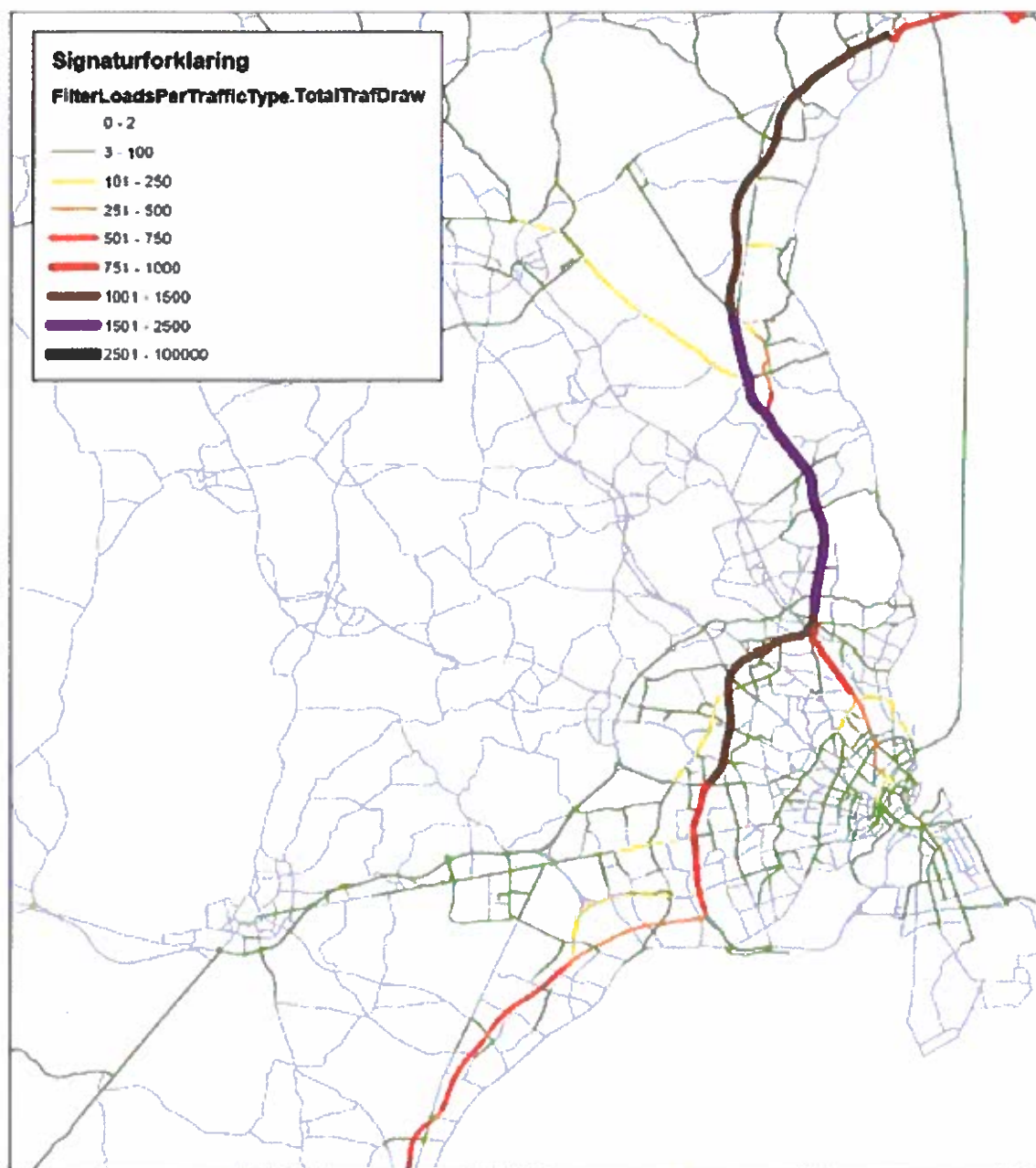
Havnetunnel vil ikke fjerne tung trafik af betydning fra Kgs. Nytorv

Frank Jensen bruger i citatet ovenfor også tung trafik på Kgs. Nytorv som argument for en havnetunnel. Frank Jensen fik også i budgetaftale for 2021 om Lynetteholm og Havnetunnel indføjet dette argument "*Østlig Ringvej skal trække biler ud af byen - især tung transport*". Det er hverken korrekt hvad angår biltrafik eller tung trafik. Her graf nedenfor viser hvor lastbiltrafikken fra Helsingørsmotorvejen skal hen. Den skal ikke *gennem* Indre by og videre til Amager.

Der er meget lille (om nogen) lastbiltrafik som en havnetunnel vil kunne fjerne fra Kgs. Nytorv.

Lastbiltrafikken er i øvrigt faldet kraftigt i København gennem mange år. Fra 2000 til 2011 faldt den tunge trafik over kommunegrænsen med 42,3 % og med 44,5 % over søsnittet.

Figur 29 viser lastbiltrafik ad Helsingørsmotorvejen. Det ses, at hovedparten af lastbiltrafikken her er fjerntrafik, og kun en meget lille andel har mål i Centrum af København.

