

---

**Fra:** Elsa Brix · [\[mailto:elsa.brix@kph.dk\]](#)  
**Sendt:** 23. januar 2021 15:25  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynetteholm

Jeg undrer mig over projektet. Over klimasikringen , der ikke kun bliver mangelfuld, når dok 10 sløjfes , men også trækker ud, selvom tiden løber . Over metro sikringen, som også sløjfes, da pengene skal bruges til lynetteholmen. Over Kongedybet ( et af de dybeste steder) vælges at skylle opfyldes. Over sandbunden, som kan gå ud over vandmiljøet. Over 700 daglige lastbiler, som man lader drøne forurenende forbi . Over en regning for en Metro, som byggeriet skal betale. Over netbaner, som ikke vil overvejes . Over at et historisk område partout skal ødelægges. Over man for få år siden insisterede på ikke at gøre Hovedstaden centrum for både bebyggelse og arbejdspladser, men nu insisterer på at lægge kæmpe byggeri et sted, hvor tilgangen i forvejen er vanskelig. Over at København endnu engang skal plastres til med stort og uskønt byggeri. Men først og fremmest undrer jeg mig over en arrogant holdning, der gennemtrumfer et projekt, uden at befolkningen høres. Der er meget at undre sig over . Jeg ville ønske at Nogen lyttede til andet end kasseapparatets klingen. Historien vil dømme de folk , der ødelægger området. Historien er lige nu. Og alt hvad jeg kan gøre er at råbe et Vagt i gevær. Og håbe at besindigheden indtræffer. Med venlig hilsen , en næsten nabo til projektet jeg håber aldrig bliver ril noget. Lyt til Christianshavns Lokaludvalgs hørings svar . Og gerne både med hjerne og hjerte. Elsa Berg Brix



# 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 forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

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

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

**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,

**Søren Van Deurs Brix**



Kontakt

\*\*\*\*\*





# Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

## København 23. januar 2021

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, tæt på Christmas Møllers Plads - med hensigten at opnå en annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår vores livskvalitet og brugen af vores 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 områder<sup>1</sup>. Christianshavns Torvegade er i forvejen uhyre belastet, ligesom Langebro og andre gader op til Christmas Møllers Plads. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening<sup>2</sup>, 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. **Den store tilbygning af byen, Nordhavnen, sydhavnen, Amager Strandvej, Carlbyen, Det ny grønttorv samt hele Ørestaden har ikke givet lavere boligpriser, tværtimod. Hvor meget der skal til før den bølge vender, kan kun være et gæt.**

**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

<sup>1</sup> Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

<sup>2</sup> <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 CO<sub>2</sub> 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<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup>.

**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 5 måneder 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. Jeg føler i hvert tilfælde, at jeg længe har været underinformet fra Kommunens side.

**Det, jeg troede var et misfoster fra Frank Jensen, Lars Lykke Rasmussen og Ole Birk Olsen - er rykket alt for tæt på. I øvrigt er alle de tre herrer forhenværende! Det bør planen for Lynetteholmen også være**

Bekymret hilsen,

**Jeanette Land Schou**

---

<sup>3</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

<sup>4</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

# Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

## Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

**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

**Elsa Bera Brix**

Kontakt

---

**Fra:** Mikael Colville-Andersen  
**Sendt:** 23. januar 2021 15:53  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar - Lynetteholm

Jeg, Mikael Colville-Andersen, er imod at give tilladelse til at anlægge perimetret, præsenteret i redegørelsen – og i det hele taget den kunstige ø Lynetteholmen.

Jeg protesterer over at VVM redegørelsen og høringen kun handler om en lille del af det samlede projekt Lynetteholmen og mener derfor at høringsprocessen bør gå om.

Projektet er spekulationsøkonomi, som vil gældssætte København og staten i årtier frem i tiden.

Projektet vil i sin anlægsfase såvel som senere lede til enorme mængder udledning af co2 og går derfor imod Danmarks klimamål, som vedtaget af et bredt flertal i folketinget i efteråret 2019.

Projektet vil lede til en degradering af det gamle København, der vil blive skjult bag endnu mere betonbyggeri, blive fjernet fra havet og udsat for mere trafik og støj, især i anlægsfasen.

Projektet vil forringe havmiljøet udenfor København og skabe forringede forhold for lystsejlere.  
Projektet kræver at man flytter rensningsanlægget til Køge Bugt, hvilket både er en miljømæssigt dårligt ide og meget dyrt.

Argumenterne for Lynetteholmen er falske.

De nye boliger der er planlagt om flere årtier bliver ikke billige, Havnetunnelen vil skabe mere, og ikke mindre trafik og der bliver ikke den produktion af overskudsjord, som kræver et opfyldningsområde.

Endelig er Lynetteholmen ikke en del af den klimasikring, som København har brug for. Den skal anlægges særskilt.

Der er plads til 35.000 flere beboere i Nordhavn hvis vi bygger bedre befolkningstæthed ind.

Bedste hilsner,  
Mikael Colville-Andersen



# Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres 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 områder<sup>1</sup>. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening<sup>2</sup>, 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

<sup>1</sup>Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

<sup>2</sup><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. 358<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup>.

**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,

**Hans Kurt Pedersen**

Kontakt:

---

<sup>3</sup>Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

<sup>4</sup>Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

# Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

## Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
7. 7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

**Vedr. Punkt 1:** 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder<sup>1</sup>. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening<sup>2</sup>, 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. Desuden viser en ny analyse fra Realkredit Danmark at befolkningsvæksten i København aftager markant og man forventer at det vil være tale om en halvering. Boligalarmen er dermed afløst, mener de.

<sup>1</sup> Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

**Vedr. Punkt 5:** Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup>.

**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,

**Lene Husted Solano**

!

Kontakt:

---

<sup>3</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

<sup>4</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

# Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm'. 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. De brugte trafikmålinger i udredningen om trafikale forhold er forældet, idet såvel infrastruktur samt beboertilvæksten har på Amager nord ændret sig væsentligt siden 2017.**
2. **Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere. Hele konceptet henvender sig til øvre middelklasse og op**
3. **Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'**
4. **Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig og giver ikke et retvisende billede**
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. 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:** 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 5:** Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm og Metro 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 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.

Venligst hilsen,

**Mark Danneberg Jepsen**

Kontakt:

-----

23. januar 2021

Til

Trafik- bygge og Boligstyrelsen

Vedrørende anden høring om Lynetteholm:

Lystbådehavnene:

Man lukker da ikke to lystbådehavne inde bag broer!

Da slet ikke, når broerne kan undværes!

Den planlagte bro fra Prøvestenen til Kraftværkøen vil lukke Københavns Motorbådsklub inde.

Den planlagte bro/dæmning fra Kraftværkøen til Refshaleøen vil lukke Sejlklubben Lynetten i Margretheholms Havn inde.

I Margretheholms Havn er der ikke blot lystsejlere men også flere erhvervsvirksomheder, der er afhængig af kundernes frie adgang til og fra havnen. Yderligere vil den planlagte dæmning ødelægge juniorernes øvelsesområde. Klapbrosløsningen med spærretid fra kl. 7:00 til 17:00 vil holde gæstesejlere væk fra Margretheholms Havn og reducere brugsværdien for mange lystsejlere. Weekendsejlerene vil komme sent af sted fra Margretheholms Havn fredag eftermiddag, og dermed få reduceret deres aktionsradius, aktive sejladstid og ikke mindst sejlerglæde. Lystfiskerne vil ikke kunne komme på dagture. Margretheholms Havn er en meget aktiv havn, og mange af lystbådene deltager flittigt i SAR-aktioner. Dette udelukkes når broen er lukket for gennemsejling. Margretheholms Havn vil ende som Fredens Havn.

Jordtransport, fire andre løsninger:

- 1) Begge broer og dæmningen kan undværes, idet der er rigelig mulighed for udskibning af jord fra både syd- og nordsiden af Prøvestenen, Nordhavnstippen og Toldboden, hvorfra og -til pramme kan bugseres til området, hvor Lynetteholm skal opfyldes.
- 2) Alternativt kan byggeriet af Lynetteholm starte med at gøre klar til tunnellerne til metro og Motorringvej Øst, samt disses stationer, til- og frakørselsramper. Heri kan lastbilerne så fragte jorden.
- 3) Endelig er der også mulighed for at lave vej til jordtransport i lastbiler langs syd- og vestsiden af Margretheholms Havn, derfra tilslutning til Refshalevej. Denne vejstrækning kan delvis nedgraves, omkranses af volde og overdækkes, således at både beboerne i Margretheholm og lystsejlerne beskyttes mod støv og støj.
- 4) Der er også stor mulighed for, at lave vej under Margretheholms Havns forbassin enten i form af en tunnel eller en akvadukt.

Præmis:

I den oprindelige principaftale og dermed det, som der er lavet så mange høringssvar til, stod at Lynetteholm ville dække et areal på 190 hektar. I det nuværende forslag er Lynetteholms areal øget med ca. 50% til 280 hektar, alene af den årsag skal der naturligvis foretages en helt ny VVM-undersøgelse og høringsprocessen starte helt forfra. Det er jo et helt anderledes projekt.

Når dette sker, kan man så samtidig sørge for denne gang, at overholde EU's miljøvurderingsdirektiv, og se på Lynetteholm incl. flytning af rensningsanlæg

Lynetten, metroforbindelser, byggeri til bolig og erhverv samt Motorringvej Øst, som det samlede projekt, det nu en gang er.

Ifølge regler fastsat af EU-kommissionen må man ikke dele en VVM-rapport op i mindre dele, når der er kendskab til afledte følger af projektet, som kræver en vurdering. By- og Havn har ofte bedyret, at de intet kender til metroforbindelser, byggeri til bolig og erhverv samt Motorringvej Øst, men det er jo almindelig kendt, at tingene hænger sammen. Lynetteholm er ikke udelukkende at banke spundsvægge og flytte jord. På By og Havns hjemmeside, er der endda link til både Vejdirektoratets og Transport- og Boligministeriets hjemmesider, hvor sammenhængen fremgår, og By og Havn skriver selv, at overskudsjord fra byggeri af bl.a metro- og Østlig Ringvej, skal bruges til byggeriet af Lynetteholm.

Antallet af både boliger og erhverv er ofte nævnt, en sænketunnel til Motorringvej Øst "Ø5" er politikernes foretrukne og ventes snart vedtaget. Den endelige metrolinjen er næsten på plads. Så mangler der bare, at flytningen af rensningsanlægget kommer på plads, inden den første rigtige høring kan gå igang.

Venlig hilsen

Erling Pedersen



# Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

## Klagepunkter:

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

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,

**Trine Linnet**

Kontakt:

**Fra:** Nikolaj Kristensen  
**Sendt:** 23. januar 2021 17:31  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar, Lynetteholmen (VVM)

Jeg er en 38 årig mand bosat på Margretheholmen med min kone 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 Lynetteholmen 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 Margretheholmen, 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/ellersuppleres 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)**

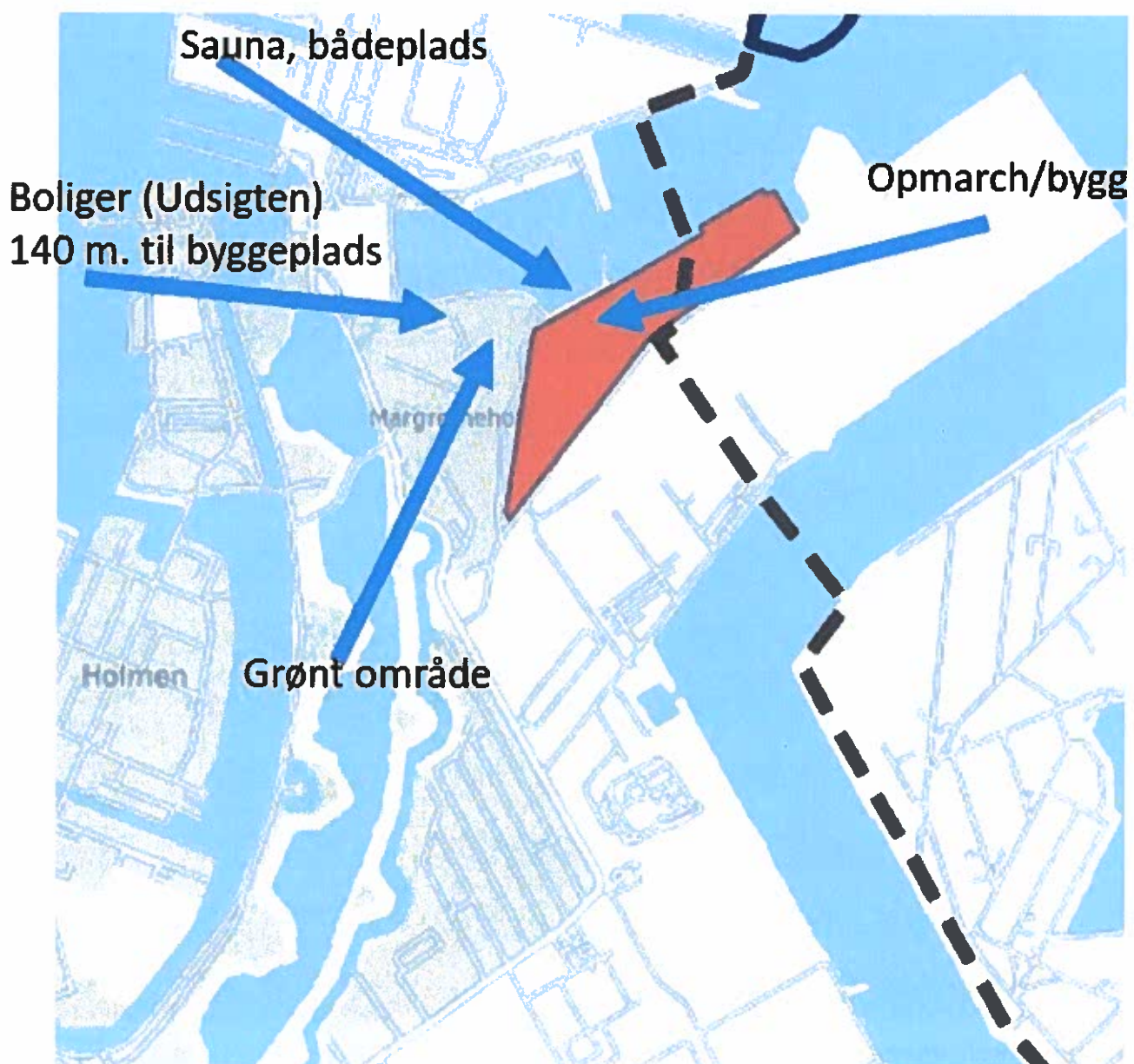
Bydelen Margretheholm bliver nærmeste nabo til byggepladsen/arbejdsarealet, der etableres i forbindelse med projektet. Og ligger samtidig inden for den zone, hvor gældende støjgrænser - 40 dB(A) tidvis ventes overskredet i forbindelse med nedramning af spunsplader til afgrænsning af Lynetteholm ifølge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

411

---

**Fra:** Søren Bo < >  
**Sendt:** 23. januar 2021 17:39  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynetteholm

Jeg finder det helt uacceptabelt at opføre en ny ø ud for CPH i Øresund

Med venlig hilsen  
Søren Bo Andersen  
Sendt fra [Mail](#) til Windows 10

---

**Fra:** ..  
**Sendt:** 23. januar 2021 17:44  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynetteholmen

Kære By og Havn

Som borger boende på Enghavevej, Vetserbro er jeg meget bekymret for udbygningen af Lynetteholmen, kyst- og dræn- sikringen som indbefatter en masse trafik af lastbiler i forvejen meget trafikeret område. Københavnerne skal allerede leve med høj støj- og partikel forurening og personligt var jeg for ideen med en Cityring, der skulle mindske trafikken i København. Jeg slår på nuværende tidspunkt vinduerne op om morgen til kødannelse, der får mit soveværelse til at ose af udstødningsgasser og det samme sker om eftermiddagen. Har disse lastbiler tænkt sig at kører mellem myldretiderne, så vi borgere kan opleve endnu mere trafikstøj og forurening på de ellers rolige timer af dagen? Kunne der være tænkt i baner omkring udelukkende at benytte indgangen fra Amagermotorvejen i stedet, så man skåner københavnerne for den i forvejen skadelige luftforurening? I det hele taget, synes jeg personligt at det virker helt uigennemtænkt at udbygge ud i vandet, når der er masser af områder ud mod forstæderne som Herlev og Måløv der sagtens kunne bruge noget mere spændende byudvikling. Det er muligt at man ikke må krydse kommunegrænserne med sådanne planer, men så er spørgsmålet måske nærmere om denne udbygning overhoved er nødvendig? Jeg står uforstående overfor hele beslutningen og jeg kan endnu mindre forstå at man har godkendt hele denne plan miljømæssigt?

Hvordan kan man lave nye planer for at trafikken til opbygningen af Lynetteholmen kører uden om byområder?

Hvordan kan man total undgå gener for beboer både støj- og partikel-forureningsmæssigt i dette projekt?

Mvh. Lilja Laug Høgh Nilsson



# Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

## Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.
8. Der sker meget i disse år med hjemmearbejde, så mange kontorlokaler vil blive ledige og kan omdannes til boliger. Vent og se tiden an.

**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<sup>1</sup>. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening<sup>2</sup>, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden forøges.

---

<sup>1</sup> Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

<sup>2</sup> <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 CO<sub>2</sub> 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<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup>.

**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.

**Vedr. punkt 8:** Med coronaen er der der sat gang i hjemmearbejde. Mange virksomheder op siger deres kontorlejemål, fordi der kan spare masser af penge på husleje og fordi de forventer at det vil fortsætte efter coronaen. Disse kontorlokaler vil kunne blive konverteret til boliger.

---

<sup>3</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

<sup>4</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Venligst hilsen,

Kristian Majvang Larsen

Kontakt:



**Fra:** Josephine Thygesen  
**Sendt:** 23. januar 2021 18:34  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynetteholm

#### Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm

Jeg er en af de mange, mange københavnere der bruger Københavns havn i min fritid. For mit vedkommende som kajak- og robådsroer i havnen og Øresund, gennem mit medlemsskab i Amager Ro- og Kajakklub der hører hjemme i den sydlige del af Københavns Havn.