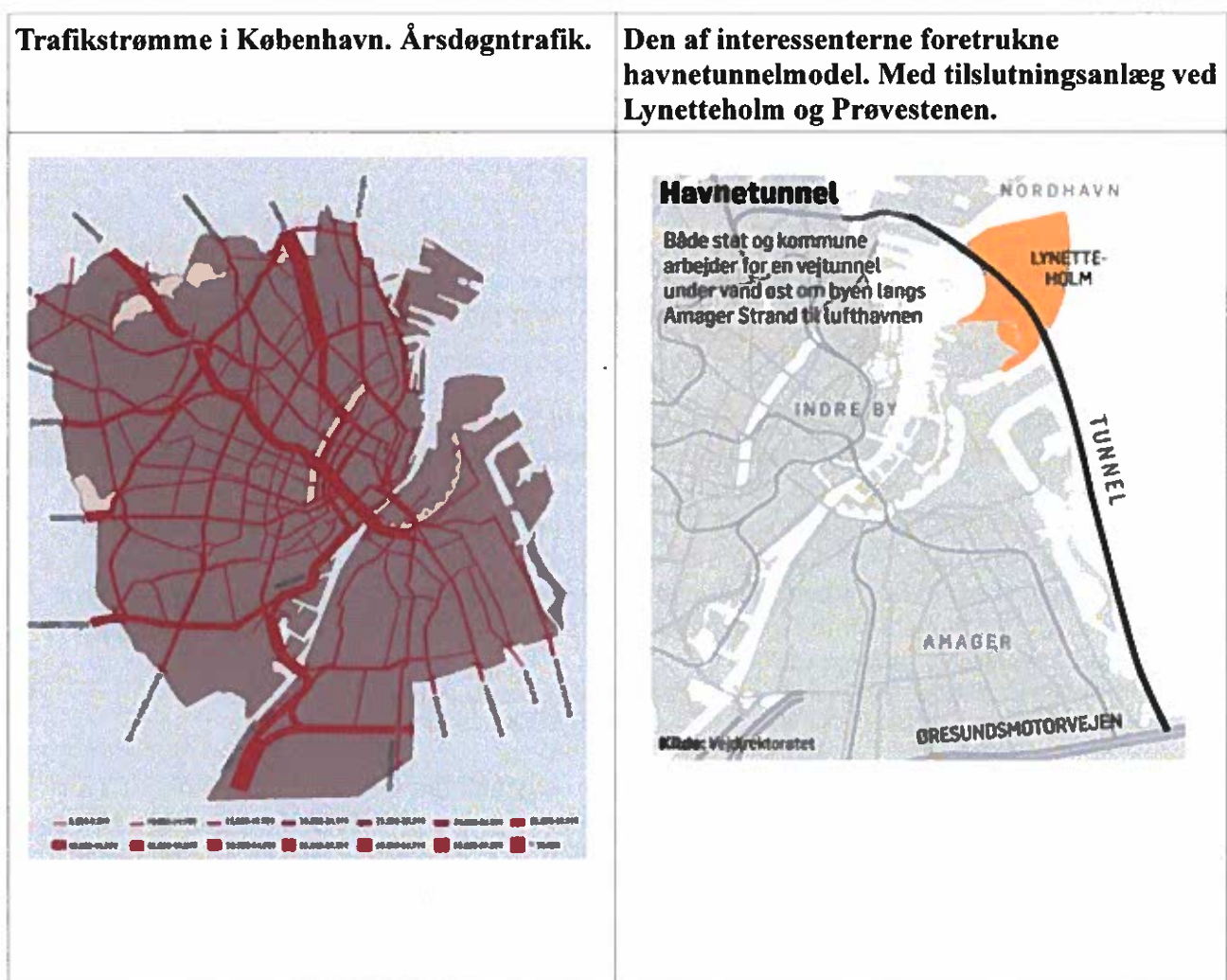


Figur 29 Analyse af flaskehalse, Helsingørsmotorvejen, snit ved Gl. Holte. Lastbiler

Kilde: Vejtrængsel. Materiale, Trængselskommissionen. DTU-Transport. Professor Otto Anker Nielsen

Det er naturligvis afgørende at kende trafikstrømmene for at kunne vurdere hvad en havnetunnel fra Nordhavn over Refshaleøen til Amager og videre langs Østamager til Lufthavnen/Amagermotorvejen vil betyde.

Man kan på her sammenligne biltrafikstrømmene med den bebudede havnetunnel.



Som man kan se vil det - bortset fra biler der kommer nordfra fra Lyngbyvejen, Strandvejen og enkelte andre veje nordfra samt syd fra fra dele af Østamager - være svært at se hvilke bilister en sådan havnetunnel vil kunne tiltrække.

I en tidligere rapport "Østlig havnetunnel i København" nåede Transportministeriet frem til, at ca. 40% af trafikken i en havnetunnel vil komme fra Gentofte, Lyngby-Taarbæk og Søllerød, (heraf udgør Gentofte kommunes andel de 25%).

I de nye rapporter skrives sådan: "Hvem vil benytte Østlig Ringvej? Størstedelen af de bilister, der i fremtiden vil benytte Østlig Ringvej mellem Sjælland og Amager, kører mellem på den ene side Nordsjælland, de nordlige forstæder, det nordlige København - og på den anden side det nordøstlige og østlige Amager (herunder Lufthavnen og Øresundsforbindelsen)."

Kilde: https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2020-08/%C3%98stlig%20Ringvej_RESUMERAPPORT.pdf

Der kan ikke være megen tvivl om, at næsten enhver motivation til at lade bilen blive hjemme i disse velhavende kommuner nord for København vil fordufte hvis man bygger en havnetunnel. Det vil f.eks. være meget tillokkende at bruge bil i stedet for tog til Lufthavnen. En sådan havnetunnel vil derved undergrave alle de pæne intentioner om bedre miljø, idet den vil være en trafikgenerator, der vil gøre det ekstremt attraktivt at bruge privatbil frem for andre transportmidler.

Tidligere planchef i Københavns Kommune, Holger Bisgaard kom i ovennævnte kronik med disse vurderinger:

”Det er også tankevækkende, at den tidligere overborgmester har sagt ja til, at københavnernes via Lynetteholm skal betale for en motortrafikvej rundt om byen, som undersøgelserne viser er mest til gavn for borgerne i Nordsjælland og omkring lufthavnen. Bare alene den årlige drift vil koste Københavns Kommunes skatteydere mere end 200 mio. kr.”

”Hvis blot der fortsættes med de nuværende trafikinvesteringer – herunder en havnetunnel – vil biltrafikken stige, og trængslen blive forstærket. Derfor er ønsket til en ny overborgmester, at vedkommende tænker mere cykel, gang og kollektiv trafik ind end bilfremkommelighed, som der har været meget vægt på de seneste ti år”.

”Enhver, der arbejder med byplanlægning og med trafikforhold, ved, at en bys struktur bestemmes af, hvordan den betjenes trafikalt – her har politikerne valgt at betjene en by først og fremmest med biler og derefter med metro uden at inkorporere en cykelstruktur fra starten. Hvordan fastholder byen sit image som verdens bedste cykelby? Tænk, at politikerne i verdens bedste cykelby har godkendt en principaftale med staten, som ikke indeholder et ord om, hvordan et nyt byområde til 35.000 indbyggere og 35.000 arbejdspladser skal betjenes med cykler, og hvordan man på cykel skal komme fra Lynetteholmen til Nordhavnen uden at passere Indre By? Og det er heller ikke kommet ind i aftalerne efterfølgende”.

Se hele kronikken: <https://politiken.dk/debat/kroniken/art8036626/Ret-op-inden-det-er-for-sent?fbclid=IwAR3yZgZJIGWaUSEDegb1T5IVR9afkvPiNGKEFdtSVISQ7SQYhCO6WUD-clI>

Københavns kommune satser primært på biltrafikken, selvom biler fylder mest i forhold til hvor mange personer de transporterer. Her en illustration vedr. den kommende Odense Letbane. Der er tilmed nu kun i gennemsnit 1,05 person pr. bil i pendlertrafikken. Cykeltrafikken er også meget nøjsom hvad plads angår



250 passagerer
i en letbane



det svarer til
4 bybusser



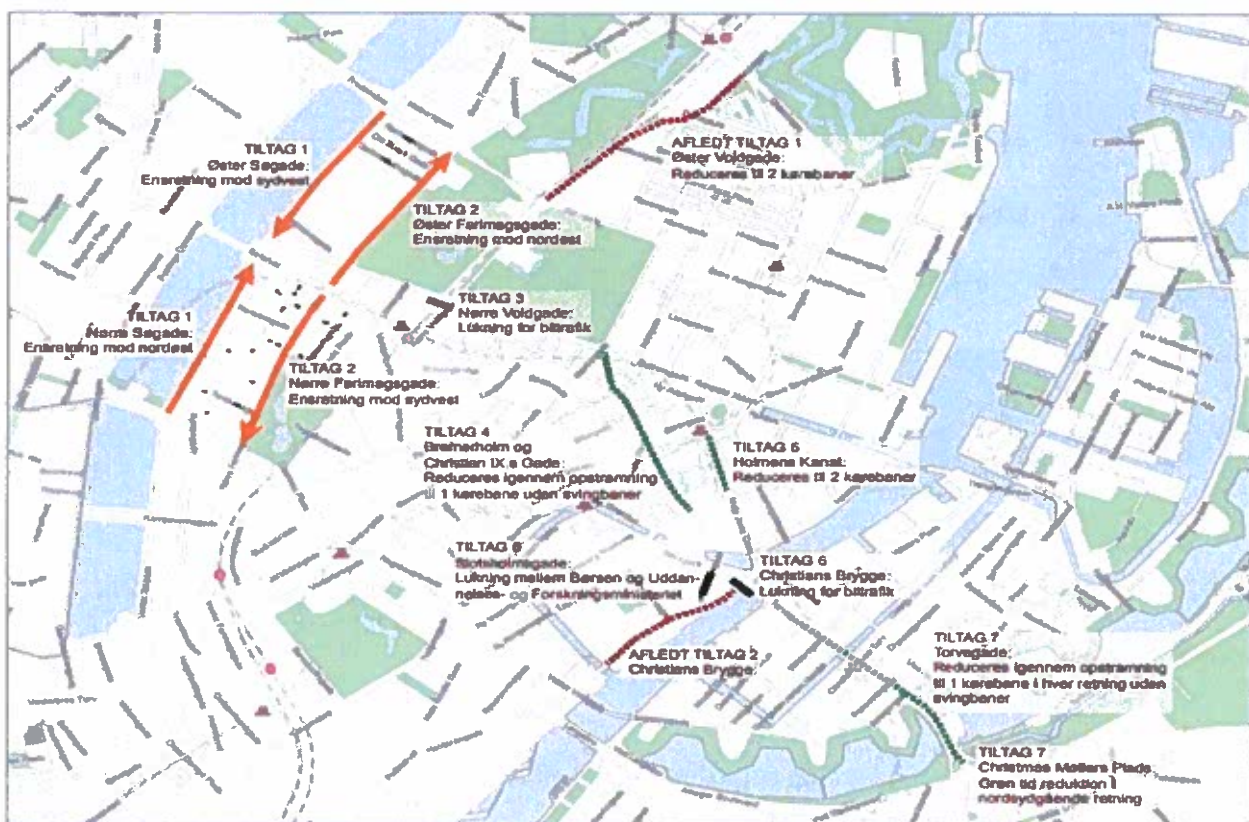
det svarer til
208 biler
med 1,2 passagerer
i hver

Brugere af en havnetunnel vil nok - stort set - kun være folk, der skal bo eller arbejde i det bebudede nybyggeri. Det er jo nok også baggrunden for en meget ringe betalingsvillighed for kørsel i tunnelen, som undersøgelserne viser.

Tilhængere af projekterne har derfor fravalgt brugerbetaling fordi for få ville benytte tunnelen (se skemaet ovenfor). For de fleste nuværende beboere og pendlere vil en havnetunnel give store omveje. Derfor vil en havnetunnel heller ikke give mindre biltrafik af betydning i Indre by end i dag.

Hvis man vil have mindre biltrafik i Indre by så skal man - udover at indskrænke vejkapaciteten - også reducere antallet af alle typer parkeringspladser kraftig og gennemføre en betalingsordning af rimelig høj størrelse for alle typer p-pladser – bortset fra handicapparkering. Dertil kommer at man kan indføre roadpricing til styring af trafikbelastningen

En sådan trafiksanering m.m. kunne jo gennemføres hurtigt uden en havnetunnel. Man kan finde inspiration i dette et forslag:



Figur 0-2 Hovedforslag for trafiksaneringsplan (også omtalt som variant C i rapporten)