Først og fremmest vil jeg gerne anerkende, at jeg finder det meget positivt, at der er taget højde for de "bløde trafikanter", så som sejlbåde, mindre motorbåde, kajakker m.m. i rapporten. Samtidig vil jeg dog opfordre til, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) og øvrige aktører, tager følgende to perspektiver i betragtning i forbindelse med det videre arbejde med planerne for etablering af Lynetteholmen:

1. Der er forskel på de bløde trafikanter, der er brug for bedre sikkerhed for de blødeste fritidssejlere. Under og efter etablering af Lynetteholmen bliver al trafik ud og ind af den nordlige ende af Københavns Havn samlet i Kronløbet, det betyder, at både og skibe af meget forskellig størrelse skal navigere mellem hinanden på forholdsvis lidt plads. Jeg synes i den forbindelse, at de tiltag der beskrives i rapporten for fritidssejlere primært kommer lystsejlere som sejlbåde og mindre motorbåde til gode. Man er i en kajak (og i robåd) væsentlig mere udsat i forhold til hækbølger, refleksbølger, strøm, vind, både der sejler (for) hurtigt osv. Alene det at sejle tæt på Kronløbet i dag er en udfordring, som jo af gode grunde ikke bliver mindre når al trafik samles her. Det er positivt, at der er tænkt i at udvide løbet med 20 meter, men de meter gør ikke den store forskel, hvis en motorbåd eller stort skib kommer forbi.

Jeg vil derfor opfordre til, at der tænkes i en alternativ, sikker rute ind og ud af havnens nordlige ende for ekstra bløde trafikanter som kajakker, robåde og SUP'ere.

2. Der bliver (endnu) længere til Amager Strand og en tur rundt om Amager. Som en der er vokset op i København gennem 80'erne og 90'erne er det fantastisk så meget havnen har udviklet sig i forhold til at blive en integreret del af fritids- og kulturlivet i Københavns Havn, herunder også for ro- og kajakklubberne i havnen samt klubberne ved Øresund nord og syd for Kronløbet.

For os er en tur til Øresund/rundt om Amager eller en tur til havnen for øresundsklubbernes vedkommende en populær aktivitet, som foretages mange gange på et år. Med tilføjelsen af Lynetteholmen er turen rundt om Amager og til Amager strand blevet 10-12 km længere. Noget der måske ikke synes af meget, men i kajak eller robåd er det ikke en ubetydelig distance, slet ikke når sikkerheden også er blevet forringet (jf. mit forrige punkt).

I forslaget er der medtaget etablering en kanal mellem Orientbassinet og Kalkbrænderihavnen. For stadig at kunne bibeholde muligheden for jævnlige roture mellem havnen og Amager Strand vil jeg opfordre til, at der også her etableres en kanal, fx. ved Margretheholm, eller som minimum en kajakoverbæring for stadig at gøre jævnlige, sikre ture til og fra Amagers østkyst mulige.

Med venlig hilsen  
Josephine Thygesen



## Ang. Lynetteholm- projektet

Som borger i København må jeg tage afstand fra dette (50 års-) gigaprojekt bl.a. pga. evidente usikkerheder på følgende områder:

- Vil det gøre København til en mere beboer-venlig (og indkomstmæssigt blandet) by?
- Hvordan ser demografien ud om 50 år?
- Havmiljø- skader?
- Finansiering? (Østlig ringvej, metro, evt. flytning af renseanlæg Lynetten?)

Herudover ser jeg følgende områder som problematiske:

- Nedlæggelse af de involverede regenerative naturområder, som det tager årtier at erstatte.
- Tilskyndelse til individuel transport (den længe ønskede Østlig ringvej).
- Unødvendig anvendelse af jordmasser, der er eftertragtet til utallige andre formål.
- Voldsom forfordeling af trængende omegnskommuner.
- Transport af jord/materiel.  
(som ikke-ryger har jeg fået diagnosen KOL – efter lægens opfattelse som følge af at have levet i det desværre i forvejen trængselsbelastede og forurened Christianshavn. Ser ikke frem til yderligere luftforurening. - Herudover støjgener.

Endelig men ikke mindst:

- Uforholdsvist og forbløffende lidt offentlighed omkring projektet – mange almindeligvist orienterede borgere har ikke hørt det omtalt.
- Udemokratisk forløb i forhold til projektets store konsekvenser.
- Når det endeligt omtales, er det i bestemt form og ikke "hvis".
- Man har valgt at gennemføre processen uændret til trods for corona-epidemien, der hindrer offentlige, fysiske møder.

## Konklusion

Det er kystsikring, vi har brug for – ikke et trafikeret Manhattan.

## Efterskrift:

Et af de første ord, mit (søde) barnebarn tilegnede sig, var "mere". Kan vi ikke som voksne vælge at se ud over denne instinktivt gentagne tilskyndelse?

Venlig hilsen Lise Lansner



416

---

**Fra:** Ragnhild Nielsen  
**Sendt:** 23. januar 2021 18:47  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynetteholmen

#### Høringssvar til VVM om Lynetteholmen

Jeg finder at ideen om Lynetteholmen vil give for alvorlige negative virkninger for miljøet. Visuelt mister København og dens centrum sammenhængen med Øresund så det visuelle miljø påvirkes i væsentlig grad negativt.

Havbunden ud for København og det øvrige havmiljø i Øresund vil påvirkes negativt.

Det er uhensigtsmæssigt trafikalt og støjmæssigt at fragte så meget jord gennem København i så mange år.

Der er gode eksisterende udviklingsmuligheder i hovedstadsområdet og det er at skabe et kunstigt behov, at bygge så mange boliger og erhverv på en kunstig ø, så der er bedre miljømæssige alternativer der skal anvendes.

Med venlig hilsen  
Ragnhild Nielsen

Sendt fra min iPhone

---

**Fra:** Pia Parby  
**Sendt:** 23. januar 2021 18:55  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar Lynetteholmen

Jeg siger nej Lynetteholmen!

Vi skal passe på klimaet.

Ja til meget mere kollektiv trafik.

Jeg kræver en koordineret byudvikling. Politikerne skal finde på en samlet byudvikling

Nej til 720 lastbiler dagligt gennem Vesterbro!

Jeg forventer svar på, at I har modtaget dette høringssvar.

Mvh Pia Parby

---

**Fra:** Mikkel Sanderhoff <  
**Sendt:** 23. januar 2021 19:33  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar

Kære TBB

Dette projekt budgetteres til at koste 80 milliarder, og vil kun danne kystsikring for den nordlige del af København. Det anslås at en kystsikring for hele byen vil koste omkring 7 milliarder.

Jeg synes projektet er alt for dyrt. Derfor er jeg imod forslaget.

De bedste hilsner

Mikkel Sanderhoff



---

**Fra:** Bruno Ingemann  
**Sendt:** 23. januar 2021 19:49  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar Lynetteholmen

Jeg siger nej Lynetteholmen!

Vi skal passe på klimaet.

Ja til meget mere kollektiv trafik.

Jeg kræver en koordineret byudvikling. Politikerne skal finde på en samlet byudvikling Nej til 720 lastbiler dagligt gennem Vesterbro!

Jeg forventer svar på, at I har modtaget dette høringssvar.

Mvh Bruno Ingemann

-----  
Bruno Ingemann,



**Fra:** Stine@wpmail <  
**Sendt:** 23. januar 2021 20:03  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm

#### Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm

Jeg er en af de mange, mange københavnere der bruger Københavns havn i min fritid. For mit vedkommende som kajak- og robådsroer i havnen og Øresund, gennem mit medlemsskab i Amager Ro- og Kajakklub der hører hjemme i den sydlige del af Københavns Havn.

Først og fremmest vil jeg gerne anerkende, at jeg finder det meget positivt, at der er taget højde for de "bløde trafikanter", så som sejlbåde, mindre motorbåde, kajaker m.m. i rapporten. Samtidig vil jeg dog opfordre til, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) og øvrige aktører, tager følgende to perspektiver i betragtning i forbindelse med det videre arbejde med planerne for etablering af Lynetteholmen:

1. Der er forskel på de bløde trafikanter, der er brug for bedre sikkerhed for de blødeste fritidssejlere. Under og efter etablering af Lynetteholmen bliver al trafik ud og ind af den nordlige ende af Københavns Havn samlet i Kronløbet, det betyder, at både og skibe af meget forskellig størrelse skal navigere mellem hinanden på forholdsvis lidt plads. Jeg synes i den forbindelse, at de tiltag der beskrives i rapporten for fritidssejlere primært kommer lystsejlere som sejlbåde og mindre motorbåde til gode. Man er i en kajak og i robåd væsentlig mere udsat i forhold til hækbølger, refleksbølger, strøm, vind, både der sejler (for) hurtigt osv. Alene det at sejle tæt på Kronløbet i dag er en udfordring, som jo af gode grunde ikke bliver mindre når al trafik samles her. Det er positivt, at der er tænkt i at udvide løbet med 20 meter, men de meter gør ikke den store forskel, hvis en motorbåd eller stort skib kommer forbi.

Jeg vil derfor opfordre til, at der tænkes i en alternativ, sikker rute ind og ud af havnens nordlige ende for ekstra bløde trafikanter som kajaker, robåde og SUP'ere.

Det vil være hensigtsmæssigt at der kommer mulighed for gennemsejling til Øresund fra Krudtløbet til Magretholmshavnen.

2. Der bliver (endnu) længere til Amager Strand, en tur rundt om Amager, Skovshoved og i det hele taget turer syd og nord på i Øresund.

Som en der er vokset op i København og kan huske havnen i 80'erne og 90'erne er det fantastisk så meget havnen har udviklet sig i forhold til at blive en integreret del af fritids- og kulturlivet i København, herunder også for ro- og kajakklubberne i havnen samt klubberne ved Øresund nord og syd for Kronløbet.

For os er en tur til Øresund/rundt om Amager, til Skovshoved og spise is eller en tur ind i havnen for øresundsklubbernes vedkommende en populær aktivitet, som foretages mange gange på et år. Med tilføjelsen af Lynetteholmen er turen rundt om Amager og til Amager strand blevet 10-12 km længere. Noget der måske ikke synes af meget, men i kajak eller robåd er det ikke en ubetydelig distance, som nemt tager 60-90 minutter. Nå sikkerheden samtidig bliver stærkt forringet (jf. mit forrige punkt), vil det begrænse friluftslivet og aktiviteterne i havnen betragteligt.

I forslaget er der medtaget etablering en kanal mellem Orientbassinet og Kalkbrænderihavnen. Den er afgørende!

For stadig at kunne bibeholde muligheden for jævnlige roture mellem havnen og Amager Strand vil jeg opfordre til, at der også her etableres en kanal for både robåde og kajaker f.eks fra Krudtløbet til Margretheholm



Med venlig hilsen  
Stine Søndergaard

**Fra:** Kirsten Devantier  
**Sendt:** 23. januar 2021 20:18  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm

Tak for et godt orienteringsmøde forleden. Det var godt at høre at I på mange måder allerede har set fritidssejlerne i havnen og vores behov. Jeg er en af de mange københavnere der bruger havnen i min fritid. For mit vedkommende som inrigger- og kajakroer i havnen og på Øresund med udgangspunkt i Amager Ro- og Kajakklub der hører hjemme i den sydlige del af havnen.

Dermed hører jeg til blandt de blødeste af de bløde trafikanter på vandet og vil derfor gerne pege på to forhold i forbindelse med det videre arbejde med planerne for etablering af Lynetteholmen:

1. Der er forskel på de bløde trafikanter og der er brug for bedre sikkerhed for de blødeste fritidssejlere.

Under og efter etablering af Lynetteholmen bliver al trafik ud og ind af den nordlige ende af Københavns Havn samlet i Kronløbet, det betyder, at både og skibe af meget forskellig størrelse skal navigere mellem hinanden på forholdsvis lidt plads. Jeg synes i den forbindelse, at de tiltag der beskrives i rapporten for fritidssejlere primært kommer lystsejlere som sejlbåde og mindre motorbåde til gode. Man er i inrigger (og kajak) væsentlig mere udsat i forhold til hækbølger, refleksbølger, strøm, vind, både der sejler (for) hurtigt osv. Allerede i dag kan det være en udfordring i Lynetteløbet og hvis man ror tæt på Kronløbet. Fremadrettet når alt trafik samles omkring Kronløbet vil det selvsagt blive værre. Det er positivt, at der er tænkt i at udvide løbet med 20 meter, men de meter gør ikke den store forskel, hvis en motorbåd eller stort skib kommer forbi.

Jeg vil derfor opfordre til, at der tænkes i en alternativ, sikker rute ind og ud af havnens nordlige ende for ekstra bløde trafikanter som robåde, kajaker og SUP'ere.

2. Der bliver (endnu) længere til Amager Strand og en tur rundt om Amager.

Som en der har tilbragt det meste af 58 år i København er det fantastisk at se hvor meget havnen har udviklet sig i forhold til at blive en integreret del af fritids- og kulturlivet.

For roklubberne inden i havnen er en tur til Øresund/rundt om Amager eller en tur til havnen for øresundsklubbernes vedkommende en populær aktivitet, som foretages mange gange på et år.

Amagerklubberne inde og ude har fx et tæt samspil med blandt andet årlig Amagerregatta. Med tilføjelsen af Lynetteholmen er turen rundt om Amager og til Amager strand blevet 10-12 km længere. Noget der måske ikke synes af meget, men når den foregår pr. rugbrødsmotor er det ikke en ubetydelig distance, slet ikke når sikkerheden også er blevet forringet (jf. det forrige punkt).

I forslaget er der medtaget etablering en kanal mellem Orientbassinet og Kalkbrænderihavnen. For stadig at kunne bibeholde muligheden for jævnlige roture mellem havnen og Amager Strand og samspillet mellem roklubberne i havnen og på sundet vil jeg opfordre til, at der også her etableres en kanal, fx. ved Margretheholm for stadig at gøre jævnlige, sikre ture til og fra Amagers østkyst mulige.

Med venlig hilsen  
Kirsten Devantier

# 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 områder<sup>1</sup>. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening<sup>2</sup>, 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

<sup>1</sup> Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

<sup>2</sup> <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. 358<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup>.

**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,

**Rasmus Jahnsen**

Kontakt:

---

<sup>3</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

<sup>4</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

**Fra:** Puk Faxe Sabinsky  
**Sendt:** 23. januar 2021 20:37  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm; Journal nr. TS6040102-00024

### **Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm**

Journal nr. TS6040102-00024

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

#### **Klagepunkter:**

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
  2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
  3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
  4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
  5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
  6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
  7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.
  8. Der vil være betydelige ændringer af strømforholdene i Øresund og i Københavns havn og kanaler.
- 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 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 boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

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

**Vedr. punkt 8:** En så stor ø vil ændre strømforholdene i både Øresund og Københavns havn og tilhørende kanaler. Konsekvenserne af disse ændrede strømforhold bør undersøges grundigt både for dyrelivet, vandkvalitet og i forbindelse med skybrud.

Venligst hilsen,

**Puk Faxe Sabinsky,**

Kontakt:

**Fra:** Emil van Es <  
**Sendt:** 23. januar 2021 21:19  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm - Emil og Hanna Winkelmann van Es

---

### Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

---

Vi har som beboere på Margretheholm en række bekymringer, som vi hermed ønsker at give til kende:

#### **Kumulative effekter af infrastrukturprojekter relateret til Lynetteholm**

Der tages i miljøkonsekvensrapporten ikke i tilstrækkelig grad højde for kumulative effekter af andre projekter eller fremtidige projekter, jf. VVM-direktivets art. 5, stk. 1, sammenholdt med direktivets bilag 4. I rapporten er der således på en række punkter indregnet positive effekter af infrastrukturprojekter, når de er gennemført, f.eks. Østlig Ringvej og en eventuel metrolinje. Rapporten tager imidlertid ikke højde for, at anlæg af disse omfattende infrastrukturprojekter må forventes at have selvstændige negative virkninger på miljøet både under anlægsfasen og efterfølgende under drift.

#### **Støjgener**

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at projektets samlede anlægstid er på ca. 50 år. Vi er uforstående overfor, at der ved et projekt, der løber over så mange år, virkelig er behov for perioder med natarbejde ifm. Piloteringen. Det vil være til stor gene for beboere i nærområdet og kan blive rigtig dyrt for det offentlige, hvis der skal etableres genhusning/gives kompensation mv.

Der står videre i rapporten, at der "i forbindelse med I byggepladsens sydvestlige hjørne, tættest på boligområdet Margretheholm, ikke må forgå støjende aktiviteter i aften- og natperioden", jf. rapportens afsnit 15.3.1. Der er i den forbindelse ikke taget højde for, hvordan støj i weekenderne vil være til stor gene for beboerne - særligt ved ophold på Margretheholms fællesarealer. Vi foreslår derfor, at ovenstående begrænsning af støjende aktiviteter udvides til også at gælde weekender.

#### **Miljø- og trafikale hensyn**

By & Havn argumenter i rapporten for, at jordtransport med pramme vil være mindre miljøvenligt, end hvis jorden transporteres via lastbiler. Det er ikke umiddelbart meningsgivende, idet en stor del af jorden skal transporteres fra et eksisterende depot i Nordhavn og metroudgravning i Sydhavn. Det bør således ikke være nødvendigt med "dobbelt håndtering" af jorden.

Dertil kommer den store belastning, det vil være for København som by med øget tung trafik, hvis jorden transporteres med lastbiler. I rapporten er der ikke angivet et skøn for antallet af irreversible skader eller trafikdrab som følge af etableringen og driftsfasen. Det er meget bekymrende, at man vælger ikke at tage højde for dette ved et så langvarigt projekt. Vi er på den baggrund meget bekymrede for trafiksikkerheden på Christianshavn, hvor der i forvejen mangler lysreguleringer og fodgængerovergange på skolevejen.

Med venlig hilsen

Emil og Hanna W. van Es

Til vvm@tbst.dk vedr. Lynetteholm

**Høringssvar fra Anna Nedergaard Hesseldahl til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vedr. miljøkonsekvensrapporten for etableringen af Lynetteholm.**

Jeg konstaterer, at miljøkonsekvensrapporten karakteriserer den øgede trafik i anlægsfasen som "generelt ubetydelig". Denne vurdering anser jeg for at være direkte usand for så vidt angår Forlandet og Refshalevej.

En af rapportens store svagheder er, at den hverken forholder sig til trafiksikkerheden i det specifikt berørte område eller trygheden i trafikken for de mange børn og børnefamilie, som bor ved og dagligt færdes på netop de omtalte veje. Det er voldsomt utilstrækkeligt belyst, alene at nøjes med at referere til det generelle københavnske vejnet, og derpå drage konklusionen "ubetydelig", da netop dette område ikke er sammenligneligt med noget gennemsnitligt københavnsk vejnet.

Området omkring Margrethesholm (Forlandet/Refshalevej) er karakteriseret ved en del fortidsminder og fredningslinjer, som vanskeliggør gode trafikale forhold og gør vejen uegnet til tung trafik. De ca. 2000 beboere på Margrethesholmen hvoraf ca. 500 er børn, skal hver dag krydse Forlandet/Refshalevej flere gange. Trafikken på denne strækning er i forvejen steget voldsomt de sidste 5 år, med de nyankomne offentlige tilbud og attraktioner på Refshaleøen, og udgør dagligt en meget farlig skole- og hverdagsvej for mange gående og cyklende mennesker.

Af VVM-redegørelsen fremgår det, at der i anlægsperioden forventes ca. 200 personbilture (100 hver vej) for medarbejdere dagligt og at transporterne af materialer forventes at ske ad eksisterende veje. Det vurderes desuden, at der i gennemsnit er tale om af størrelsesorden 66 lastbiler (33 hver vej) dagligt over flere år. Denne øgede trafik vil primært vil finde sted i arbejdstiden mellem kl. 7 og 17.

Det er under al kritik, at disse miljømæssige påvirkninger af trafikken og trafiksikkerheden, samt mulige løsninger på de trafikale udfordringer på Refshalevej/Forlandet også i anlægsperioden ikke er undersøgt nærmere i miljøkonsekvensrapporten. Det er mindst talt en uholdbar situation der pt. er lagt op til, og problematikken er en markant mangel i miljøkonsekvensrapporten.

De busser og lastbiler der i dag benytter sig af strækningen, krydser hyppigt de fuldt optrukne linjer både midt på vejbanen og ind over cykelstismarkeringer pga. vejenes forløb, som er uegnet til tung trafik. Derudover skal det bemærkes, at der er flere steder helt mangler cykel- og/eller gangstier, hvilket dagligt giver livsfarlige situationer, når gående eller cyklende skolebørn og andre presses ud mellem de tunge køretøjer på vejbanen. Vi mener, at der påhviler projektet et kolossalt ansvar for at forebygge livsfarlige situationer for borgerne i det berørte nabo-område. Det er ikke en option, at vente på at der først sker et uheld. Lastbiltrafik og trafikuheld i den sammenhæng fylder desværre allermest i statistikken. Så det er indlysende, at ekstra 66 lastbiler per dag over flere år, bør betragtes som en væsentlig miljøpåvirkning og ikke mindst sikkerhedsmæssig udfordring, som rapport bør belyse og beskrive/illustrerer løsningsforslag for.

VVM-redegørelsen kunne med fordel have kigget nærmere på løsninger af trafiksituationen fx for flere hundrede skolebørn fra Margretheholmen, der primært kører afsted mellem kl. 7.30-9.00 på hverdage, samt returnerer mellem kl. 14 og 17. Altså netop i det tidsrum som den øgede trafik vil finde sted.

Undersøgelsen burde have fokuseret på, hvorledes alle beboerne og besøgende på Margretheholm trygt og sikkert kan krydse Forlandet/Refshalevej, samt sikre en ufarlig skolevej, allerede forud for den periode, hvor anlægsarbejdet går i gang. Det er ganske simpelt uansvarligt at påbegynde anlægsarbejdet, inden der er fundet og etableret tilfredsstillende og sikrer løsninger på denne alvorlige trafikudfordring. Trafikale forbedringer for de bløde trafikanter bør afgjort være på plads inden anlægsarbejdet ifm. Lynetteholm, og herunder etablering af modtageranlægget, påbegyndes.

Af VVM redegørelsen fremgår det, at det er muligt at nogle af transporterne vil benytte den nye adgangsvej, når den bliver etableret, men det kan ikke sikres.

Det anser jeg for yderst problematisk. Jeg er uforstående overfor, hvorfor VVM redegørelsen ikke på det kraftigste opfordrer til, at det sikres at ALLE transporter og også gerne øvrig trafik til Refshaleøen, benytter den nye adgangsvej, så snart det er muligt. Det er et forhold, som vi ser som en væsentlig mangel i undersøgelsen.

Ideelt set ville VVM redegørelsen indeholde en plan for, hvorledes trafikken på Forlandet/Refshalevej kan reduceres markant ift. i dag efter etableringen af adgangsveje for jordtransport til Refshaleøen. Derfor er det alarmerende at læse, at VVM redegørelsen regner med 1430 ekstra lastbiler på Refshalevej frem mod 2035 efter etableringen af ny adgangsvej. Rapporten bør redegøre for løsningsforslag, som forholder sig til den miljøpåvirkning og undersøgelsen skal kunne finde en løsning som forebyggende eller afhjælpende tiltag.

Som minimum bør følgende afværge-foranstaltninger foretages vedr. de dårlige trafikale forhold på Refshalevej:

- Forbedring af vejforholdene hurtigst muligt og forud for anlægsfasen, dvs. bedre cykel- og gangforhold igennem det kommunale projekt samt etablering af vejbumper mhp. at reducere fart.
- Anlæggelse af adgangsvej før påbegyndelse af anlægsfasen.
- Krav om benyttelse af adgangsvejen, så snart den er anlagt. Dette bør gælde så tidligt som muligt (startende primo 2023) og fortsætte igennem hele driftsfasen, og bør desuden inkludere trafik til ARC, Biofos, mv. med henblik på at forbedre de trafikale forhold ad Forlandet, Kløvermarksvej og Raffinaderivej.
- Forpligtelse til at transportere så meget tungt materiel (sten, sand, spuns) som muligt ad vandvejen.

Overordnet set bør man allerede nu påbegynde heldækkende forberedelser/planlægning af infrastruktur til Refshaleøen og Lynetteholm, idet Refshalevej er utilstrækkelig som eneste færdselsåre fra centrum til de nye byudviklingsområder som samlet omfatter i størrelsesorden >100.000 beboere og arbejdspladser. Selv hvis metro og Østlig Ringvej etableres, vil Refshalevej være helt utilstrækkelig, og det er samtidig ikke ønskværdigt at lave markante udvidelser af Refshalevej, idet denne går gennem fredede fortidsminder og allerede løber meget tæt op ad beboelsesområder. Potentielle løsninger kunne inkludere ny

permanent trafikåre under Margretheholms Havn (fremfor ikke-permanent anlægsvej over klapbro), stibro over havnen, mv.

Ideelt set vil Refshalevej blive omdannet til udelukkende at rumme den "super cykelsti", som Københavns Kommune planlægger fra Amager Strandpark til Refshaleøen. Motoriserede trafik (tungt som let) bør planlægges ført en anden vej ud på Refshaleøen fx over den kommende "jordvej". Denne type "grønne" og trafiksikre løsningsmuligheder er desværre alt for fraværende i VVM redegørelsen.

Jeg vil gerne bidrage med yderligere input og sparring i forhold til de mange forbedringsmuligheder, som jeg mener, at VVM redegørelsen ikke i tilstrækkelig eller tilfredsstillende grad har forslået eller fået inkorporeret.

**Fra:** Jacob Pehrson  
**Sendt:** 23. januar 2021 21:50  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Hørings svar vedrørende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Jeg bor på Margretheholmen sammen med min kone og vores to piger på henholdsvis 2 måneder og 3 år. Vi bor på Margretheholmsvej 51, hvorfor vores terrasse og vinduer ligger ud mod Forlandet, som løber ca. er 10 meter fra vores terrasse.

Det fremgår af VVM'en, at den øgning af trafikken, der vil ske 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:

1. At Miljø- og Teknikforvaltningen i Københavns Kommune har krævet, at det knap 2 meter høje (og tætte) plankeværk, som er opført langs Forlandet, og som en støjskærm og sikkerhedshegn for områdets børn, skal fjernes og erstattes af et åbent (dvs. ikke tæt) stakit med en højde på 1 meter.
2. At de trafikale udfordringer i området i mange år er blevet værre og værre. Dette er et problem, som mange af os beboere igennem tiden har påpeget, men uden at det er blevet taget seriøst.

#### **Ad 1 – Plankeværk langs Forlandet**

Miljø- og Teknikforvaltningens krav om fjernelse af plankeværket langs Forlandet er afstedkommet af, at plankeværket øjensynligt er ulovligt opført af bygherren af området, Sjælsø Margretheholm A/S. Plankeværket vil som følge af påbuddet fra Miljø- og Teknikforvaltningen blive fjernet og erstattet af et åbent stakit på 1 meter. Dette er i sig selv sikkerhedsmæssigt betænkeligt, når man tænker på den eksisterende mængde og type trafik på Forlandet, hvor der dagligt kører mange biler og en del tung trafik. Allerede som følge af ændringen fra tæt plankeværk til åbent stakit er der en betydelig risiko for en ulykke involverende et barn fra Margretheholmen, idet børn kan kravle over stakittet. Den risiko forøges i sagens natur kraftigt, hvis der under anlægsfasen af Margretheholmen i årene 2021 – 2025 skal køre markant mere tung trafik på Forlandet.

Den øgede tunge trafik på Forlandet under anlægsfasen fra 2021 – 2025 vil endvidere medføre en øget støjbelastning for os, der bor ud mod Forlandet, ligesom det selvfølgelig vil medføre en øget forurening, der vil belaste os og vores børn.

Det er dybt beklageligt, at Teknik- og Miljøforvaltningen reducerer sikkerheden (ud mod Forlandet) for områdets børn samtidig med, at der planlægges markant øget trafik på samme strækning. Det strider selvsagt mod enhver sund fornuft. Jeg skal således appellere til, at der ved en eventuel fortsættelse af Lynetteholm-projektet - der indebærer tung trafik på Forlandet under anlægsfasen - findes en sikkerhedsmæssig forsvarlig løsning for vores børn, der bor ud mod Forlandet.

#### **Ad 2 – Trafikale udfordringer i området**

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: (i) bus 2A er begyndt at køre her (en dobbelt lang bybus, som kommer hvert tiende minut), og (ii) de igangværende store byggerier ved siden af Operaen i form af "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 – blive tilført yderligere både almindelig og tung trafik.

Det vedrører konkret vejene: Forlandet, Refshalevej, Kongebrovej, Danneskiold-Samsøes Allé, Kløvermarksvej og Raffinaderivej.

Vejene som er ekstremt pressede, men som hver dag også bruges af tusindvis af beboere i området. Der er hverken lyskryds eller fodgængerfelter på nogen af de nævnte veje.

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 på vej til områdets institutioner og skoler. Men cykelstien er uden forhøjning og kantsten, og vi oplever dagligt at måtte råbe efter egne og/eller andres børn, at de skal passe på, når biler og store køretøjer (busser og lastbiler) i høj fart 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 kombineret sti for fodgængere og cyklister. En problematisk og uholdbar løsning, da der er alt for mange mennesker, som dagligt benytter denne vej, hvilket ofte skaber konflikter mellem fodgængere og cyklister.

For så vidt angår området omkring Kløvermarken, mangler der også lyskryds og fodgængerfelter. Dette på trods af, at vejene benyttes af beboerne i området, herunder fra Margretheholmen og fra kolonihaverne, til fritidsaktiviteter (på Kløvermarken og på Amager), til arbejde, besøg til Strandparken mv. Samtidig er det den foretrukne vej for de mange lastbiler, som dagligt kører til forbrændingsanlægget HOFOR og de nye anlægsarbejder ved Operaen.

Raffinaderivej langs Kløvermarken er godt 1 km 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 dårligt oplyst, og der er ikke etableret fartbump. Det betyder i praksis, at biler og lastbiler kører ekstremt stærkt på den relative lange (lige) strækning, og det gør den selvsagt farlig at benytte som cyklist i det hele taget – og ikke kun for cyklende børn.

\*\*\*

Hvis Lynetteholm-projektet fortsættes, er det påkrævet, at der ændres på den trafikale sikkerhed i området, herunder at det hindres, at områdets børn har mere eller mindre uhindret adgang til de strækninger, hvor der skal køre tung trafik. I modsat fald frygter jeg, at det kan koste menneskeliv.

Med venlig hilsen

Jacob Pehrson

---

**Fra:** Ene Camille Lindharth  
**Sendt:** 23. januar 2021 21:57  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynette holmen

Hej  
Lynette holmen ser ud som et fedt projekt.

Men et så smalt og kun et havne løb vil skabe udfridringer.

Der er så ufattelig mange små både i havnen, kunne man tænke en eller 2 gennemsejlinger ind. Til små både en styrbords og bagbords..... eks. V refshaleøen/ bådhaven Lynette der er vidst kortest.

De sal være ca. 4 m. Bredde så kajakken, sobåde og mindre speed både kan komme igennem.

Håber i vil tage det med i overvejelserne.

Hilsen Ene Lindharth  
Amarkaner.... bruger af havnen i inrigger



# 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<sup>1</sup>. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening<sup>2</sup>, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden forøges.

---

<sup>1</sup> Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

<sup>2</sup> <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. 358<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup>.

**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,

Alexander Hall Kristensen

Kontakt:

---

<sup>3</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

<sup>4</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

**Fra:** Kathrine Welling  
**Sendt:** 23. januar 2021 22:49  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm

Kære TBST

Jeg er blandt de Amar'kanere/københavnere der bruger Københavns havn aktivt i min fritid, i form af ture i både kajak og inrigger-robåd.

Jeg finder det meget positivt, at der er taget højde for de "bløde trafikanter", så som sejlåde, mindre motorbåde, kajakker m.m. i rapporten. Samtidig vil jeg dog opfordre til, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) og øvrige aktører, tager følgende to perspektiver i betragtning i forbindelse med det videre arbejde med planerne for etablering af Lynetteholmen:

1. Der er forskel på de bløde trafikanter, der er brug for bedre sikkerhed for de blødeste fritidssejlere. Under og efter etablering af Lynetteholmen bliver al trafik ud og ind af den nordlige ende af Københavns Havn samlet i Kronløbet, det betyder, at både og skibe af meget forskellig størrelse skal navigere mellem hinanden på forholdsvis lidt plads. Jeg synes i den forbindelse, at de tiltag der beskrives i rapporten for fritidssejlere primært kommer lystsejlere som sejlåde og mindre motorbåde til gode. Man er i en kajak (og i robåd) væsentlig mere udsat i forhold til hækbølger, refleksbølger, strøm, vind, både der sejler (for) hurtigt osv. Alene det at sejle tæt på Kronløbet i dag er en udfordring, som jo af gode grunde ikke bliver mindre når al trafik samles her. Det er positivt, at der er tænkt i at udvide løbet med 20 meter, men de meter gør ikke den store forskel, hvis en motorbåd eller stort skib kommer forbi.

Jeg vil derfor opfordre til, at der tænkes i en alternativ, sikker rute ind og ud af havnens nordlige ende for ekstra bløde trafikanter som kajakker, robåde og SUP'ere.

2. Der bliver (endnu) længere til Amager Strand og en tur rundt om Amager. Som en der har set udviklingen af kbhs gavn de seneste ti år, er det fantastisk så meget havnen har udviklet sig i forhold til at blive en integreret del af fritids- og kulturlivet i Københavns Havn, herunder også for ro- og kajakklubberne i havnen samt klubberne ved Øresund nord og syd for Kronløbet.

For os i min roklub, Amager ro- og kajakklub, er en tur til Øresund/rundt om Amager eller en tur til havnen for øresundsklubbernes vedkommende en populær aktivitet, som foretages mange gange på et år. Med tilføjelsen af Lynetteholmen er turen rundt om Amager og til Amager strand blevet 10-12 km længere. Noget der måske ikke synes af meget, men i kajak eller robåd er det ikke en ubetydelig distance, slet ikke når sikkerheden også er blevet forringet (jf. mit forrige punkt).

I forslaget er der medtaget etablering en kanal mellem Orientbassinets og Kalkbrænderihavnen. For stadig at kunne bibeholde muligheden for jævnlige roture mellem havnen og Amager Strand vil jeg opfordre til, at der også her etableres en kanal, fx. ved Margretheholm, eller som minimum en kajakoverbæring for stadig at gøre jævnlige, sikre ture til og fra Amagers østkyst mulige.

Venlig hilsen  
Kathrine Welling



# 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<sup>1</sup>. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening<sup>2</sup>, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden forøges. Øget trafik gennem Nørre Søgade og Nansensgadekvarteret er til stor bekymring, da dette er vores børns skolevej og skolegård. Det medfører utryghed og øget luftforurening.

**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.

<sup>1</sup> Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

**Vedr. Punkt 4:** Udvidelser af infrastrukturen til personbiler 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<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup>.

**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 lock-down er løftet. Forsamlingsløftet 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,

**Kristin Staveli Pettersen**



Kontakt:



<sup>3</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

<sup>4</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

**Fra:** Jørgen Ullman  
**Sendt:** 24. januar 2021 10:03  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Miljøvurdering: Etablering af Lynetteholm - Journalnr. TS6040102-00024 -  
 Høringssvar: Kolonihaveforbundet, Kreds 1, Hovedstaden Syd.

**Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen**  
**24.01.2021**

Regeringen og Københavns Kommune indgik den 5. oktober 2018 en principaftale om at anlægge Lynetteholm, en ny stor opfyldning på søterritoriet i Københavns Havn. Lynetteholms perimeter har en længde på omkring 7 km, hvoraf hovedparten består af en dæmning med sten på ydersiden og mod nord anlægges perimeteren som en spunsvæg.

Høringssvar fra Kolonihaveforbundet, kreds Hovedstaden Syd

Kommentar 1 – Anlægsarbejde i forbindelse med opbygning af spunsvæg og tilkørselsveje.

Af erfaring ved vi, at spunsarbejde larmer og vibrerer så meget, at det er væsentligt generende for naboer, herunder kolonihaverne langs Kløvermarksvej og Refshalevej, samt en enkelt haveforening på Østerbro. Det drejer sig om følgende haveforeninger: HF Vennelyst, NF Kløverengen, HF Sommerly, HF Kløverblomsten, HF Kløvermarken, HF Rosen, HF Strandhøj, HF Strandlyst og HF Borgervænget.

I forbindelse med etablering af indfaldsvejen fra Lyngbyvej, til den nye Nordhavnsvej (flyover), sank og revnede flere af de nærmeste kolonihavehuse. De sank, da de er bygget på porøse grunde (lossepladser). Ud fra de offentliggjorte støjdbredelseskort for "anlægsarbejde, med og uden spunsarbejde", vil der være en overskridelse af støjniveauet på over 40 db - ved arealer udlagt som grønt område til fritidsformål. Myndighederne vil pålægge bygherren at overholde støjgrænserne. Bygherren vil søge om dispensation, således at støjniveauet kan være på 50 db ved grønne områder.