COWI

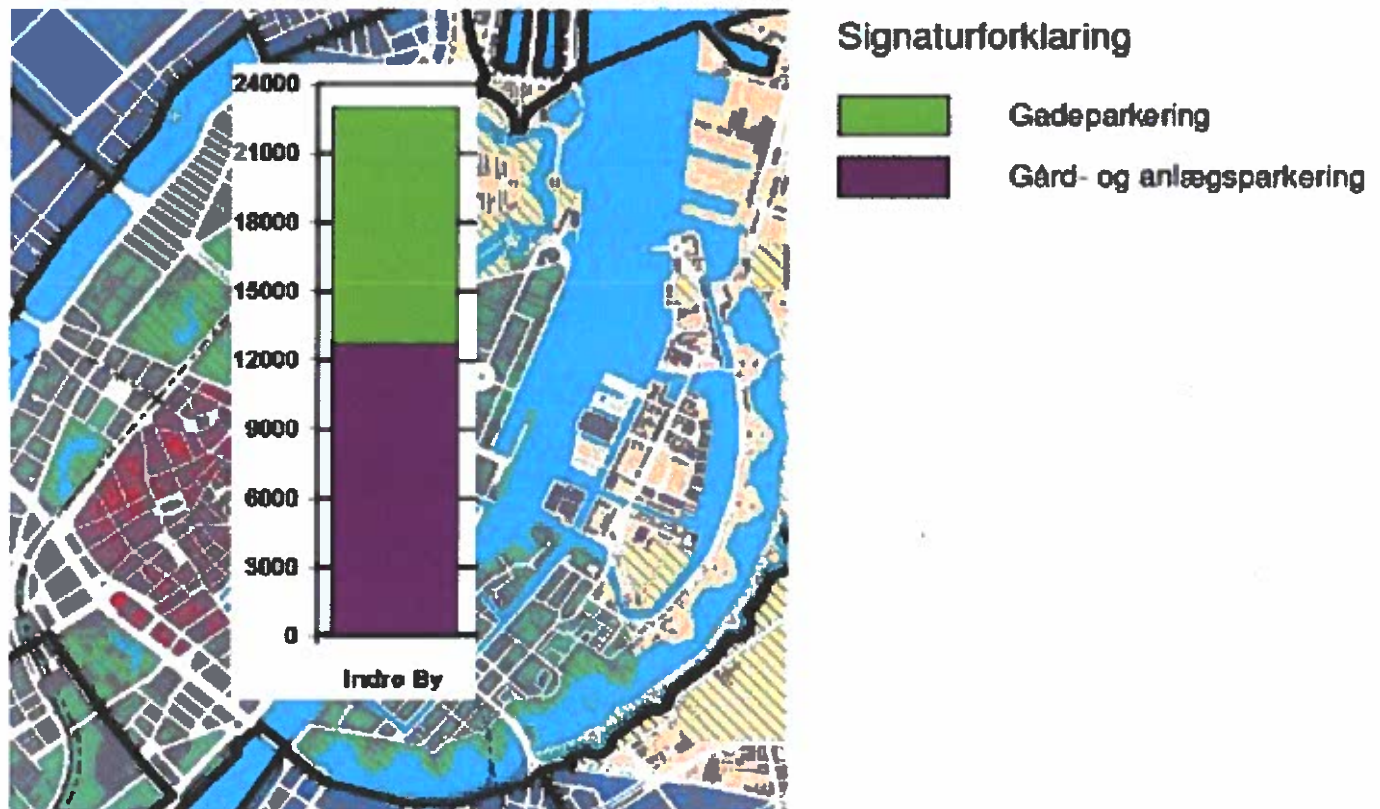
LYTT

Urban & Landscape
Architecture

Kilde: https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2020-08/Trafiksaneringsplan_20200819.pdf

Ud fra analyser af trafikstrømmene må formodningen være, at en meget stor del af dem der kører til indre by kommer derind fordi det er attraktivt og bekvemt, bl.a. fordi de har gode parkeringsforhold ved deres arbejdspladser.

Denne oversigt over parkeringspladser i Indre by er af lidt ældre dato. Siden da er antallet af private p-pladser på private arealer eller i "konstruktion" steget meget. Og mange flere er på vej. Københavns Kommune laver – trods gentagne opfordringer mange mange år – ikke nogen løbende opdatering vedr. det samlede antal parkeringspladser.



Kilde: Parkering København- Københavns Kommune.

Den lette adgang til p-pladser for pendlere stimulerer naturligvis i udpræget grad brug af bil.

Her oplysning om parkering opdelt efter arbejdskommune:

Arbejdskommune	Adgang til parkering ved arbejdsplads	Procentfordeling
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	73
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	27

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Letbaner i stedet for mere metro

Letbaner er en effektiv, hurtigere og billigere måde at sikre kapaciteten for den kollektive trafik end bygning af mere metro. Her et forslag til letbaneudbygning fra Letbaner.dk:



2) Begrundelse: Deponi af overskudsjord – Plads til overskudsjord fra byggeri og anlæg

Kommentarer: Jord er en ressource og derfor ikke noget man bare skal skaffe af vejen på 10-14 meters dybt vand i Øresund.

By & Havn skal bruge ca. 80 mio. tons jord til anlæg af Lynetteholm. COWI har beregnet at en opfyldning af Lynetteholm kan sende 72 lastbiler gennem byen hver time i ti timer om dagen i op til 30 år.

Hvor er jorden til opfyldning i Nordhavn kommet fra de senere år:

	Direkte fra byggepladser	Via karterings-anlæg	Samlet
Fra KBH og FRB	45 pct.	25 pct.	70 pct.
Udenfor KBH og FRB	5 pct.	25 pct.	30 pct.
Samlet	50 pct.	50 pct.	100 pct.

"I perioden 2018-2019 udgjorde jord fra metro ca. 10 pct. af de tilførte mængder, mens tilførslerne fra metro og Nordhavnsvej i gennemsnit har udgjort ca. 25 pct. for hele perioden 2012-2019".

"Fremadrettet er der grund til at antage, at der vil komme tilsvarende jordtilførsel til Lynetteholm (i absolutte mængder) fra tilsvarende projekter i København. Det drejer sig bl.a. om overskudsjord fra anlæggelse af en ny metro til betjening af Lynetteholm samt overskudsjord fra anlæg af Østlig Ringvej. Et foreløbigt estimat viser, at der vil komme i alt ca. 6 mio. tons jord tilsammen fra disse to projekter. Det afhænger dog naturligvis af, hvilke linjeføringer og anlægstekniske løsninger der vælges for metro- og vejbetjening af Lynetteholm".

Kilde: Transportudvalget 2020-21. Spørgsmål 50.

Kilde: <https://www.ft.dk/samling/20201/almdele/tru/spm/50/svar/1714659/2282742.pdf>

Man skal i stedet reducere mængden og genanvende jorden til bedre formål. Det er endvidere uklart hvor meget jord der overhovedet er i "overskud" og derfor skal deponeres, hvis København f.eks. vælger mere miljøvenlige trafikale løsninger end den kraftige satsning på øget bilbrug, p-anlæg og metroudbygning

Som eksempel kan nævnes en reduktion af kommunens krav om bygning af p-pladser i kældre ved nybyggeri til privatbiler - herunder pendlere. Derved reduceres mængden af jord kraftigt.

F.eks. blev der ved byggeri på Postgrunden bag Københavns Hovedbanegård udgravet plads til flere underjordiske etager til ca. 1500 biler, selvom beliggenheden ikke kan være mere stationsnær. Der burde kun være bygget p-pladser til handicappede bilister og service- og lasttrafik. Nu vil de 1500 p-pladser tilmed dagligt indebære op til 9.000 ekstra bilkørsler til/fra området.

Ved at satse på letbaner på overfladen vil der stort set ikke komme såkaldt "overskudsjord" fra kollektive trafik anlæg.

- **Ny metro og Østlig Ringvej vil bidrage med store mængder jord. Metoder til jordtransport og jordmængder skal undersøges i miljøvurderingen af disse projekter.**

Kilde: "Lynetteholm. Status for Miljøkonsekvensvurdering". Præsentation for de blå forbund. By & Havn. 17. november 2020.

Det er ret så grotesk, at jord fra byggeri af en miljøskadelig biltrafikgenererende havnetunnel og en metro, som kunne konverteres til en letbane skal være en væsentlig faktor i forbindelse med fremskaffelse af jord til anlæg af Lynetteholm. Der skal i øvrigt bruges jord til den nedenfor skitserede stormflodssikring. På den måde vil den blive nyttiggjort og ikke blot deponeret i et hul i Øresund. Det forventes i øvrigt at der skal skaffes jord fra store dele af regionen for at fylde "hullet".