Bygherren ønsker at kunne arbejde 24/7 (med dispensation fra lovlig støjgrænse angivet i Københavns Kommunes Bygge/anlægsforskrift)

- Vi anbefaler, da kolonihaver i området er kolonihaver med overnatningsret, at de derfor bør være omfattet af den almindelige forskrift for støj ved nærmeste naboer.
- Da der er ønske om døgnarbejde, anmodes anlægsloven om at indeholde krav til bygherrens entreprenører om døgnovervågning af støj.
- For at myndighederne kan kontrollere, og naboerne kan følge støjniveauet, anmodes om at opsætte døgnovervågede støjmalere på udvalgte steder - indenfor de 5 yderste af de 8 støjdbredelseskurver, herunder ved relevante kolonihaver. Derudover ønsker vi at der bliver mulighed for direkte borgerkontakt til Københavns kommunes miljøkontrol som tilsynsmyndighed, så eventuel overskridelse af de lovlige db-målinger kan stoppes hurtigst muligt.
- Det skal bemærkes at støjdbredelsen kan være anderledes end angivet i udbredelseskortene, idet det ikke fremgår om der er korrigeret for forandringer af vindretningen hen over tid.
- Der bør altid arbejdes ud fra princippet om, at bedst mulige miljøvenlige arbejdsmetoder skal anvendes, under alle forhold. I modsat fald skal støjen begrænses til dagtimerne 8-16 på hverdage.
- Vi forventer at støjgrænserne overholdes døgnet rundt, da den overvejende del af kolonihaveforeninger i perioden 1.4-31.10 er kolonisternes primære opholdssted – dag, aften og nat.
- Vi anbefaler at, såfremt kolonihavehuse synker og/eller revner, skal bygherre yde økonomisk kompensation.

Kommentar 2

Der vil dagligt i 30 år blive transporteret jord med 350 lastbiler til og fra modtageanlægget. Bygge- og Boligstyrelsen skriver, at der ikke kommer flere lastbiler i København med etablering af Lynetteholm (set i forhold til jord til Nordhavnen), men destinationen vil blive ændret fra Nordhavn, hvor der i dag deponeres jord, til Lynetteholmen. Lynetteholmen forventes at dække behovet for, at byggepladserne kan komme af med jord i mange år fremover.

- *Til trods for at Københavns kommune og Transportministeriet ikke er bekymret for at antallet af lastbiler med jord fra det øvrige København og Frederiksberg vil skabe øgede problemer trafikalt, støjmæssigt og luftkvalitet er vi skeptiske. Vi finder ikke dokumentationen og argumenteringen er grundig nok. Kørsel med jord i forbindelse med etablering af Metrocityringen, har eksempelvis bevirket at en af vore haveforeninger, som ligger tæt på kørselsvejen, har haft daglige kraftige rystelser. Det er overskueligt i nogle sæsoner, men det vil være katastrofalt for de nærliggende kolonihaver at skulle høre støj fra lastbiler 30 år frem.*
- *Vi vil anbefale at anlægsloven skal fastlægge tvangsruter for lastbiltrafik til og fra Lynetteholmen, således at politiet kan håndhæve pålæg.*
- *350 lastbiler vil dagligt køre fra og til Lynetten via Knippels bro, Torvegade, Ved Stadsgraven, Christmas Møllers Plads, Vermlandsgade, Uplandsgade og den nye vej via Prøvestenen. Antal der ikke tidligere er kørt den vej.*
- *Følgende haveforeninger vil blive berørt af stor trafik og trafikstøj: HF Vennelyst, NF Kløverengen, NF Sundvænget og HF Amager Strand.*

Med venlig hilsen

Jørgen Ullman

Kolonihaveforbundet

Kreds 1, Hovedstaden Syd

Åbent onsdag kl. 17-19 (lukket sidste onsdag hver måned)

Mail: kolonihave-kreds1@mail.dk

[https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1l3blx-0000dJ-](https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1l3blx-0000dJ-41&i=57e1b682&c=yGEG0VawRXyhWsGrUlozy_L3parpWHDONCgOF7HgYbxvFgve3oflOrNLfLq3miKILZkWOJgP4NbEGYk_QkBqBHay1thn6xImaW95xqs9u7uIR2Yif--EPV6KbS6H1Uo41VxhWBE9nY1wJIBRNI9SgsrHxmbkcWRO2TgFiiNuj-aZS7OpD9CffB9-H23cHNldA7_2zRFzsR6SVjfByvWFaScceubNe1ADkS0ydAe0TQfjwRc48eFOQhphe7etXR_V)

[41&i=57e1b682&c=yGEG0VawRXyhWsGrUlozy\\_L3parpWHDONCgOF7HgYbxvFgve3oflOrNLfLq3miKILZkWOJgP4NbEGYk\\_QkBqBHay1thn6xImaW95xqs9u7uIR2Yif--](https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1l3blx-0000dJ-41&i=57e1b682&c=yGEG0VawRXyhWsGrUlozy_L3parpWHDONCgOF7HgYbxvFgve3oflOrNLfLq3miKILZkWOJgP4NbEGYk_QkBqBHay1thn6xImaW95xqs9u7uIR2Yif--EPV6KbS6H1Uo41VxhWBE9nY1wJIBRNI9SgsrHxmbkcWRO2TgFiiNuj-aZS7OpD9CffB9-H23cHNldA7_2zRFzsR6SVjfByvWFaScceubNe1ADkS0ydAe0TQfjwRc48eFOQhphe7etXR_V)

[EPV6KbS6H1Uo41VxhWBE9nY1wJIBRNI9SgsrHxmbkcWRO2TgFiiNuj-aZS7OpD9CffB9-](https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1l3blx-0000dJ-41&i=57e1b682&c=yGEG0VawRXyhWsGrUlozy_L3parpWHDONCgOF7HgYbxvFgve3oflOrNLfLq3miKILZkWOJgP4NbEGYk_QkBqBHay1thn6xImaW95xqs9u7uIR2Yif--EPV6KbS6H1Uo41VxhWBE9nY1wJIBRNI9SgsrHxmbkcWRO2TgFiiNuj-aZS7OpD9CffB9-H23cHNldA7_2zRFzsR6SVjfByvWFaScceubNe1ADkS0ydAe0TQfjwRc48eFOQhphe7etXR_V)

[H23cHNldA7\\_2zRFzsR6SVjfByvWFaScceubNe1ADkS0ydAe0TQfjwRc48eFOQhphe7etXR\\_V](https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1l3blx-0000dJ-41&i=57e1b682&c=yGEG0VawRXyhWsGrUlozy_L3parpWHDONCgOF7HgYbxvFgve3oflOrNLfLq3miKILZkWOJgP4NbEGYk_QkBqBHay1thn6xImaW95xqs9u7uIR2Yif--EPV6KbS6H1Uo41VxhWBE9nY1wJIBRNI9SgsrHxmbkcWRO2TgFiiNuj-aZS7OpD9CffB9-H23cHNldA7_2zRFzsR6SVjfByvWFaScceubNe1ADkS0ydAe0TQfjwRc48eFOQhphe7etXR_V)

(Kontaktperson: Jørgen Ullman, mail: [jorgenullman@hotmail.com](mailto:jorgenullman@hotmail.com),

Telefon: 3151 0200)

# Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Som borger i Københavns Kommune ser jeg med stigende forundring på den enorme mængde bygge- og konstruktionsprojekter, der udføres med enorme mængder af co2-udledning til følge og uden at det har den mindste mindskende effekt på boligpriserne himmelflugt. Til gengæld gøres der stadig mere plads til asfalt og biler. Samtidig lader det til at koordinering med omegnskommunerne, som København er vokset sammen med, og som også er stærkt påvirkede af øget trafik, kan ligge på et meget lille sted. Det ligner en kamp om gode skatteborgere indenfor kommunegrænsen, men vi gør i stedet København mindre attraktiv og sund at leve i. Derfor bør hele projektet annulleres og klimasikring og byudvikling tænkes forfra. Alternativt bør det udskydes til etableringen kan udføres mindre miljøbelastende, f.eks. ved mindre miljøbelastende transport i form af lastbiler, der er støjsvage og forurener mindre.

Ovenstående af hensyn til miljø, nuværende og fremtidige borgere i Københavns Kommune og til den regionale struktur og udvikling i det hele taget.

## Konkrete klagepunkter:

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

72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder<sup>1</sup>. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening<sup>2</sup>, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden forøges.

### 2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

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.

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

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.

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

<sup>1</sup> Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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.

**5. Omegnskommunerne bør inddrages mere – både i fht. bæredygtige trafikløsninger og flere boliger.**

**6. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.**

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,

**Katja Lange,**

**Fra:** Line Pedini  
**Sendt:** 24. januar 2021 10:19  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar om Lynetteholm / Journal nr. TS6040102-00024

## Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som beboer på Margretheholm 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 trafik, trafiksikkerhed og luft – og lydforurening i kommunen.

### Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten og trafiksikkerheden for alle københavnere – store som små.
2. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
3. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
4. 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<sup>[1]</sup>. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening<sup>[2]</sup>, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden forøges.

Det er i øvrigt væsentligt, at Forlandet i afgrænsningsrapportens pkt. 6.1 omtales som del af eksisterende vejadgang. Derfor bør miljøkonsekvensrapporten også analysere trafikbelastningen på denne strækning, da den aktuelt er eneste adgangsvej og dermed også en potentiel adgangsvej under anlægs- og driftsfaserne.

I forhold til trafiksikkerhed, er ikke angivet en størrelse af forøgelse af antallet af irreversible skader eller trafikdrab som følge af etablering og af driftsfasen.

De fleste trafiktællinger i Doc ID 1100038380-1940442988-156 "Baggrundsrapport til miljøvurderingsrapporten: LYNETTEHOLM - Trafik" er foretaget i 2014. I tiden siden 2014 er der sket en stærk forøget bebyggelse af området omkring Amager Strand, derudover er Margretheholmen blevet etableret som boligområde. Der ses jævnligt lange køer over Christmas Møllers Plads i retning mod Christianshavns torv. Rapporten giver således ikke et retvisende billede.

Trafiksikkerheden omkring Margretheholm er det punkt, som bekymrer mig mest ved den foreslåede etablering af Lynetteholmen, og som jeg finder er både undervurderet og fejlagtig beskrevet i VVM'en.

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

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

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

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

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

\*\*\*

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

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

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

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

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

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

**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 CO<sub>2</sub> 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:**

Det fremgår af baggrundsrapporten om luft og klima, at entreprenørmateriel samt lastbiler og skibe med dieselmotorer vil være en primær kilde til luftforurening. Det fremgår endvidere af rapporten, at forureningen aftager med afstand fra vejen.

Der er imidlertid ikke beregninger eller lignende af luftforurening fra øget lastbiltrafik på de mulige adgangsveje til Lynetteholmen, herunder Forlandet, jf. ovenfor. Boligbebyggelsen ved Margretheholm ligger direkte ud til Forlandet, og det bør derfor undersøges og vurderes, om bebyggelsen vil blive påvirket af luftforurening fra øget trafik med lastbiler på enten Forlandet eller en eventuel anden adgangsvej.

Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358<sup>[3]</sup>. Støjgenerne fra installation af spuns 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<sup>[4]</sup>.

**Vedr. punkt 4:** 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.

Og så må jeg til slut henlede opmærksomheden på, at Københavns borgmester for teknik og miljø også synes Lynetteholm er en dårlig ide.

Venligst hilsen,

**Line Pedini Rasmussen**

Kontakt:

---

<sup>[1]</sup> Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

<sup>[3]</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

<sup>[4]</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22



# Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

434

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 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 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.

Venlig hilsen,  
Mette Salomonsen

<sup>1</sup>Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

<sup>3</sup>Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

<sup>4</sup>Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22



**Fra:** Lis Kjær Andersen  
**Sendt:** 24. januar 2021 10:32  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar LYNETTEHOLMEN

### **Lynetteholmen – nyt fundament for fremtidens København.**

#### **HVOR SØRGELIGT – Stands denne idé!**

Købmands Havn / København forsvinder faktisk og bogstaveligt – og bliver til en almindelig kedelig storby uden særkendetegn ved, at man kan sejle helt ind i havnen.

Det er synd, det er en dårlig plan, det er slet og ret forfærdeligt!

Planen har tilsyneladende kun til formål at finansiere en dyr havnetunnel til biltrafik, og det er en dårlig idé, da det vil føre til flere biler på vejene. Og det reducerer just ikke CO2-udslippet.

Med planen lægger man til grund, at København stormflodssikres. MEN en stormflodssikring kan finansieres af det, havnetunnelen vil koste.

Med den foreslåede udbygning af hovedstaden

- bliver Københavns Kommune gældsæt ufattelig langt ud i fremtiden
- bliver arealet kun for rige borgere
- bliver udsyn, udsigt og luften til byen ødelagt
- bliver det umuligt at sejle ind i den smukke havn

Tag en dialog med borgerne om Københavns fremtid. Det er vores børn og børnebørn, der skal leve med den foreslåede udbygning af København.

Venlig hilsen

Lis Kjær Andersen



**Fra:** mogens jacobsen  
**Sendt:** 24. januar 2021 10:39  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar: Journal nr. TS6040102-00024

## Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

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

### Klagepunkter:

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

Mvh  
**Mogens Jacobsen**

1

---

**Fra:** Carsten Møllekilde <  
**Sendt:** 24. januar 2021 10:52  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar Lynetteholm  
**Vedhæftede filer:** LLB\_høringssvar\_lynetteholm.PDF

**Sag:** TS6040102-00024  
**Sagsdokument:** 9024867

Vedhæftet sender jeg høringssvar på vegne af Langelinie Lystbådehavns Bådelav.

mvh  
Carsten Møllekilde, formand

## **Høringssvar til VVM undersøgelse om Lynetteholm**

### **1. Bekymring for sejlads med lystfartøjer**

Langelinie Lystbådehavns Bådelav (LLB) er bekymret over fremtidig ind- og udsejling til Københavns Havn gennem Kronløbet som et fælles løb for industri- og lystbåde og med form som en tragt mod nordøst. Det vil være problematisk særlig ved vind fra nord og øst, da sejlløbet er i et område med stærk strøm og høje bølger, som slår tilbage fra molekanterne samt vil have krydstogtskibe liggende ved nuværende Oceankaj og på sigt langs den kommende nordlige perimeter med deraf følgende kastvinde. Det er positivt, at indsejlingen ifølge den seneste skitse er gjort bredere, og at der på det inderste stykke nu er planlagt en mere bølgeabsorberende kaj, men det er næppe tilstrækkeligt.

LLB er endvidere bekymret over, hvis den påtænkte afværgeforanstaltning med lysregulering for at imødegå kollision mellem de store skibe og lystfartøjer udvikles uden deltagelse af sejlorganisationer, herunder også LLB som nogle af de primære lystsejler-brugere af det kommende sejlløb.

LLB ser en risiko for, at lystfartøjer ved visse vindretninger og i tilfælde af en u hensigtsmæssig lysregulering, når Lynetteløbet lukkes, reelt afskæres besejling til og fra Københavns Havn. Det vil have negativ påvirkning på hele det maritime miljø i og langs Københavns Havn, som ellers værdsættes af mange, og som er Københavns Havns kulturarv. VVM redegørelsens baggrundsrapport om sejlads bekræfter den store trafik af lystfartøjer, der i dag benytter ind- og udsejling i Københavns Havn og dermed omfanget af problemet. En stor del af lystfartøjerne er udenlandske gæster uden lokal kendskab, for hvem problemet vil være større og skadesvirkningen også smitte af på den øvrige del af byen.

Det bemærkes, at de faktuelle udfordringer for lystbåde i området ved indsejlingen ikke ses beskrevet direkte i VVM redegørelsen, men virkningen af Lynetteholm på lystsejlads vurderes blot som moderat, og at påtænkte afværgeforanstaltninger ikke tager direkte hensyn til lystfartøjer men til industrifartøjer. Endvidere at By & Havn oplyste på informationsmødet den 5. januar 2021, at mulighederne for at bevare Lynetteløbet som sejlløb for lystfartøjer ikke var undersøgt, samt at By & Havn ikke kunne komme med klart svar på, hvorfor den nordlige perimeter ikke trækkes længere mod syd, uanset der efter de opdaterede beregninger ikke er brug for hele arealet til bebyggelse, og i hvert fald ikke indenfor de første 15 år når til den nordlige grænse med opfyld. Endelig, at By & Havn oplyste, at lysreguleringen er påtænkt men ikke nærmere planlagt samt at By & Havn erkendte, at anlæggelse af ventepads uden for indsejlingen ikke var mulig.

Endeligt bemærkes det, at Lynetteholm inddrage vandarealer der i dag benyttes til kapsejlads uden at der i VVM redegørelsen forholdes til alternativ anvisning.

### **2. Opfordring**

LLB opfordrer til

- at de besejlingsmæssige forhold for lystfartøjer undersøges yderligere, og at sejlorganisationer, herunder LLB inddrages i detailudformningen af den kommende lysregulering ved Kronløbet.
- at der indskrives et krav i anlægsloven om afværgeforanstaltninger ved det fælles sejlløb i Kronløbet, der viser sig påkrævet enten nu som følge af en "ekspertgruppes kommende yderligere undersøgelser" eller som først viser sig efter anlæggelsen af Lynetteholm, såfremt den fælles indsejling giver "nærved-oplevelser" og/eller reelt lukker havnen af for lystfartøjer.

### **3. Uddybning**

LLB vurderer med sit kendskab til lokalforholdene, at et fælles sejlløb vil være yderst problematisk for lystfartøjer, og at der mangler tilstrækkelige afværgeforanstaltninger, herunder at det lidt brede løb og reduktion i længden af den hårde molevæg ikke er nok alene, samt at der i fremtiden vil være risiko for person- og materielssikkerhed samt stærkt begrænset sejlbar adgang, ikke mindst ved vind fra nord- og østlige retninger samt at lystfartøjer reelt afskæres fra Københavns Havn.

Der henvises bla. til

- De for lystbåde vanskelige lokale besejlingsmæssige forhold ses ikke beskrevet i VVM redegørelsen, og at By & Havn har oplyst at alle interessenter har været inddraget i følgegrupper, men dette gælder ikke LLB uanset anmodning herom,
- De i VVM redegørelsen foreslåede foranstaltninger løser ikke problemet med de vanskelige forhold og til tider farlige, som forstærkes ved et langt løb. Det kan blive umuligt at besejle for sejl, og selv for motorbåde vil forholdene med store krappe søer ved vind fra nord og øst, som slår tilbage fra de hårde spunsvægge samt forstærket udadgående strøm vil kunne medføre farlige situationer og kræve stor motorkraft at klare sig igennem,
- de i VVM undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger tager ikke reelt hensyn til forhold for lystbåde men primært industrifartøjer, og at det ikke er nogen løsning at nedprioritere fritidsbådes passage til forhold for industrifartøjer ved lysregulering,
- industrisejllads i Kronløbet er ikke begrænset efter udflytning af containerhavnen, som det blev anført i høringsmødet den 5. januar, idet der stadig er hyppig trafik fra Oslo-færgerne, DFDS transportskibe, krydstogtskibe og andre større fartøjer,
- at den påtænkte lysregulering alene er på idestadiet,
- at det ved stærk vind fra visse retninger vil være meget vanskeligt for fritidsbåde at skulle ligge og afvente fri passage, ligesom det vil volde udfordringer for store antal gæstesejlere i sommerperioden som er uden lokalt kendskab, og
- By & Havn har anerkendt, at det ikke er en mulighed at etablere venteplads ude for indsejlingen, mens LLB gør opmærksom på, det vil være praktisk vanskeligt og farligt at skulle sejle rundt og afvente i visse vindretninger, og selv indenfor er det uundgåeligt, at bølgerne ved stærk vind fra nord og øst vil stå højt og slå skævt frem og tilbage, hvor der vil være stor risiko for at få skader på bådene ved at skulle ligge op til kaj (selv på indersiden) under forhold, hvor vandet bevæger sig op og ned uforudsigeligt og med en betydelig højdeforskel på dal og top,
- Samt idet VVM undersøgelsen har påvist et overordentlig stort antal besejlinger af fritidsbåde både motor og sejlbåde. Baggrundrapporten for sejllads indeholder således trafikstatistik som med det overordentlige store antal årlige lystbådebesejlinger underbygger problemets omfang. Endvidere underbygger simulationer om strøm, bølger mv. at der er udfordringer ved nordlig vind. Vind fra øst er tilsyneladende ikke vurderet i VVM undersøgelsen, uanset problemet må antages at være størst der.

LLB og andre sejlorganisationer beskrev i undersøgelsestema for VVM undersøgelsen problemer ved besejling til og fra Københavns Havn ved et langt smalt Kronløb, som eneste besejlingsmulighed. Det blev beskrevet, hvordan bølgeforhold i indsejlingen gennem kronløbet vil blive stærkt påvirket af reflekterede bølger fra de lodrette kajvægge, kastvinde samt fra øvrig skibstrafik. Der blev opfordret til undersøgelse af, hvordan disse bølgerrefleksioner kunne reduceres, så det som minimum ikke forværrer de særdeles udfordrende forhold, der opleves under de eksisterende forhold, særligt ved østlig vind. Allerede i dag er bølgeklimaet langs kajerne således problematisk for lystsejllads (jo tættere man kommer på hjørnet af Oeankaj jo større er problemet) og det gøres yderligere kritisk, når erhvervstrafik og lystsejllads skal foregå i et mere restriktivt farvand med faste moleanlæg på begge sider. Det blev angivet, at forholdene burde undersøges for alle vindretninger og projektfaser, så det også kan håndteres i hele anlægsperioden. Det blev anbefalet, at holde en alternativ indsejling åben for lystsejllads så længe som muligt.

VVM rapporten forholder sig ikke direkte til udfordringerne, og forholdene synes ikke tilstrækkeligt belyst. Det er dog noteret, at der faktisk er foretaget mindre ændringer som lidt bredere løb samt mere bølgeabsorberende mole på den inderste del. Det afhjælper generne lidt mens de øvrige "afværgeforanstaltninger" må anses for at være utilstrækkelige for lystsejllads vedkommende.

LLB er bekendt med, at By & Havn har udført en række simulationer efter den fremførte kritik, men kun for industrifartøjer. Dansk Sejlunion deltog ved simulation af lystfartøjer (større af slagsen), og den udlægning som By & Havn gengav Dansk Sejlunion for ved høring den 5. januar kan ikke genkendes. Som det er LLB bekendt, er Dansk Sejlunion ganske bekymret.

By & Havn oplyste flere gange under høring den 5. januar, at alle havde givet input via følgegrupper mv.. LLB har ikke fået lejlighed til at deltage, og er naturligvis fortsat meget interesseret i at bidrage i dette arbejde og kender forholdene måske bedre end så mange andre.

De foranstaltninger der ifølge VVM redegørelsen er søgt taget mod udfordringerne ved at fælles sejløb ind og ud af Københavns Havn er:

- God kommunikation og koordinering mellem projektets arbejdsfartøjer skal sikre 3.-parts fartøjer sejlene i havnen. Fx vha. en arbejdsfartøjskoordinator
- Tydelig markering af arbejdsområdet
- Information om anlægsarbejdet af Lynetteholm til erhvervssejlere og lystsejlere
- System med spærretider for lystfartøjer, når større fartøjer sejler eller lægger til i Kronløbet af hensyn til lystfartøjernes sikkerhed
- Ventende lystfartøjer sikres venteplads på begge sider af Kronløbet [men nu opgivet]
- Belysning ved knækket på Lynetteholms nordlige perimeter, for at tydeliggøre hjørnet

Foranstaltningerne vil imidlertid ikke afhjælpe problemerne for lystfartøjer og som primært synes at være taget til fordel for industrifartøjer.

By & Havn oplyste i øvrigt ved informationsmødet den 5. januar 2021, at venteplads kun var mulig på indersiden af Kronløbet. Det blev videre oplyst, at man vurderede det ville tage ca. 10 minutters ventetid for en lystbåd på vej ind til Københavns Havn at skulle afvente rødt lys for eksempelvis Oslofærgen, der skulle ud, og at man regnede med at det var uproblematisk og at lystfartøjet lige kunne sejle en lille rundtur imens.

Det rejser spørgsmål som;

- hvornår sættes lys på rødt i forhold til færgens adgang (må forventes at være inden den sætter sig i bevægelse, idet lystfartøjer ellers vil være i selve Kronløbet, når færgen sejler ud)
- hvornår det røde lys slukkes igen, dvs. hvor langt ude færgen skal være før lystbåde må sejle ind (hvilket forventes at være når færgen er i frit vand og fri af Ocean kaj)
- den tid det tager fra færgens afgang ved færgelejet til den er i frit vand, dvs. forbi yderste spids af Ocean kaj,
- hvor lystbåde må ligge og afvente imens (idet det næppe kan være i området mellem færgens rute og Ocean kaj /krydstogtskibene, samt taget i betragtning den nordlige perimeter af Lynetteholm, som sejlbaaden også skal være fri fra)
- de bølgesimulationer der blev fremvist ved informationsødet bekræfter, at ved nordlig vind forværres forholdene. Der blev gjort meget ud af vind fra syd, men problemet er ved vind fra nordøst og øst ikke fra syd. Man vil næppe kunne sejle afventende rundt for sejl forsvaret, men heller ikke pga. de rullende bølger forsvaret vil kunne nedtage sejlføring og afvente for motor. Dertil kommer at der ifølge beregningerne også vil komme øget strøm i retning ud af løbet. Det bliver således et meget vanskeligt indløb af besejle for små både.

Afslutningsvist bemærkes, at ifølge VVM redegørelsen har det vist sig ikke at være nødvendigt med hele den nordligste del af Lynetteholm området til bebyggelse. Afgrænsningen mod nord (nordlig perimeter) kan i teorien forrykkes mod syd i retning øst – vest eller øst -syd fremfor som planlagt vest mod nordøst. Den smalle åbning til havnen længst mod vest ved kommende dokport vil i givet fald så være en kort passage og ikke udgøre samme problem for lystbåde, som den nuværende planlagte lange "kanal" mellem Océankaj og nordlig perimeter. Alternativt kunne der anlægges en bred åbning til Københavns Havn med plads til trafikseparering og såfremt det er nødvendigt for at kunne aflukke mod højvande, kan dokporten opdeles i to med en kort "mole" imellem.

Carsten Møllekilde, formand LLB

---

**Fra:**  
**Sendt:** 24. januar 2021 10:56  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar mod etablering af Lynetteholm

Jeg er meget imod planerne om at skabe den nye kunstig ø, Lynetteholmen.

Først og fremmest mener jeg, at præmissen om at København skal vokse med 10.000 indbyggere om året er fuldkommen forkert. Det er meget muligt folk ønsker at bo i København, men dels er byen allerede præget af trængsel og dels har folk ikke et krav på at bo i København. Min holdning er, at København og byens nuværende beboere har brug for vækst, men langt under 10.000 personer om året.

For det andet mener jeg, at der er berettiget tvivl om effekten af Lynetteholmen som sikring mod vandstigninger som følge af klimaforandringer, idet meget tyder på at vandstrømmen vil komme fra syd, hvorfor investeringer til klimasikring bør være i den sydlige del af København. Selv hvis Lynetteholmen er effektiv, behøver den ikke bebygges i den grad der er planlagt. Flere naturområder, parker og idrætsanlæg vil formodentligt udgøre en bedre beskyttelse end bygninger og veje.

For det tredje, mener jeg at den belastning ift. øget trafik, støj og CO2, som transporten af jord til opfyldning af Lynetteholmen vil medføre, er langt over hvad er rimeligt for byens nuværende beboere. Det gælder især de boligområder der ligger tæt på de færdselsårer de mange lastbiler vil følge.

For det fjerde mener jeg, at Lynetteholmen vil ødelægge den meget smukke og karakteristiske udsigt fra Langelinie mod Trekroner Fort og Øresund.

Endelig betyder Lynetteholmen en betydelig forringelse af de rekreative muligheder som selve havnen giver Københavns borgere.

Med venlig hilsen  
Henrik From

**Fra:** Eskil Nielsen <en@enlaw.dk>  
**Sendt:** 24. januar 2021 11:12  
**Til:** VVM-Sager  
**Cc:** Frederik R. Sandby  
**Emne:** VVM-konsekvensrapport Projekt Lynetteholmen - Klimabevægelsens høringssvar - anmodning om aktindsigt  
**Vedhæftede filer:** Lynetteholmen-210123 (endelig).PDF  
  
**Sag:** TS6040102-00024  
**Sagsdokument:** 9024884

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen;

Vedhæftet tillader jeg mig for Klimabevægelsen i Danmark at fremsende høringssvar om ovennævnte VVM-konsekvensrapport for Projekt Lynetteholmen. Jeg beder venligst styrelsen bekræfte rettidig modtagelse.

Samtidig tillader jeg mig særskilt at henlede opmærksomheden på den i høringssvaret indeholdte anmodning om aktindsigt.

Giver høringssvaret anledning til spørgsmål eller bemærkninger, er styrelsen, respektive By og Havn, naturligvis velkommen til at kontakte Frederik Roland Sandby, som er formand for bestyrelsen for Klimabevægelsen i Danmark ([sandby@klimabev.dk](mailto:sandby@klimabev.dk)), tlf. 2295 4047, eller undertegnede.

Med venlig hilsen

Eskil Nielsen

ESKIL NIELSEN · ADVOKAT (H)  
Nyhavn 14  
DK-1051 København K  
Tel +45 33 15 17 86  
Mob +45 23 39 06 16

This email is solely for the use of the intended recipient. It may contain confidential information and/or privileged legal advice. If it has been sent to you in error, please reply to advise the sender of the error and then immediately delete all copies of the email without making any use of it and without making it available to anyone.



Vedr.: Klimabevægelsens høringssvar til *Lynetteholmen*,  
*Miljøkonsekvensrapport af 24. november 2020*

Med projekt "*Lynetteholmer*" ønskes iværksat et af de mest ambitiøse og omfattende anlægsarbejder i nyere danmarkshistorie. Det er klart, at et anlægsarbejde af sådanne dimensioner har store klima- og miljøkonsekvenser på både lokalt, regionalt og nationalt plan og potentielt vel også internationalt. Klimapåvirkninger er i sagens natur ikke nationalt begrænsede, rent bortset fra påvirkningen af marine habitater, som noteret af de svenske myndigheder, jf. pkt. 7 om grænseoverskridende miljøpåvirkninger i afgrænsningsnotatet for miljøkonsekvensrapporten af 20. juli 2020.

Det giver sig selv, at det ikke er muligt inden for høringsfristen af foretage en verifikation af rapportens tekniske forudsætninger og konklusioner, og Klimabevægelsen har dermed ikke taget stilling til validiteten heraf. Med disse bemærkninger indskrænker Klimabevægelsen derfor sine bemærkninger til en henvisning til det helt overordnede juridiske udgangspunkt for VVM-redegørelsen, dvs. lov nr. 973 af 2020/06/25, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 2011-12-13 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, jf. dog nedenfor om aktindsigt.

I VVM-redegørelsen pkt. 1.1. anføres bl.a. følgende:

*"Det projekt, som miljøvurderes i denne miljøkonsekvensrapport, er konstruktion af øens afgrænsning (perimeter) med ny adgangsvej og modtagelsesanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord og opfyldning af området med ren og forurennet jord.*

*En miljøkonsekvensvurdering skal foretages med udgangspunkt i et konkret projekt. Infrastrukturprojekterne Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm, byudviklingen og en eventuel fremtidig dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn er på nuværende tidspunkt ikke konkretiserede, og indgår ikke i denne*

*miljøkonsekvensvurdering. De vil blive miljøvurderet på et senere tidspunkt som led i beslutningsprocessen for de respektive projekter."*

Det fremgår således helt udtrykkeligt af redegørelsen, at *"Infrastrukturprojekterne Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm, byudviklingen og en eventuel fremtidig dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn på nuværende tidspunkt ikke (er) konkretiserede, og ikke (indgår) i denne miljøkonsekvensvurdering."*, hvoraf i hvert fald anlæg af metro og havnetunnelen Østre Ringvej må anses for en forudsætning for Projekt Lynetteholmen og derved en integreret del af projektet. Der er her tale om to endog meget omfattende byggerier, som selv isoleret set hver for sig ville fordrer en miljøkonsekvensvurdering. Det samme gælder en eventuel dokport mellem Lynetteholmen og Nordhavn. Alle nævnte projekter er en direkte del af eller direkte afledt af Projekt Lynetteholmen, jf. VVM-redegørelsens pkt. 2.1, side 36f. VVM-redegørelsen fremviser derfor notorisk ikke den samlede miljø- og klimapåvirkning af Projekt Lynetteholmen.

Udskillelsen af en del af et samlet projekt medfører, at beregningsmetoderne reelt kan være arbitrære og misvisende. Dette er i særlig grad betænkeligt derved, at det må forventes at VVM-redegørelsen i den foreliggende form og disponering skal danne *"grundlag for en anlægslov, der skal give By & Havn bemyndigelse til at anlægge Lynetteholm"*, jf. VVM-redegørelsen, pkt. 2.3, s. 38. Derved er der risiko for, at en misvisende redegørelse kommer til at danne grundlag for en lov.

VVM-redegørelsen skal udarbejdes i overensstemmelse med lov nr. 973 af 2020/06/25, som igen skal udlægges i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 2011-12-13 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet. Det følger af direktivet, at der skal redegøres for den samlede miljøpåvirkning af et projekt, og at dette ikke kan omgås ved at dele projektet op i mindre projekter, hvis der, når redegørelsen udarbejdes, er kendskab til afledte eller accessoriske projekter. I nærværende sag er projekteringen af sådanne afledte eller accessoriske projekter, jf. ovenfor, endog allerede igangsat. Vi

tillader os som eksempler at henvise til følgende sager fra EU-domstolen (vores understregninger):

EU-Sag C-142/07:

*44 Som Domstolen allerede har fastslået hvad angår direktiv 85/337 bemærkes endelig, at formålet med det ændrede direktiv ikke kan omgås gennem en projekt-opdeling, og at manglende hensyntagen til projekternes kumulative virkning ikke i praksis kan føre til, at samtlige projektdele fritages for vurderingsforpligtelsen, idet projekterne i deres helhed kan få væsentlig indvirkning på miljøet som omhandlet i det ændrede direktivs artikel 2, stk. 1. ...*

*46 ... det ændrede direktiv skal fortolkes således, at det foreskriver, at der skal foretages en vurdering af de indvirkninger på miljøet, som projekter til ombygning og forbedring af byveje kan få, både når det drejer sig om de projekter, der er omhandlet i direktivets bilag I, nr. 7, litra b) eller c), og når der er tale om de projekter, som er nævnt i direktivets bilag II, nr. 10, litra e), eller bilag II, nr. 13, første led, som på grund af deres art, dimensioner eller placering i givet fald kan få væsentlig indvirkning på miljøet som følge af deres samspil med andre projekter.*

EU-Sag C-141/14:

*95 ... under hensyntagen til anvendelsen af artikel 4, stk. 2 og 3, i direktiv 2011/92, sammenholdt med bilag III, punkt 1, litra b), dertil, vil være hensigtsmæssigt at undersøge den kumulative virkning af de forskellige vindmølleprojekter, der er blevet godkendt i det vigtige fuglebeskyttelsesområde Kaliakra, har Domstolen allerede fastslået, at et projekts karakteristika især skal anskues i forhold til dets kumulation med andre projekter. Manglende hensyntagen til et projekts kumulative virkning med andre projekter kan nemlig i praksis føre til, at projektet fritages for vurderingsforpligtelsen, uanset at projektet i sammenhæng med andre projekter kan få væsentlig indvirkning på miljøet ...*

*97 Det skal derfor konstateres, at Republikken Bulgarien dels har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 4, stk. 2 og 3, i direktiv 2011/92 og bilag III, punkt 1, litra b), dertil, idet den i forbindelse med undersøgelsen af, om det var nødvendigt at foretage en vurdering af indvirkningerne på miljøet, ikke på en passende måde vurderede den kumulative virkning af vindmølleprojekterne »Windtech«, »Brestiom«, »Eco Energy« og »Longman Investment« på det vigtige fuglebeskyttelsesområde Kaliakra, der ikke er blevet udlagt som SBO, selv om det burde have været det, dels har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til det nævnte direktivs artikel 2, stk. 1, idet denne medlemsstat desuagtet godkendte gennemførelsen af vindmølleprojektet »Longman Investment«.*

Efter vores opfattelse, er der derfor en betydelig risiko for, at VVM-redegørelsen ikke opfylder kravene hertil i lov og direktiv, og at en gennemførelse af anlægsloven, respektive projektet derfor vil være retsstridigt med reelt helt uoverskuelige konsekvenser til følge. Det er afgørende for klima og miljø, at beslutningen foretages på et grundlag, der er helt i overensstemmelse med lov og direktiv. Hertil kommer i øvrigt, at f.eks. et standsningspåbud i tilfælde af, at VVM-redegørelsen underkendes, kan få endog meget betydelige økonomiske konsekvenser for bygherren. Vi kan derfor kun opfordre til, at processen sættes på hold, og at en samlet VVM-redegørelse for alle dele af projektet udarbejdes, dvs. inklusive infrastrukturprojekterne Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm, byudviklingen og en eventuel fremtidig dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn, respektive, at det med sikkerhed godtgøres, at VVM-redegørelsen ikke strider mod direktivet.