Jordressourcen er et problem over hele landet. Region Hovedstaden skriver f.eks. sådan på deres hjemmeside

”Hvert år flyttes mange millioner tons overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter. Det foregår i lastbiler, der efterlader store CO2-udledninger, støj og partikelforurening, og belaster især gader i byområder ift. trafikssikkerhed. Mange bygherrer overser, at overskudsjord ikke bare er et restprodukt, men en ressource af økonomisk værdi, hvis jorden håndteres lokalt og rigtigt ”

Den nye råstoflov vil i øvrigt pålægge regionerne at alt råstof som jord og grus de næste 12 år skal komme fra egen region, altså enorme grusgrave i regionen med al den byggeaktivitet der er lagt op til. Det taler også imod at hælde alt jord i et hul i Øresund.

Kilde: Region Hovedstaden. Om jordressourcer/råstoffer. Se Punkt 2 med bilag

https://www.regionh.dk/politik/nye-moeder/Sider/Moede_i_regionsraadet_den_17.november_2020.aspx#2_itemID_65480

Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi

Den 16. juni 2020 blev der indgået en aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet) og Venstre, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet om Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi
I aftalen er der dette vigtige punkt under punkt IV.

En stærk genanvendelsessektor

”Der arbejdes for en løsning, hvor kommunernes anvisningsret- og pligt for jord, som er affald, ophæves, så virksomheder frit kan vælge, hvor de afleverer jord. Samtidigt udfases kommunale jordbehandlingsanlæg på sigt efter en rimelig overgangsperiode, der bl.a. tager hensyn til kommunale investeringer. Regler om bortskaffelse og anvendelse af forurenet jord opretholdes, så der fortsat skal ske anmeldelse af jordflytninger”.

Kilde: <https://www.regeringen.dk/media/9591/aftaletekst.pdf>

Denne aftale må betyde, at det bliver slut med at betragte jord som ”overskudsjord”, der blot kan hældes i et hul i f.eks. Øresund. Jord er en ressource der skal håndteres miljømæssigt forsvarligt og genanvendes direkte på stedet eller i nærområdet. At transportere jorden i stort omfang rundt i vore byområder til etablering af Lynetteholm er ikke forsvarligt. Man må også minimere mængden af ”overskudsjord” gennem sin trafik- by, - byggeplanlægning. Som det fremgår af denne slide fra By & Havn om et 0-scenarie er reduktion af ”overskudsjord” og anden brug af jorden ikke noget som optager By & Havn. Det er en alt for ringe og useriøs vurdering af alternativer.

0-scenariet for MKR'en af Lynetteholm

0-scenariet: Hvad hvis Lynetteholm ikke bliver etableret?

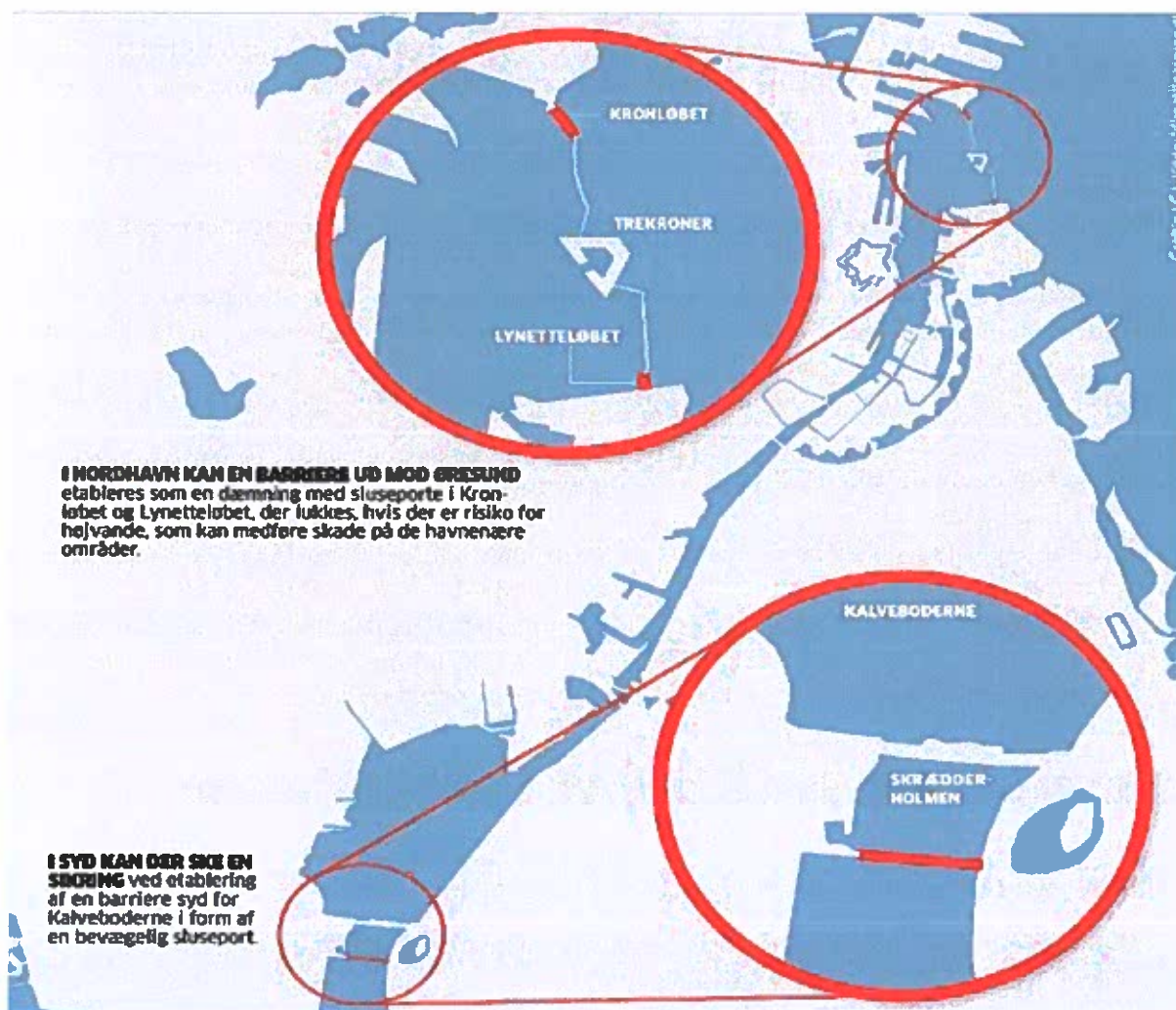
- **Klimasikring.** Der skal bygges et dige mellem Nordhavn og Refshaleøen iht. Københavns Kommunes Stormflodsplan 2017.
- **Jordmodtagelse.** Der findes ikke kendte alternativer i Københavns omegn, som kan modtage overskudsjord i større målestok. Overskudsjord fra byggepladser skal transporteres over større afstande.