--oo0oo--

VVM-redegørelsens klimabelastningsudregninger er opsummeret i afsnit 1.11, 14 og 31.2. Konklusionen er overordnet, at de samlede CO<sub>2</sub>-emissioner afledt af projektet er på ca. 243.000/350.000 tons (s. 326/652) i perioden fra 2023 til 2055. Som nævnt har det ikke været muligt på grundlag af det fremlagte materiale og inden for

høringsfristen at verificere redegørelsens konklusioner i forhold til klimabelastning, men ud fra erfaringstal forekommer disse helt overordnet mindre sandsynlige. Vi tillader os derfor – efter reglerne om aktindsigt – at anmode om de fuldstændige beregninger og det til grund herfor foreliggende materiale med henblik på en gennemgang. I denne forbindelse hører vi gerne, om VVM-redegørelsen trækkes tilbage, såfremt beregningerne er behæftet med fejl, eller disse er misvisende.

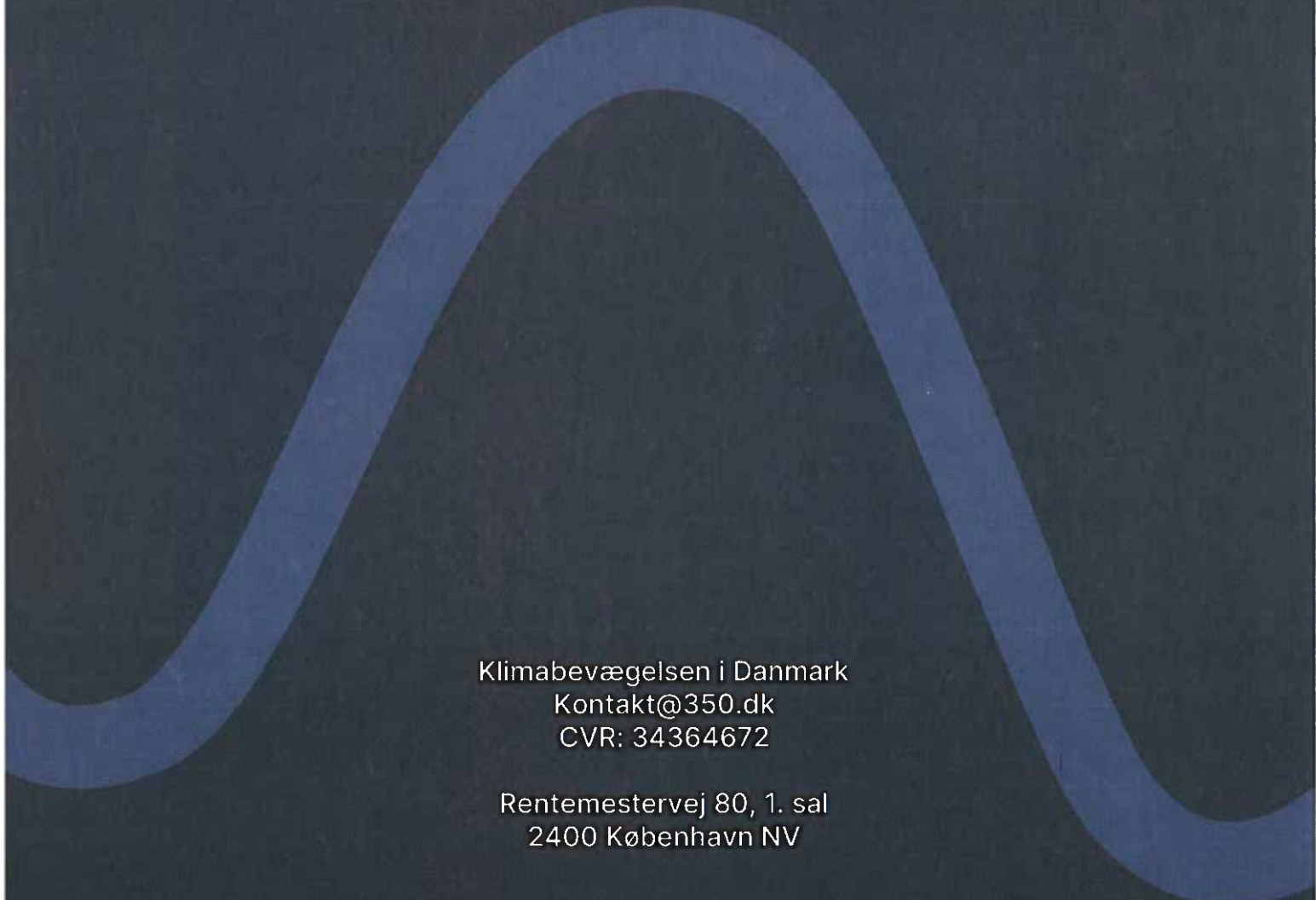
--oo0oo--

Giver vores høringssvar og anmodninger anledning til spørgsmål, er By- og Havn selvfølgelig meget velkommen til at kontakte undertegnede eller advokat Eskil Nielsen, København.

Frederik Roland Sandby  
Formand for bestyrelsen  
Klimabevægelsen i Danmark  
[sandby@klimabev.dk](mailto:sandby@klimabev.dk)  
+45 2295 4047

Eksil Nielsen  
Advokat (H)  
[en@enlaw.dk](mailto:en@enlaw.dk)  
+45 3315 1786

København, den 23-01-2021



Klimabevægelsen i Danmark  
Kontakt@350.dk  
CVR: 34364672

Rentemestervej 80, 1. sal  
2400 København NV

# 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<sup>1</sup>. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening<sup>2</sup>, 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

<sup>1</sup> Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

<sup>2</sup> <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 CO<sub>2</sub> 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<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup>.

**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,

**Simone Stegeager**

Kontakt:

---

<sup>3</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

<sup>4</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

**Fra:** Marianne Olsen  
**Sendt:** 24. januar 2021 12:05  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynetteholm

## Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm

Jeg er en af de mange, mange københavnere der bruger Københavns havn i min fritid.

Først og fremmest vil jeg gerne anerkende, at jeg finder det meget positivt, at der er taget højde for de "bløde trafikanter", så som sejlbåde, mindre motorbåde, kajaker m.m. i rapporten. Samtidig vil jeg dog opfordre til, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) og øvrige aktører, tager følgende to perspektiver i betragtning i forbindelse med det videre arbejde med planerne for etablering af Lynetteholmen:

1. Der er forskel på de bløde trafikanter, der er brug for bedre sikkerhed for de blødeste fritidssejlere. Under og efter etablering af Lynetteholmen bliver al trafik ud og ind af den nordlige ende af Københavns Havn samlet i Kronløbet, det betyder, at både og skibe af meget forskellig størrelse skal navigere mellem hinanden på forholdsvis lidt plads. Jeg synes i den forbindelse, at de tiltag der beskrives i rapporten for fritidssejlere primært kommer lystsejlere som sejlbåde og mindre motorbåde til gode. Man er i en kajak (og i robåd) væsentlig mere udsat i forhold til hækbølger, refleksbølger, strøm, vind, både der sejler (for) hurtigt osv. Alene det at sejle tæt på Kronløbet i dag er en udfordring, som jo af gode grunde ikke bliver mindre når al trafik samles her. Det er positivt, at der er tænkt i at udvide løbet med 20 meter, men de meter gør ikke den store forskel, hvis en motorbåd eller stort skib kommer forbi.

Jeg vil derfor opfordre til, at der tænkes i en alternativ, sikker rute ind og ud af havnens nordlige ende for ekstra bløde trafikanter som kajaker, robåde og SUP'ere.

2. Der bliver (endnu) længere til Amager Strand og en tur rundt om Amager. Som en der er vokset op i København gennem 80'erne og 90'erne er det fantastisk så meget havnen har udviklet sig i forhold til at blive en integreret del af fritids- og kulturlivet i Københavns Havn, herunder også for ro- og kajakklubberne i havnen samt klubberne ved Øresund nord og syd for Kronløbet.

For os er en tur til Øresund/rundt om Amager eller en tur til havnen for øresundsklubbernes vedkommende en populær aktivitet, som foretages mange gange på et år. Med tilføjelsen af Lynetteholmen er turen rundt om Amager og til Amager strand blevet 10-12 km længere. Noget der måske ikke synes af meget, men i kajak eller robåd er det ikke en ubetydelig distance, slet ikke når sikkerheden også er blevet forringet (jf. mit forrige punkt).

I forslaget er der medtaget etablering en kanal mellem Orientbassinet og Kalkbrænderihavnen. For stadig at kunne bibeholde muligheden for jævnlige roture mellem havnen og Amager Strand vil jeg opfordre til, at der også her etableres en kanal, fx. ved Margretheholm, eller som minimum en kajakoverbæring for stadig at gøre jævnlige, sikre ture til og fra Amagers østkyst mulige.

Med venlig hilsen  
Marianne Stæhr Olsen

---

**Fra:** Helle Hellmann  
**Sendt:** 24. januar 2021 12:06  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynetteholm

Ang Lynetteholm mener jeg, at det er så overvældende et projekt, der vil ændre hele hovedstaden og omegn samt Sundet, at det kræver en folkeafstemning evt i forbindelse med kommunalvalget.

Mvh

Helle Hellmann

Sendt fra min iPad

Til vvm@tbst.dk vedr. Lynetteholm

**Høringssvar fra Marie Hesseldahl Larsen til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
vedr. miljøkonsekvensrapporten for etableringen af Lynetteholm.**

Af VVM-redegørelsen fremgår det, at der i anlægsperioden forventes ca. 200 personbilture (100 hver vej) for medarbejdere dagligt og at transporterne af materialer forventes at ske ad eksisterende veje. Det vurderes desuden, at der i gennemsnit er tale om af størrelsesorden 66 lastbiler (33 hver vej) dagligt over flere år. Denne øgede trafik vil primært vil finde sted i arbejdstiden mellem kl. 7 og 17.

Det er under al kritik, at disse miljømæssige påvirkninger af trafikken og trafiksikkerheden, samt mulige løsninger på de trafikale udfordringer på Refshalevej/Forlandet også i anlægsperioden ikke er undersøgt nærmere i miljøkonsekvensrapporten. Det er mildest talt en uholdbar situation der pt. er lagt op til, og problematikken er en markant mangel i miljøkonsekvensrapporten.

Jeg konstaterer, at miljøkonsekvensrapporten karakteriserer den øgede trafik i anlægsfasen som "generelt ubetydelig". Denne vurdering anser jeg for at være direkte usand for så vidt angår Forlandet og Refshalevej.

Overordnet set mener jeg, at man allerede nu bør påbegynde heldækkende forberedelser/planlægning af infrastruktur til Refshaleøen og Lynetteholm, idet Refshalevej er utilstrækkelig som eneste færdselsåre fra centrum til de nye byudviklingsområder som samlet omfatter i størrelsesorden >100.000 beboere og arbejdspladser. Selv hvis metro og Østlig Ringvej etableres, vil Refshalevej være helt utilstrækkelig, og det er samtidig ikke ønskværdigt at lave markante udvidelser af Refshalevej, idet denne går gennem fredede fortidsminder og allerede løber meget tæt op ad beboelsesområder.

Ideelt set kunne Refshalevej blive omdannet til udelukkende at rumme den "super cykelsti", som Københavns Kommune planlægger fra Amager Strandpark til Refshaleøen. Motoriserede trafik (tungt som let) bør planlægges ført en anden vej ud på Refshaleøen fx over den kommende "jordvej". Denne type "grønne" og trafiksikre løsningsmuligheder er desværre alt for fraværende i VVM redegørelsen.

Et andet skridt i den rigtige retning kunne være at genåbne den midlertidigt lukkede "bussluse" på Holmen. Herved kunne skolevejen gøres mere sikker, idet man ville forhindre meget af den tunge trafik (som øges med Lynetteholmens etablering) mellem Christianshavn over Holmen og ud til Refshaleøen.

En af rapportens store svagheder er, at den hverken forholder sig til trafiksikkerheden i det specifikt berørte område eller trygheden i trafikken for de mange børn og børnefamilie, som bor ved og dagligt færdes på netop de omtalte veje. Det er voldsomt utilstrækkeligt belyst, alene at nøjes med at referere til det generelle københavnske vejnet, og derpå drage konklusionen "ubetydelig", da netop dette område ikke er sammenligneligt med noget gennemsnitligt københavnsk vejnet.

Området omkring Margrethesholm (Forlandet/Refshalevej) er karakteriseret ved en del fortidsminder og fredningslinjer, som vanskeliggør gode trafikale forhold og gør vejen uegnet til tung trafik. De ca. 2000 beboere på Margrethesholmen hvoraf ca. 500 er børn, skal hver dag krydse Forlandet/Refshalevej flere gange. Trafikken på denne strækning er i forvejen steget voldsomt de sidste 5 år, med de nyankomne offentlige tilbud og attraktioner på Refshaleøen, og udgør dagligt en meget farlig skole- og hverdagsvej for mange gående og cyklende mennesker.

De busser og lastbiler der i dag benytter sig af strækningen, krydser hyppigt de fuldt optrukne linjer både midt på vejbanen og ind over cykelstismarkeringer pga. vejenes forløb, som er uegnet til tung trafik. Derudover skal det bemærkes, at der er flere steder helt mangler cykel- og/eller gangstier, hvilket dagligt giver livsfarlige situationer, når gående eller cyklende skolebørn og andre presses ud mellem de tunge køretøjer på vejbanen. Vi mener, at der påhviler projektet et kolossalt ansvar for at forebygge livsfarlige situationer for borgerne i det berørte nabo område. Det er ikke en option, at vente på at der først sker et uheld. Lastbiltrafik og trafikuheld i den sammenhæng fylder desværre allermest i statistikken. Så det er indlysende, at ekstra 66 lastbiler per dag over flere år, bør betragtes som en væsentlig miljøpåvirkning og ikke mindst sikkerhedsmæssig udfordring, som rapport bør belyse og beskrive/illustrerer løsningsforslag for.

VVM-redegørelsen kunne med fordel have kigget nærmere på løsninger af trafiksituationen fx for flere hundrede skolebørn fra Margrethesholmen, der primært kører afsted mellem kl. 7.30-9.00 på hverdage, samt returnerer mellem kl. 14 og 17. Altså netop i det tidsrum som den øgede trafik vil finde sted.

Undersøgelsen burde have fokuseret på, hvorledes alle beboerne og besøgende på Margrethesholm trygt og sikkert kan krydse Forlandet/Refshalevej, samt sikre en ufarlig skolevej, allerede forud for den periode, hvor anlægsarbejdet går i gang. Det er ganske simpelt uansvarligt at påbegynde anlægsarbejdet, inden der er fundet og etableret tilfredsstillende og sikrer løsninger på denne alvorlige trafikudfordring. Trafikale forbedringer for de bløde trafikanter bør afgjort være på plads inden anlægsarbejdet ifm. Lynetteholm, og herunder etablering af modtageranlægget, påbegyndes.

Af VVM redegørelsen fremgår det, at det er muligt at nogle af transporterne vil benytte den nye adgangsvej, når den bliver etableret, men det kan ikke sikres.

Det anser jeg for yderst problematisk. Jeg er uforstående overfor, hvorfor VVM redegørelsen ikke på det kraftigste opfordrer til, at det sikres at ALLE transporter og også gerne øvrig trafik til Refshaleøen, benytter den nye adgangsvej, så snart det er muligt. Det er et forhold, som vi ser som en væsentlig mangel i undersøgelsen.

Ideelt set ville VVM redegørelsen indeholde en plan for, hvorledes trafikken på Forlandet/Refshalevej kan reduceres markant ift. i dag efter etableringen af adgangsveje for jordtransport til Refshaleøen. Derfor er det alarmerende at læse, at VVM redegørelsen regner med 1430 ekstra lastbiler på Refshalevej frem mod 2035 efter etableringen af ny adgangsvej. Rapporten bør redegøre for løsningsforslag, som forholder sig til den miljøpåvirkning og undersøgelsen skal kunne finde en løsning som forebyggende eller afhjælpende tiltag.

Som minimum bør følgende afværge-foranstaltninger foretages vedr. de dårlige trafikale forhold på Refshalevej:

- Forbedring af vejforholdene hurtigst muligt og forud for anlægsfasen, dvs. bedre cykel- og gangforhold igennem det kommunale projekt samt etablering af vejbump mhp. at reducere fart.
- Anlæggelse af adgangsvej før påbegyndelse af anlægsfasen.
- Krav om benyttelse af adgangsvejen, så snart den er anlagt. Dette bør gælde så tidligt som muligt (startende primo 2023) og fortsætte igennem hele driftsfasen, og bør desuden inkludere trafik til ARC, Biofos, mv. med henblik på at forbedre de trafikale forhold ad Forlandet, Kløvermarksvej og Raffinaderivej.
- Forpligtelse til at transportere så meget tungt materiel (sten, sand, spuns) som muligt ad vandvejen.

Jeg vil gerne bidrage med yderligere input og sparring i forhold til de forbedringsmuligheder, som jeg mener, at VVM redegørelsen ikke i tilstrækkelig eller tilfredsstillende grad har forslået.

444

---

**Fra:** Ronni Hansen  
**Sendt:** 24. januar 2021 12:22  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar om Lynetteholm

# Hvordan sikres det at Lynetteholm ikke kun bliver et projekt for de rige mennesker i København med dyre huslejer, ejerboliger, dyre erhvervslejemål manglende fornuftig infrastruktur med butikker, kulturliv og grønne oaser og billig parkering for beboere og besøgende?... Jvf. Ørestaden som er et totalt flop idag eller sammenligning området omkring Orientkaj/Nordhavn metro eller waterfront i Hellerup.....vil det blive "det nye strandvejs byggeri-område kun for rige?