3 Begrundelse: Stormflodssikring. Beskytter København mod stormflod fra nord

Kommentarer: At sikre København mod stormflod er et godt formål, men denne sikring skal ikke kun være fra nord. Lynetteholm er tilmed kun en *delvis* sikring mod nord. Der *omtales* en eventuel sluseport som tillægssikring mod nord, men den er ikke med i projektet og mod syd er der ingenting med i projektet.

Truslen om stormflod er tilmed større fra syd end mod nord. En effektiv stormflodsikring både mod nord og syd er grundigt analyseret af COWI. Den kan sikre hele byen bedre og koste 2-3 milliarder kroner. Der er derfor ingen grund til at bygge en Lynetteholm for at få en beskeden og delvis stormflodsikring i en retning. Den nedenfor beskrevne effektive stormflodssikring mod nord og syd kan tillige bygges relativt hurtigt.

København kan stormflodssikres. ”Dæmninger til 2-3 milliarder kroner er ifølge nye undersøgelser den billigste måde at sikre københavnernes mod stormflod. Derimod er forhøjede kajkanter og sluser ved kanalerne en dyr stormflodsbeskyttelse”



”Så er det bedre og klart billigere at beskytte hovedstaden med en ydre sikring i form af en barriere ved Nordhavnen og Kalveboderne og derudover forhøje den øvrige kystlinje ud mod Øresund, herunder det eksisterende dige på Amager. En løsning til 2-3 milliarder kroner.

”Det siger Lykke Leonhardsen, enhedschef i Byens Udvikling i Københavns Kommune. Hun oplyser, at kommunen blandt andet arbejder med muligheden for at anlægge en dæmning med sluseporte, som kan hæves i tilfælde af stormflod i den nordlige og sydlige del af Københavns Havn. I nord skal området mellem Nordhavnen og Refshaleøen sikres, mens der i syd kan opføres en dæmning ved Kalveboderne”

”Efter stormen Bodils hærgen i december 2013 er stormflodssikring rykket højere op på dagsordenen. Selvom stormfloden holdt sig til at skvulpe op over kajkanten, nærmede vandstanden på 170 cm over daglig vande sig det problematiske niveau. Kommer vandstanden op omkring 2 meter over daglig vandstand, går det potentielt ud over beboelsesejendomme og forhindrer samfærdsel.” ”Ud fra de nuværende risikovurderinger bliver det alvor om 20-30 år,” siger Lykke Leonhardsen”.

”Men den ydre sikring med diger, ø-netværk, der skærmer indløbene til havnen, og hvor sluser kan lukkes ved stormflod, ser ud til at vinde, først og fremmest på pris, men også fordi det ved normal vandstand sikrer vandgennemstrømning og sejlads”.

”Ifølge Lykke Leonhardsen bygger den ydre stormflodssikring på et forslag fra Cowi, og i kommunens arbejde med det bliver der også skelet kraftigt til Kystdirektoratets idéer om at tænke rekreative aspekter ind i klimatilpasningen”.

Kilde: Ingeniøren og Klimatilpasning 24-04-2014

<https://www.klimatilpasning.dk/aktuelt/nyheder/2014/april/koebenhavn-stormflodssikres/>

4) Påstand: Dæmper prisudviklingen på boligmarkedet – Lynetteholm, Kløverparken og Refshaleøen skaber plads til ca. 50.000 indbyggere.

Kommentar: Der er ingen dokumentation for, at der vil ske dæmpning af prisudviklingen ved de nævnte projekter. Det er heller ikke ønskværdigt at placere 50.000 indbyggere i det yderste hjørne af København og Sjælland med deraf følgende trafikale belastninger. Og slet ikke på endnu ikke eksisterende arealer som Lynetteholm.

Tidligere planchef i Københavns Kommune, ekstern lektor og arkitekt m.a.a. Holger Bisgaard har i ovennævnte kronik i Politiken den 8. januar 2021 kommenteret påstanden sådan:

”Frank Jensen fulgte ønsket om flere boliger op med et massivt fokus på at få bygget så mange boliger som muligt, hvilket har hvilet på den hypotese, at blot der blev bygget flere boliger, så ville priserne blive lavere – udbud- og efterspørgsel-mantraet. Men sådan virker boligmarkedet ikke. Der findes ikke historiske eksempler på, at massivt boligbyggeri giver lavere priser. Det skyldes, at der så skulle være et overudbud af boliger i forhold til efterspørgslen, men inden der kommer flere boliger, end markedet kan bære, er investorerne holdt op med at bygge. F.eks. bliver mange boliger bygget i projektsalg så de bliver først bygget, når de er solgt.

Der er ingen storbyers boligboom, der har ført til lavere priser, det være sig London, Stockholm eller Oslo, og altså heller ikke det københavnske. Boligerne er siden 1980'erne gået fra at være et marked, hvor almindelige mennesker kunne finde et sted at bo, til i højere grad være et marked, hvor finanskapitalen kan tjene penge. Boliger ser ud til kun at falde i pris når der er finanskriser eller lignende forhold, som vi for alt i verden skal prøve at undgå. Frank Jensens fokus på flere boliger har betydet meget høje bebyggelsesprocenter og er gået ud over mulighederne for at skabe en attraktiv by.”

”Frank Jensens fokus på flere boliger har betydet meget høje bebyggelsesprocenter og er gået ud over mulighederne for at skabe en attraktiv by.

Se blot på Enghave Brygge eller det massive byggeri på Østamager, som ikke opfylder de arkitektoniske mål, kommunen har, og heller ikke giver de attraktive byrum, som byen ellers er så berømt for. Byggeaktiviteten har således været høj, men de billige boliger få”.

”Frank Jensens fokus på at bygge så mange boliger som muligt er gået ud over at skabe grønne arealer og gode rum mellem husene. Da boligbyggeriet skulle fremmes omkring 2000, var et mål om forbedring af de grønne arealer en af måderne at tiltrække investorer på. Derfor fik vi Amager Strandpark, badning i havnen, Prags Boulevard, Sønder Boulevard og en række lommeparker”.

”Det fokus har der ikke været de sidste ti år. De mest spektakulære tiltag har været indretning af en legeplads m.v. på taget oven på et parkeringshus i Nordhavn, Lüders Konditæg, og Copenhagen Hill til de skisportsinteresserede og dem, der gerne vil nyde udsigten.

Gode projekter, men det grønne mangler. Det grønne har ikke været i fokus hverken i Nord- eller Sydhavnen, på Østamager m.v. De grønne arealer er tilmed ikke blevet flere, men faldet med 1,4 procent (2011-2018) i København ifølge en undersøgelse fra SMVDanmark og det på trods af, at byen har fået flere indbyggere. Det grønne areal per indbygger er således faldet markant i de seneste ti år, hvilket står i skærende kontrast til andre storbyer, som arbejder massivt på flere grønne arealer. Samtidig har anvendelsen af byens rum mellem husene også en slagside. Bilisterne råder over 66 procent af vej- og gadearealet, cyklisterne kun 7 procent, mens fortove m.v., der anvendes til gang, udeservering, leg m.v., udgør 26 procent”.

For at skaffe finansiering er det iøvrigt ikke kun Lynetteholm der skal anlægges og bebygges. Store dele af Nordøstamager inddrages også for at skaffe arealer nok, der kan bebygges med dyre boliger. Området kaldes nu under et ”Østhavnen”. Der skal bygges 2,8 mio. etagemeter på Lynetteholm og så 2,3 mio. etagemeter på de tre andre arealer for at skaffe ca. 20 mia. kr.”

Kilde: <https://www.facebook.com/Amager-mod-overfl%C3%B8dige-havnetunneller-101498925058801>

Bygning af Lynetteholm m.m. og efterfølgende boligbyggeri og erhvervsbyggeri på de nævnte områder må forventes at blive meget dyrt. Der er i øvrigt mere behov for grønne områder end massivt bolig- og erhvervsbyggeri på Kløvermarken og Refshaleøen. Også i Nordhavn bør der være langt mere natur end der er lagt op til.

Mellem 2035 og 2050, dvs. når Østlig Ringvej efter planen står klar og byudviklingen i de planlagte store byudviklingsområder langs havnen er påbegyndt, vil væksten - ifølge udspillet - i Hovedstadsområdet på 2,5 % alene finde sted i Københavns Kommune. I alle andre kommuner i Hovedstadsområdet sker der ingen vækst i befolkning og arbejdspladser. Der lægges altså op til at Københavns Kommune tager hele udviklingen på bekostning af alle de andre kommuner.

Den samme koncentrationstendens får betydning for udviklingen indenfor Københavns kommune: vækst i befolkning og arbejdspladser vil alene finde sted i tre bydele: Indre By, Østerbro og Amager Øst. I alle andre bydele stagnerer eller reduceres befolkning og arbejdspladser.

Så placeringen af hele væksten i nye bydele langs Københavns havn vil foregå på bekostning af det øvrige Sjællands udvikling.

Der er i øvrigt en tendens til, at det er blevet mindre attraktivt at flytte til København.

Tanker om de massive udbygninger i Københavns kommune er bl.a. affødt af nogle forestillinger om stor vækst i befolkningstal i København.

Befolkningsudvikling i udvalgte bydele i København

	2015	2035	2050
Refshaleøen	200	5.200	13.400
Lynetten	0	0	6.800
Lynetteholm	0	0	12.200
Kløverparken	0	3.200	8.000
Nordhavn	2.200	13.700	33.800
Hele København	580.300	739.100	797.100

Bilags-tabel 2.1 Den forventede udvikling i befolkningstallet i udvalgte bydele i København frem mod 2050.

Kilder: Københavns statistikbank og Danmarks statistik.

Den udvikling kan der sættes et stort spørgsmålstegn ved. Og er den overhovedet ønskværdig på de planlagte steder. Det mener vi ikke.

Tendenserne er for tiden sådan, at der netto årligt kommer 10.000 unge ind til København og netto 10.000 personer i familiealderen (28-49 og 0-14) ud. Over halvdelen af de ca. 10.000 nyfødte er fraflyttet inden skolealderen.

Farvel København - goddag forstad

"Selvom befolkningstallet i *landsdelen Byen København* (København, Frederiksberg, Tårnby og Dragør) fortsat vokser, er der nu flere personer, der flytter fra *Byen København* end til *Byen København*, hvis man fokuserer på indenlandske flytninger".

Kilde: Danmarks Statistik: <https://www.dst.dk/da/Statistik/Analyser/visanalyse?cid=28619>

Coronakrisen kan tilmed tænkes, at forstærke tendensen til at flytte fra København:

"Måling: Efter coronakrisen overvejer mere end 50.000 at flytte ud af København

STORBYTRÆTHED: Titusindvis af københavnere har overvejet at flytte ud af storbyen grundet coronapandemien. Selvom langt fra alle vil handle på det, vil coronakrisen sandsynligvis sætte yderligere skub på tendensen til, at flere søger mod forstæderne, vurderer ekspert.

Det viser en måling blandt borgere over 18 år fra Københavns Kommune, som Epinion har foretaget for Altinget.

Blandt de adspurgte svarer 14 procent, at de enten er helt eller delvist enige i, at coronakrisen har fået dem til at overveje, om det vil være bedre at bo i en mindre by end København.

Når man tager højde for den statistiske usikkerhed, der er i den slags målinger, svarer det ifølge Epinion til, at minimum hver tiende eller over 50.000 københavnere har gået med overvejelser om at flytte ud af byen".

Kilde: https://www.alinget.dk/artikel/maaling-efter-coronakrisen-overvejer-mere-end-50000-at-flytte-ud-af-koebenhavn?fbclid=IwAR3IA6_YQVt4v3ceeykA2_SYAnEJODhXe6AcsksF92m9I4WYQUlkdCz-lrs

I store dele af Hovedstadsområdet er der i øvrigt mange byggemuligheder, der hurtigt kan realiseres, som påpeget i Kronikken i Politiken den 24. sep. 2020 skrevet af borgmestre fra Albertslund, Ballerup, Brøndby, Gladsaxe, Herlev, Ishøj og Rødovre. Her et klip:

"Syv vrede omegnsborgmestre: Det er ikke nok at bygge stort og flot i København - der skal også investeres i omegnskommunerne

"De kommende 10 år planlægges der ca. 20.000 nye boliger til mindst 50.000 nye borgere uden for København og Frederiksberg.

Omegnskommunerne arbejder intensivt for at følge med denne udvikling. Men i stedet for at investere i de aktuelle og akutte infrastrukturproblemer, der eksisterer omkring hovedstaden, vælger staten at arbejde videre med udviklingen af en ny ø, som først står færdig om 50 år.

Det virker ærlig talt meget fjernt fra den oplevelse, vi har som borgmestre i omegnskommunerne og for vores borgere og virksomheder.