# Er der tænkt på en strandoase/havnebade på Lynetteholm ligesom f.eks. svanemøllestranden eller havnebadene i Københavns indre by?

Med venlig hilsen  
Ronni Lerche Hansen



**Fra:** Rune Berg  
**Sendt:** 24. januar 2021 12:50  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Hørings svar til Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm

Jeg er en af de mange, mange københavnere der bruger Københavns havn i min fritid. For mit vedkommende som kajak- og robådsroer i havnen og Øresund, gennem mit medlemskab i både danske studenters roklub og bådlaug Havndestad der hører hjemme i den sydlige del af Københavns Havn.

Først og fremmest vil jeg gerne anerkende, at jeg finder det meget positivt, at der er taget højde for de "bløde trafikanter", så som sejlbåde, mindre motorbåde, kajaker m.m. i rapporten. Samtidig vil jeg dog opfordre til, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) og øvrige aktører, tager følgende to perspektiver i betragtning i forbindelse med det videre arbejde med planerne for etablering af Lynetteholmen:

1. Der er forskel på de bløde trafikanter, der er brug for bedre sikkerhed for de blødeste fritidssejlere. Under og efter etablering af Lynetteholmen bliver al trafik ud og ind af den nordlige ende af Københavns Havn samlet i Kronløbet, det betyder, at både og skibe af meget forskellig størrelse skal navigere mellem hinanden på forholdsvis lidt plads. Jeg synes i den forbindelse, at de tiltag der beskrives i rapporten for fritidssejlere primært kommer lystsejlere som sejlbåde og mindre motorbåde til gode. Man er i en kajak (og i robåd) væsentlig mere udsat i forhold til hækbølger, refleksbølger, strøm, vind, både der sejler (for) hurtigt osv. Alene det at sejle tæt på Kronløbet i dag er en udfordring, som jo af gode grunde ikke bliver mindre når al trafik samles her. Det er positivt, at der er tænkt i at udvide løbet med 20 meter, men de meter gør ikke den store forskel, hvis en motorbåd eller stort skib kommer forbi.

Jeg vil derfor opfordre til, at der tænkes i en alternativ, sikker rute ind og ud af havnens nordlige ende for ekstra bløde trafikanter som kajaker, robåde og SUP'ere.

2. Der bliver (endnu) længere til Amager Strand og en tur rundt om Amager. Som en der er vokset op i København gennem 80'erne og 90'erne er det fantastisk så meget havnen har udviklet sig i forhold til at blive en integreret del af fritids- og kulturlivet i Københavns Havn, herunder også for ro- og kajakklubberne i havnen samt klubberne ved Øresund nord og syd for Kronløbet.

For os er en tur til Øresund/rundt om Amager eller en tur til havnen for øresundsklubbernes vedkommende en populær aktivitet, som foretages mange gange på et år. Med tilføjelsen af Lynetteholmen er turen rundt om Amager og til Amager strand blevet 10-12 km længere. Noget der måske ikke synes af meget, men i kajak eller robåd er det ikke en ubetydelig distance, slet ikke når sikkerheden også er blevet forringet (jf. mit forrige punkt).

I forslaget er der medtaget etablering en kanal mellem Orientbassinet og Kalkbrænderihavnen. For stadig at kunne bibeholde muligheden for jævnlige roture mellem havnen og Amager Strand vil jeg opfordre til, at der også her etableres en kanal, fx. ved Margretheholm, eller som minimum en kajakoverbæring for stadig at gøre jævnlige, sikre ture til og fra Amagers østkyst mulige.

Venlig hilsen

Rune Berg



**Høringssvar angående miljøkonsekvensrapport, Lynetteholm:**

1. **72 lastbiler i timen, ti timer om dagen, i 30 år, i København - er den direkte konsekvens af at bygge den kunstige ø.** Som københavnere er vi stærkt bekymret for jordopfyldning med lastbiler. Det vil føre til partikelforurening, støjgener, trafikkaos og stigning i antal trafikulykker grundet tung trafik gennem København.

Det er ikke tilstrækkeligt belyst, hvilke konsekvenser By og Havn / Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mener, at trafikken gennem byen vil få?

Det meste af opfyldningsjorden er deponeret ved Nordhavn, så jordopfyldning kan sejles til opfyldningspladsen på Refshaleøen. Dette må være en langt mere klimavenlig løsning.

Det er ikke tilstrækkeligt belyst, hvilken løsning By og Havn / Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mener, er mest klimavenlig?

2. Som fritidssejler med bådplads i S/K Lynetten, Margretheholm havn, er vi bekymret for, hvor vi og mange andre fremover kan have deres båd? Vi er også bekymret for ødelæggelsen af det unikke havnemiljø i Danmarks største selvbyggede bådhavn. Her er et helt særligt kultur- og havnemiljø med 1232 medlemmer og 736 bådpladser. Se mere her: <http://www.lynetten.dk/j36/index.php/nyheder/billeder/category/91-vi-byggede-havnen>

Under Corona har S/K Lynetten i den grad været ekstra brugt, selv på kolde vinterdage har der været fuldt af liv. København har brug for den slags grønne og blå åndehuller.

3. Vi vil gerne vide, hvad det betyder for badevandet i København, at man lukker ud til det åbne vand? Og hvilken betydning processen med jordpåfyldning i øvrigt har for fauna, fisk og fiskeri i Københavns havne? Dette er ikke tilstrækkeligt belyst.

4. By og Havn skriver, at Lynetteholmen skal klimasikre København. Vi kunne godt tænke os at vide, om ikke København kunne få meget mere klimasikring for de samme milliarder, hvis man (i stedet for at bygge en ø) byggede diger, à la de tegninger arkitektfirmaet BIG har tegnet til klimasikring af Lower Manhattan? Det er ikke tilstrækkeligt belyst, hvordan By og Havn / Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mener, at man får mest klimasikring for pengene?

I den forbindelse vil vi gøre opmærksom på, at BIG inviterede alle berørte på Manhattan til at deltage i en grundig dialog og demokratisk proces; noget vi ikke ser i København, hvor vi føler at beslutninger tages hen over hovedet på folk – oven i købet i en tid med Corona, hvor det er svært at samles for debat.

Udskyd eller drop beslutningen om den kunstige ø Lynetteholmen.

Kaj Bruun Mortensen og Vibe Stenholt Andersson

**Fra:** john h SIMONsen  
**Sendt:** 24. januar 2021 13:23  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynetteholm  
**Vedhæftede filer:** lynetteholm.PDF

**Sag:** TS6040102-00024  
**Sagsdokument:** 9024914

## Høringssvar vedrørende miljøvurdering af Lynetteholm

Jeg skriver som borger bosat i Københavns Kommune, for at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og projektets uafklarede økonomi.

### Klagepunkter:

Det fremviste projekt for Lynetteholm rummer en række fremtidsperspektiver, som viser at den fremtidige anvendelse ikke er begrænset til alene at være et jorddepot. Der skitseres kommende rekreative anvendelser for hele København, samt by- og boligformål.

Dette betyder, at der ligger tanker som rækker langt ud over jorddeponi. Hvilket betyder at Miljøredegørelsen ikke er fyldestgørende!

Miljøredegørelsen er et skræmmende eksempel på en kortsigtet vinkel, og der lægges op til en ren salamipolitik.

### Der er ikke redegjort for:

1. Den miljøpåvirkning, som indsnævringen sejltrenden Kongedybet pga. anlægget udvidelse mod Middelgrunden vil medføre. En af konsekvenserne er, at vandudskiftningen ved Amager strand vil blive reduceret. Hvilket kan give øgede slam/mudder aflejringer og ringere badeforhold.

*Der bør redegøres for, hvordan de ændrede strømforhold påvirker badeforhold og havmiljø i Øresund både syd og nord for Lynetteholm.*

2. Trafikbetjeningen af de kommende boliger/erhverv på Lynetteholm, vil nødvendiggøre udbygning af veje og kollektiv trafikbetjening. Allerede nu ligger der skitser til en Øster Ringvej, herved antallet af biler i og omkring København forøges. Det vil være nødvendigt at ringvejen videreføres mod syd til motorvejen over Amager.

*Denne del synes fuldstændigt overset, og de gener dette vil påføre de rekreative områder langs Amager østkyst, og herunder sejlere og beboere, er ikke medtaget i Miljøvurderingen.*

*Inden Lynetteholmen besluttet bør det undersøges om der findes kollektive løsninger, så biltrafikken i København ikke øges. Denne del af projektet er der ikke tilstrækkeligt redegjort for, idet de økonomiske konsekvenser vil forringe den samlede økonomi.*

3. Stormflodsplanen 2017 for København Kommune anbefaler, på baggrund af den nyeste statistik, at der primært anlægges stormflodssikring i den sydlige og den østlige del af København. Det sker for at sikre mod stormfloder fra syd, der er en mere nærværende trussel end stormfloder fra nord. Hele sikringen mod stormfloder fra syd og nord vurderes ud fra et rent økonomisk synspunkt at skulle være klar om 30-40 år.

*Derfor bør jorddeponeringen ske syd for København, og indgå i stormflodssikringen fra Køge Bugt.*

4. Uanset at den samlede jordtransport i København ikke formodes at stige, så vil jordtransporten på allerede svært belastede veje såsom Torvegade, Amagerbrogade og Vermlandsgade øge de allerede eksisterende støj- og dieselforureningsproblemer i boligerne og institutioner langs disse gader. Der dør allerede nu for mange københavnere for tidligt grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal kan forventes at stige, når trafikken forøges.

*Derfor bør trafikken ledes væk fra Amager nord, og der må kunne findes andre muligheder for jorddepoter. Alternativt bør der stilles støj og forurenings krav til lastbilerne, og etableres støjskærme..*

5. Miljøkonsekvensrapporten omtaler, at etableringen af spuns ikke vil støjbelaste væsentligt. En spunsning vil oftest foretages ved ramning. Det forekommer derfor betænkeligt, at det anbefales at hæve den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

*Det foreslås, at fundering ved ramning erstattes af vibrering eller nedpresning, hvis dette ikke ønskes bør redegøres hvorfor i forhold til byggeteknik og økonomi.*

6. Den planlagte vej hen over indsejlingen til Margretheholm Havn, til lastbiler med jord til Lynetteholm, er udformet som en dæmning med en oplukkelig bro, til skibe med master, og med en gennemsejlingshøjde på 4,5 meter, og samtidig er broen planlagt at være lukket på hverdage fra kl. 7-16. Dette vil hindre den normale fri sejlads til havnen og på sigt nedlægge havnen, da anlægsfasen kan forventes at strække sig betragtelig længere en jordpåfyldning. Udføres vej og bro som planlagt vil brugere af havnen være stærkt begrænset til sejlads uden for lukketiden. Såfremt vejen ikke spærres for almindelig færdsel og fjernes efter etableringen og bebyggelsen af Lynetteholmen, er muligheden for at den overgår som almindelig færdselsåre.

*Der bør derfor kunne findes en mere sejlervenlig løsning herpå. Det kunne være en fast brovagt, som fx ved Christianhavns kanal ved Tranegravsbroen.*

7. Lukkes Lynetteløbet, vil det i praksis vanskeliggøre / stoppe alle sejlere fra Amagers østkyst i at sejle ind i Københavns Havn. Ligeledes vil det vanskeliggøre hovedparten af alle de både, der i dag har bådplads i Københavns kanaler, i at sejle ud i Øresund, da Københavns Havn vil blive vanskelig at besejle. Uanset den planlagte udformning af Kroneløbet, hvor bredden øges med ca. 20 m (på smalleste sted), så bliver det kommende smalleste sted væsentligt længere ca. 500m! Det betyder at sejlåde skal bruge længere tid til at komme gennem Kroneløbet

*Den besejlingsmulighed til Københavns havn, der er i dag gennem Lynetteløbet, bør derfor bevares som en sejlrende, der muliggør gennemsejling med fuld frihøjde, dvs. uden tværgående broer. Al trafik for Metro, biler, cykler og gående bør lægges i tunneler under Lynetteløbet, så det efter etableringen af Lynetteholmen stadig vil være muligt for fritidssejlere og andre vandsportsudøvere at sejle ind og ud af Københavns Havn på en sikker måde.*

*Det bør undersøges, som planlagt ved Nordhavn om der kan skabes passage for små både og roere mellem Margretheholm og Københavns havn.*

8. Når det endelige skitserede projekt realiseres med boliger og rekreative anlæg, vil det ikke være foreneligt med at Danmarks største rensningsanlæg ligger på Refshaleøen. Almindeligvis kræver rensningsanlæg af denne størrelse en miljø sikkerheds afstand på mindst 700 m. Det er muligt at overdække et sådant rensningsanlæg, men det er meget bekosteligt, både i anlæg og afledte årlige driftsomkostninger. Alternativet hertil er at finde en anden placering til rensningsanlægget. Her er udfordringen både at finde plads til selve anlægget og passende udløbsmuligheder for det "rensede" spildevand.

*Der bør redegøres for de muligheder, der er for at flytte rensningsanlægget samt hvordan spildevandsledninger kan etableres og den samlede økonomi. Endelig bør der såfremt rensningsanlægget flyttes med udløb til Køge Bugt redegøres for de miljømæssige konsekvenser for havmiljøet.*

Venlig hilsen,

John Hessing Simonsen

Kontakt:



## Høringssvar vedrørende miljøvurdering af Lynetteholm

Jeg skriver som borger bosat i Københavns Kommune, for at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og projektets uafklarede økonomi.

### Klagepunkter:

Det fremviste projekt for Lynetteholm rummer en række fremtidsperspektiver, som viser at den fremtidige anvendelse ikke er begrænset til alene at være et jorddepot. Der skitseres kommende rekreative anvendelser for hele København, samt by- og boligformål.

Dette betyder, at der ligger tanker som rækker langt ud over jorddeponi. Hvilket betyder at Miljøredegørelsen ikke er fyldestgørende!

Miljøredegørelsen er et skræmmende eksempel på en kortsigtet vinkel, og der lægges op til en ren salamipolitik.

### Der er ikke redegjort for:

1. Den miljøpåvirkning, som indsnævringen sejltredden Kongedybet pga. anlægget udvidelse mod Middelgrunden vil medføre. En af konsekvenserne er, at vandudskiftningen ved Amager strand vil blive reduceret. Hvilket kan give øgede slam/mudder aflejringer og ringere badeforhold.

*Der bør redegøres for, hvordan de ændrede strømforhold påvirker badeforhold og havmiljø i Øresund både syd og nord for Lynetteholm.*

2. Trafikbetjeningen af de kommende boliger/erhverv på Lynetteholm, vil nødvendiggøre udbygning af veje og kollektiv trafikbetjening. Allerede nu ligger der skitser til en Øster Ringvej, herved antallet af biler i og omkring København forøges. Det vil være nødvendigt at ringvejen videreføres mod syd til motorvejen over Amager.

*Denne del synes fuldstændigt overset, og de gener dette vil påføre de rekreative områder langs Amager østkyst, og herunder sejlere og beboere, er ikke medtaget i Miljøvurderingen.*

*Inden Lynetteholmen besluttet bør det undersøges om der findes kollektive løsninger, så biltrafikken i København ikke øges. Denne del af projektet er der ikke tilstrækkeligt redegjort for, idet de økonomiske konsekvenser vil forringe den samlede økonomi.*

3. Stormflodsplanen 2017 for København Kommune anbefaler, på baggrund af den nyeste statistik, at der primært anlægges stormflodssikring i den sydlige og den østlige del af København. Det sker for at sikre mod stormfloder fra syd, der er en mere nærværende trussel end stormfloder fra nord. Hele sikringen mod stormfloder fra syd og nord vurderes ud fra et rent økonomisk synspunkt at skulle være klar om 30-40 år.

*Derfor bør jorddeponeringen ske syd for København, og indgå i stormflodssikringen fra Køge Bugt.*

4. Uanset at den samlede jordtransport i København ikke formodes at stige, så vil jordtransporten på allerede svært belastede veje såsom Torvegade, Amagerbrogade og Vermlandsgade øge de allerede eksisterende støj- og dieselforureningsproblemer i boligerne og institutioner langs disse gader. Der dør allerede nu for mange københavnere for tidligt grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal kan forventes at stige, når trafikken forøges.

*Derfor bør trafikken ledes væk fra Amager nord, og der må kunne findes andre muligheder for jorddepoter. Alternativt bør der stilles støj og forurenings krav til lastbilerne, og etableres støjskærme..*

5. Miljøkonsekvensrapporten omtaler, at etableringen af spuns ikke vil støjbelaste væsentligt. En spunsning vil oftest foretages ved ramning. Det forekommer derfor betænkeligt, at det anbefales at hæve den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

*Det foreslås, at fundering ved ramning erstattes af vibrering eller nedpresning, hvis dette ikke ønskes bør redegøres hvorfor i forhold til byggeteknik og økonomi.*

6. Den planlagte vej hen over indsejlingen til Margretheholm Havn, til lastbiler med jord til Lynetteholm, er udformet som en dæmning med en oplukkelig bro, til skibe med master, og med en gennemsejlingshøjde på 4,5 meter, og samtidig er broen planlagt at være lukket på hverdage fra kl. 7-16. Dette vil hindre den normale fri sejlads til havnen og på sigt nedlægge havnen, da anlægsfasen kan forventes at strække sig betragtelig længere en jordpåfyldning. Udføres vej og bro som planlagt vil brugere af havnen være stærkt begrænset til sejlads uden for lukketiden. Såfremt vejen ikke spærres for almindelig færdsel og fjernes efter etableringen og bebyggelsen af Lynetteholmen, er muligheden for at den overgår som almindelig færdselsåre.