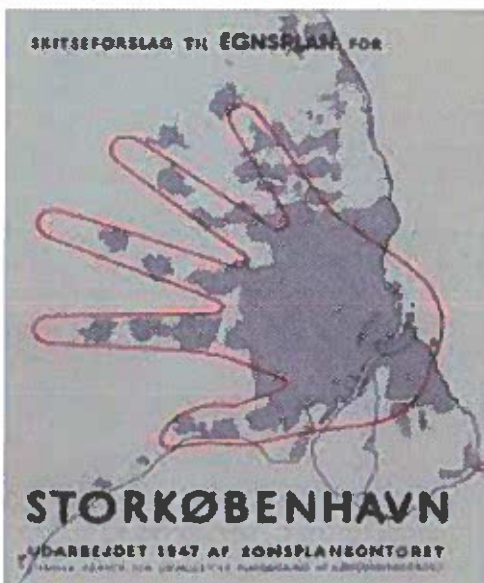
"Diskussionerne om infrastrukturen til et byggeprojekt, man først regner med at kunne bygge boliger på fra 2035, og som først står færdig i 2070, virker useriøse, når trafikken blot få kilometer udenfor København er ved at sande til. Regeringen satser efter vores opfattelse alt for ensidigt på at byudvikle fremtidens København snarere end at tage sig af de problemer, der står for døren nu: massiv tilflytning til hovedstadskommunerne.

Den prioritering får os til at tænke, at regeringen finder nye projekter mere sexede end det at gøre noget ved de aktuelle problemer. Det giver sig selv, at en stor befolkningstilvækst betyder nye infrastrukturelle problemer: mangel på kollektiv trafik, mere støj og forurening samt mangel på reelle alternativer til bilen."

Havnetunnel er generelt en rigtig dårlig ting for København

Københavns udvikling har i pæn udstrækning fulgt principperne bag fingerplanen. Desværre er der dog gjort store indhug i det der skulle være grønne kiler mellem fingrene. Desuden er det, der primært var tænkt som en by betjent med kollektive trafiklinjer i fingrene, blevet undergravet af meget massive store motorvejanlæg.

Planene om Lynetteholm m.m. plus en havnetunnel er et yderligere angreb på Fingerplanen. Nærmest et bagholdsangreb på København ved i udstrakt grad at satse på massiv bebyggelse i et ikke stationsnært endnu ikke eksisterende område Lynetteholm. Dertil kommer en havnetunnel, der vil stimulere kørsel i privatbil både til pendling og andre gøremål. Her vil planerne om metroudbygning ikke batte meget som modvægt til den massive udbygning af vejssystemet, der er lagt op til.



I artikel i Ingeniøren 27. september 1996 **"Havnetunnelen bør opgives"**, af en af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen gør opmærksom på, at det netop har været Københavns fordel, at der ikke er en østlig omfartsvej. Det er noget andre byer misunder København. Han skriver bl.a.:

"Netop det forhold at vi ikke har haft motorgader i og en østlig omfartsvej omkring København, har været afgørende for den trods alt relativt gunstige trafikale situation, som præger København og de centrale bydele, og som mange andre europæiske storbyer i dag misunder os. Byen har skullet udvikle sig i et cirkeludsnit på 150 grader, og det har været grundlaget for en fornuftig aflastning af city"

I samme artikel er der dette citat:

"Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og opnå bedre livskvalitet. Vi er nødt til at foretage nogle klare valg om, hvad det er vi vil have, når det drejer sig om mobilitet i byer. Man kan som bekendt ikke både blæse og have mel i munden". De kloge ord stammer fra miljøkommissær Ritt Bjerregaards kronik/indlæg i Det Fri Aktuelt, den 12. august samme år."

I 2000 konkludere Københavns Borgerrepræsentationen i øvrigt, at en havnetunnel skaber flere problemer end den løser. Derfor droppede man projektet. Der er ikke siden kommet nye oplysninger, der kan antaste denne konklusion.

Med venlig hilsen

Rådet For Bæredygtig Trafik
Poul Kattler
Kjeld A. Larsen
Niels Wellendorf

NOAH-Trafik
Ivan Lund Pedersen

Fra: Søren Jensby Nielsen
Sendt: 23. januar 2021 15:19
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetteholm

Hermed høringssvar fra Ejerforeningen Harbour Park, Nordhavn:

Ejerforeningen Harbour Park, Nordhavn er bekymret over kommende støjgene ved anlæg af Lynetteholm som beskrevet i VVM redegørelsen og finder, at der i anlægsloven bør indskrives en afværgeforanstaltning mod støj, primært i form af et direkte forbud mod nedramning eller anden støjende arbejder uden for normal arbejdstid samt forbud mod sådant arbejde ved vindretning fra øst.

Endvidere savner Harbour Park afværgeforanstaltninger mod kommende støvgener fra jordopfyld, og finder at der i anlægsloven bør indskrives forbud mod opfyld og flytning af jord ved vind fra øst mere end 5 sek/m.

Harbour Park med omkring 100 boliger er beliggende på hjørnet af Sandkaj og Murmanskgade i Nordhavn og afstanden til anlægsarbejderne vil befinde sig ned til ca. 400-500m fra Harbour Park med Trekronefortet som eneste hindring over vandet. Støjgenerne er velbeskrevet i VVM redegørelsen. Lyd forplanter sig uhindret over vand og nedramning vil skulle ske fra stor højde af meget lange pæle og spunsvægge og gennem en længere årrække. Støjen vil særligt om natten kunne give væsentlige gener for beboerne, og der ses ikke at være nogen begrundelse for at tillade natarbejde. Selvom det ikke er planlagt for nuværende er der risiko for at det vil ske, herunder ved tidsmæssig forsinkelser. Et direkte forbud i anlægsloven vil sikre beboerne og må anses at være en rimelig foranstaltning. Ved vindretning fra øst er den støjmæssige påvirkningen endnu kraftigere, og der bør være forbud mod nedramning også om dagen ved vind fra øst.

Risiko for støvgener blev beskrevet indsendte tema for høring, herunder med henvisning til voldsomme støvskyer ved Oeankaj, når der blev kørt jord på med de store køretøjer. Det ses ikke behandlet i VVM redegørelsen. Sand og jordfygning kan forekomme over selv store afstande. Ved Ocean kaj var i modsætning til Lynetteholm ikke beboelse i umiddelbar nærhed, og ved vind fra øst er det forventeligt, at det sand/jord vil fyge fra anlægget og direkte til Sandkaj området. Det vil være en stor gene og muligvis sundhedsfarligt. Sandkaj er ikke kun beboelse, men også et populært rekreativt område med mange besøgende. Jordopfyld vil skulle ske i op til 30 år og det findes nødvendigt med et direkte forbud ved vind fra øst som afværge foranstaltning over for beboerne og besøgende på Sandkaj.

På ejerforeningens bestyrelses vegne

Søren Jensby Nielsen