*Der bør derfor kunne findes en mere sejlervenlig løsning herpå. Det kunne være en fast brovagt, som fx ved Christianhavns kanal ved Tranegravsbreen.*

7. Lukkes Lynetteløbet, vil det i praksis vanskeliggøre / stoppe alle sejlere fra Amagers østkyst i at sejle ind i Københavns Havn. Ligeledes vil det vanskeliggøre hovedparten af alle de både, der i dag har bådplads i Københavns kanaler, i at sejle ud i Øresund, da Københavns Havn vil blive vanskelig at besejle. Uanset den planlagte udformning af Kroneløbet, hvor bredden øges med ca. 20 m (på smalleste sted), så bliver det kommende smalleste sted væsentligt længere ca. 500m! Det betyder at sejlåde skal bruge længere tid til at komme gennem Kroneløbet

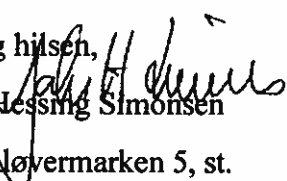
*Den besejlingsmulighed til Københavns havn, der er i dag gennem Lynetteløbet, bør derfor bevares som en sejlrende, der muliggør gennemsejling med fuld frihøjde, dvs. uden tværgående broer. Al trafik for Metro, biler, cykler og gående bør lægges i tunneler under Lynetteløbet, så det efter etableringen af Lynetteholmen stadig vil være muligt for fritidssejlere og andre vandsportsudøvere at sejle ind og ud af Københavns Havn på en sikker måde.*

*Det bør undersøges, som planlagt ved Nordhavn om der kan skabes passage for små både og roere mellem Margretheholm og Københavns havn.*

8. Når det endelige skitserede projekt realiseres med boliger og rekreative anlæg, vil det ikke være foreneligt med at Danmarks største rensningsanlæg ligger på Refshaleøen. Almindeligvist kræver rensningsanlæg af denne størrelse en miljøsikkerheds afstand på mindst 700 m. Det er muligt at overdække et sådant rensningsanlæg, men det er meget bekosteligt, både i anlæg og afledte årlige driftsomkostninger. Alternativet hertil er at finde en anden placering til rensningsanlægget. Her er udfordringen både at finde plads til selve anlægget og passende udløbsmuligheder for det "rensede" spildevand.

*Der bør redegøres for de muligheder, der er for at flytte rensningsanlægget samt hvordan spildevandsledninger kan etableres og den samlede økonomi. Endelig bør der såfremt rensningsanlægget flyttes med udløb til Køge Bugt redegøres for de miljømæssige konsekvenser for havmiljøet.*

Venlig hilsen,

  
John Helsing Simonsen

Ved Kløvermarken 5, st.  
2300 København S.

Kontakt:

---

**Fra:**  
**Sendt:** 24. januar 2021 13:28  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynetteholm

Efter at have kigget materialet for den nye Lynetteholm, kan jeg godt være bange for at det betyder en de facto lukning af havnen i nord for mindre både. Med tung trafik, som krydstogtskibe e.lign., terrorsikring og lign. virker det ikke usandsynligt at man vil finde det nødvendigt at lukke helt også selvom det ikke er planen fra start af.

Jeg vil derfor foreslå at man tænker småbådes og ikke mindst robåde og kajakker ind i planen, fx ved at lave en gennemsejling mellem Margrethe havnen og lynettehavnen.

Mvh  
Marten Ølgaard



## Høringssvar vedr. Lynetteholm

Vi er som småbørnsfamilie i København stærkt bekymrede for Københavns Kommunes plan om, at etablere en stor kunstig halvø i Københavns Havn, særligt mht. hvilke miljøpåvirkning det enorme anlægsprojekt har.

Etableringen af Lynetteholm vil betyde en voldsom trafik med tunge lastbiler, hvis der hvert år skal køres anslagsvis 2,6 millioner tons jord fra hovedstadens byggepladser til øen.

Det betyder også, at vi og vores to små børn dagligt vil blive udsat for både støjforurening og partikelforurening fra et stort antal lastbiler, der ifølge planen skal passere forbi vores stuelejlighed i Ingerslevsgade på Vesterbro.

Det er veletableret, at støjforurening har en række negative konsekvenser for både helbred og trivsel, for dem der udsættes for den. Luftforurening er årsag til, at der hvert år dør ca. 550 personer for tidligt i København.

Vi er tilhængere af byudvikling, når det kommer byen og omegnskommunerne til gode. Men det er desværre ikke det, der er udsigt til, med den nuværende aftale om Lynetteholmen.

Vi håber derfor, at Københavns Kommune – i stedet for at haste en så vigtig og dyr beslutning igennem – vil genoverveje den nuværende plan i forbindelse med konstruktionen af Lynetteholm og associerede projekter, og se på andre løsninger og en koordineret byudvikling i samarbejde med omegnen. Vi håber også, at kommunen vil forfølge en byudvikling som harmonerer med vores fælles mål om at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet med 70 procent, og at København i 2025 skal være CO<sub>2</sub>-neutral.

Lynetteholmen er den forkerte retning at gå – både for klimaet og for os københavnere.

Venlig hilsen

Rajesh Holmen (beskæftigelsesrådgiver) og Emilie Ekeberg (journalist)

**Fra:** Ole Smedegaard  
**Sendt:** 24. januar 2021 14:08  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Indsigelse mod Lynetteholmprojektet  
**Vedhæftede filer:** Forslag til separation af sejladsen i Kronløbet nord for Lynetteholmen.PDF

**Sag:** TS6040102-00024  
**Sagsdokument:** 9024919

Undertegnede gør hermed indsigelse mod Lynetteholmsprojektet med udgangspunkt i miljøvurderingen af projektet.

Specifikt går min indvending på den uoprettelige skade, som projektet vil påføre sikkerheden for sejladsen på det berørte område. Fritidssejlerne er i dag flittige brugere af området, og den sammenblanding af fritids- og erhvervstrafik, der vil være konsekvensen af projektet, vil betyde en helt uacceptabel øgning af risikoen for katastrofale hændelser. De løsninger på dette, der er foreslået i miljørapporten, fremtræder både utilstrækkelige og uigennemtænkte, og vil uvægerligt føre til ulykker, i værste fald med fatale følger. Jeg skal blot minde om jetski-ulykken i 2017, hvor man så det ulykkelige resultat af, at de relevante myndigheder ignorerede talrige advarsler. Lad ikke noget lignende ske igen!

Skulle projektet mod mine forhåbninger blive igangsat, har jeg vedhæftet et forslag til hvordan trafikken gennem Kronløbet kunne afvikles på en mere sikker og hensigtsmæssig måde.

Med venlig hilsen

Ole Smedegaard  
*Partner, KnowTech Aps.*

Af den nyligt fremkomne miljørapport vedr. etablering af Lynetteholmen samt det af By & Havn udsendte faktaark vedr. sejladsforhold af 18. dec. 2020, fremgår det, at al lystsejlads fremover skal føres gennem Kronløbet sammen med krydstogtskibe, DFDS og anden erhvervstrafik.

Af hensyn til sikkerheden er der lagt op til, at Kronløbet i flere perioder skal kunne spærres for lystsejlere. Der vil angiveligt blive etableret ventepladser, hvor fritidssejlere kan afvente at gennemsejlingen igen er fri. Beskrivelsen af dette, samt de tilhørende sikkerhedsforanstaltninger, er i By & Havns faktaark beskrevet i meget ukonkrete vendinger.

Jeg er bådejer og aktiv sejler med base i Københavns Havn, har yachtskippergrad og mere end 50 års sejlererfaring bag mig. Desuden har jeg indtil for nylig i en årrække boet i Det Gule Pakhus med uhindret udsigt til sejladsen i den nordlige del af Københavns Havn.

På baggrund af mine erfaringer og observationer er det min klare opfattelse, at foranstaltningerne med at lukke Kronløbet for lystsejlads i perioder vil frembyde store sikkerhedsmæssige problemer.

I det meste af året er der en stor trafik af fritidssejlere ud og ind af Lynetteløbet. Vi taler om sejl både, herunder et stort antal gæstebåde, motorbåde, speedbåde, robåde, kajaker m.v. For en sejler som mig er det tydeligt, at dele af disse brugere af vandet i bedste fald kun har et rudimentært kendskab til søvejsregler og søsikkerhed. At gøre en periodisk spærring af det eneste tilbageværende sejlløb effektiv vil derfor kræve store ressourcer i form af signalering, skiltning, afviserfartøjer, politipatruljer samt en betydelig informationsindsats. At sikre at alt dette foregår effektivt og på en fejlsikker måde er afgørende, da roderi i trafikken mellem oceangående krydstogtskibe og fritidssejlere i form af kajaker, paddleboards og alle de øvrige bådtyper nemt kan ende i såvel menneskelig som materiel katastrofe. Det står heller ikke klart hvordan de annoncerede ventepladser i praksis skal udformes. Men med den trafik der er af fritidssejlads ind og ud af havnen, især på gode sommerdage, risikerer man – igen - at der opstår kaos og dermed farlige situationer. Ventepads på den åbne østside af Lynetteholmen vil også nemt kunne vise sig uanvendelig, selv under almindelige vejrforhold. Hele planen om jævnligt at spærre for fritidssejladsens brug af Kronløbet mangler realisme baseret på indsigt i de praktiske forhold. Endelig er det – ligeledes fra en søsikkerhedsmæssig synsvinkel – meget risikabelt at lægge hindringer i vejen for sejlfolkets fri adgang til sikkert havneanløb på alle tider af døgnet.

Det er derfor nødvendigt at finde en model, der giver fritidstrafikken uhindret adgang til at sejle sikkert ud og ind af Kronløbet.

Dette vil f.eks. kunne håndteres med den løsning, der allerede i dag er i brug inde i den nordlige del af havnen. Her er placeret en nord-sydgående række gule bøjer på havnens østlige side, med en letforståelig regel om at fritidsfartøjer skal holde sig mellem bøjerne og den østlige side af havneanlægget.

På samme måde kunne der placeres en række gule bøjer tæt på Lynetteholmens kystlinje mod Kronløbet. I det således afgrænsede sejlløb langs nordkysten af Lynetteholmen skal fritidssejlere kunne færdes frit, uden at trafikken blandes sammen med erhvervstrafikken i Kronløbet. Dels er princippet om adskillelse af erhvervstrafik og lystsejlads velkendt, dels vil en skiltning nemt kunne gøres intuitivt forståelig, også for sejlere med et ringe kendskab til havnereglement og søafmærkning. Et sådant sejlløb for lystfartøjer vil selvfølgelig tage lidt af sejlløbets bredde for erhvervsfartøjerne, men selv på den smalleste del mod vest, vil der stadig være tale om en begrænsning, der i praksis ikke vil få betydning for afviklingen af den

professionelle trafik. Endelig er kystlinjen jo ikke etableret endnu, og man kunne om nødvendigt overveje at trække den nogle få meter mod syd.



Sejlløb til  
fritidssejls,   
begrænset af  
gule bøjer

Med dette forslag appellerer jeg til de relevante myndigheder om at indgå i et konstruktivt samarbejde med fritidssejlerne, og dermed medvirke til løsninger, der er holdbare på lang sigt for alle parter.

Ole Smedegaard

---

**Fra:** Rikke Adelsten Behrendt  
**Sendt:** 24. januar 2021 14:18  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynetteholmen

&gt;

Nej tak til Lynetteholmen.

København har ikke brug for mere tung trafik og luksuslejligheder til de rige. De penge kunne bruges meget bedre.

Mvh. Rikke Adelsten Behrendt

**Fra:** N B  
**Sendt:** 24. januar 2021 14:26  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynetteholm - Høringssvar

Jeg, Nynne C. Borup, bibliotekar, tilslutter mig følgende høringssvar :

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 file:///C:/Users/salli/AppData/Local/Temp/kbh-2025-klimaplan-2012-\_930.pdf.

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 lastbiler, der skal køre læs med udfyldning til Lynetteholmen.

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 Lynetteholm.

VVM-rapporten benytter ofte en metode, hvor problemerne betragtes ekstremt overordnet, så alle væsentlige detaljer forsvinder. Som eksempel kan nævnes problemerne med lastbiltransport. Her betragtes København ofte som en "enhed". Dette betyder, at der argumenteres med, at der ikke er den store forskel på den eksisterende transport til Nordhavn og den kommende til Lynetteholm. Dette på trods af at adgangsforholdene er væsentlig forskellige i Nordhavn sammenlignet med den kommende Lynetteholm. En af forskellene er, at for at komme til Lynetteholm, så skal lastbilerne køre over en forbindelse mellem Sjælland og Amager. I henhold til rapporten er det Knippelsbro og Langebro, der hovedsageligt vil blive benyttet. At benytte dette meget overordnede synspunkt giver et helt forkert indtryk af problemerne. Til gengæld giver det et meget besnærende indtryk. Dette går igennem hele VVM-rapporten, og det ser ud, som denne tilgang er benyttet for udelukkende at give et positivt indtryk af projektet.

På regeringens hjemmeside fremgår det klart, at i forbindelse med Lynetteholm er der tale om en ny bydel med tunnel og Metro.

<https://www.regeringen.dk/nyheder/2018/regeringen-og-koebenhavns-kommune-vil-bygge-en-helt-ny-bydel/>

Da der er tale om et samlet projekt, så skal VVM-rapporten indeholde alle aspekter af dette. Det gøre den ikke, idet man har valgt en salamimetode, hvor de enkelte elementer behandles hver for sig. Det betyder, at der ikke fremlægges den totale miljø- og klimakonsekvens. Borgerne får aldrig en samlet vurdering af konsekvenserne.

Endvidere indeholder den aktuelle VVM-rapport kun etableringsfasen af selve øen Lynetteholm. Der er intet i VVM-undersøgelse, der beskriver problemerne, når øen skal tages i brug, og der skal bygges boliger osv. Dette er i henhold til EU-loven ulovligt.

I forhold til jordtransport er der i rapporten beskrevet, at der ikke er den store forskel i forhold til nu, og der er benyttet nogle trafiktællinger for at dokumentere dette. Disse trafiktællinger er imidlertid alt for gamle (2014), og giver ikke et retvisende billede af situationen i dag.

Endvidere skal hovedparten af lastbiler med jord til Nordhavn ikke køre over en bro. Det skal de alle i fremtiden. I materialet fremgår det at specielt Knippelsbro og Langebro bliver belastet.

I rapporten er der heller ikke taget hensyn til at Langebro skal repareres. I henhold til Københavns Kommune er Langebro den mest trafikerede bro i København, hvor der dagligt kører 52.500 biler over. På grund af en konstruktionsfejl i den oprindelige bro skal Langebro i perioden 2021 – 2025 repareres for at undgå at der skal laves en helt ny bro. Direkte adspurgt svarer Københavns Kommune, at alle vejbaner ikke vil være åbne i denne periode, samt at der vil være kødannelser, selv om nogle vil søge andre veje. Erfaringerne fra 2020 viser, at en ret stor del af dem, der vælger andre veje, vælger Knippelsbro.

Dette tager den eksisterende VVM-rapport slet ikke hensyn til. På grund af de forældede trafiktællinger, der benyttes, tages der heller ikke hensyn til, at der allerede kører en del lastbiler over Knippelsbro til projektet på Papirøen.

Antallet af lejligheder og rækkehuse på Christianshavn/Amager er vokset voldsomt efter de trafiktællinger, som VVM-rapporten benytter sig af. VVM-rapporten bør tage højde for dette samt evaluere, hvad de ekstra lastbiler på broerne har af konsekvens for pendlerne – både dem der kører i egen bil, og dem der benytter busruterne over Knippelsbro og Langebro.

Set i lyset af trafikken på de 2 broer er miljø- og klimabelastningen også vurderet helt forkert i den nuværende VVM-rapport. Der skal således beregnes meget lang transporttid for lastbilerne med heraf følgende øget belastning af miljøet og klimaet. Dette gælder også, hvis det påtænkes at benytte andre broer til Christianshavn/Amager (Sjællandsbroen, motorvejen) idet transporten så bliver længere.

Endelig bør sliddet på de 2 broer beregnes, så det kan vurderes, om de trafikale problemer for pendlerne i perioder bliver endnu mere kaotiske, for de broerne skal reparaes.

Der mangler en del detaljer omkring lastbiltransport kontra bådtransport. Specielt på klima og miljø. Det må konstateres, at I London er det ved et lignende projekt beregnet at klimaet og miljøet gavnes betragteligt ved bådtransport frem for lastbiltransport. Samtidig må det konstateres, at I forbindelse med etablering af parken ved siden af Operaen er bådtransport blevet prioriteret.

Henning Nielsen  
Civilingeniør, Ph.D.

Att.: Trafik- bygge og Boligstyrelsen

Danish Construction Association

## Høringssvar om Miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholmen

DI Dansk Byggeri vil gerne starte med at takke for den gode dialog og inddragelse, vi har haft forud for høringen af projektet om Lynetteholmen.

DI Dansk Byggeri har følgende bemærkninger til den miljøkonsekvensrapport, som er sendt i offentlig høring af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fra den 30. november 2020 til den 25. januar 2021:

### Modtagelse af jord

Der nævnes på By & Havns hjemmeside, at Lynetteholmen løser følgende fremtidige udfordring:

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

Det fremgår desuden af miljøkonsekventrapporten punkt 3.6.1:

- **Materialer til opfyldning og grænseværdier for forurenede jord**  
Der ønskes anvendt ren og ikke-rensningsegnede forurenede overskudsjord til opfyldningen af Lynetteholm.

DI Dansk Byggeri ønsker en tydeliggørelse af, at der *udelukkende* vil blive tale om modtagelse af jord, som er ikke-rensningsegnede (jf. gældende jordregulativ for Københavns Kommune/uforurenede jord, rensede jord og letforurenede jord, under Afskæringskriteriet jf. MST's kvalitetskriterier).

DI Dansk Byggeri forudsætter, at Lynetteholmen er en pendant til KMC, som er et jorddeponi, med de regler, der godkendelsesmæssigt følger hermed, herunder tilsvarende modtagekriterier.

Samtidigt mener DI Dansk Byggeri, at der skal ligge en forpligtelse i projektet til, at der er bedre udnyttelse af de råstoffer, der er i den jord, der modtages, så alle materialer, der modtages til indbygning i projektet først har været sorteret og oparbejdet.

Såfremt Lynetteholmen udvider mulighederne for modtagelse til også at omfatte rensningsegnede jord og/eller andre fraktioner/ressourcer, vil der grundlæggende være tale om et politisk paradigmeskift, som vil konflikte med jordrensningstrategien i Danmark og dagsordenen inden for den cirkulære økonomi.

## Grænseværdier for modtagelse

I forhold til grænseværdier for tungmetaller, så ansøges der om væsentligt højere grænseværdier i miljøgodkendelsen end det, der er modtagekriterier ved KMC i dag, og det fremgår ikke, at disse mængder kun vil udgøre en mindre del af projektet. DI Dansk Byggeri er indforstået med, at de ansøgte værdier modsvarer de grænseværdier, der i dag foreligger i KMC's miljøgodkendelse, men mener, at de burde modsvare de grænseværdier, som er gældende i deres modtagekriterier.

DI Dansk Byggeri vil desuden gerne påpege, at man ved accept af meget høje tungmetallværdier vil risikere, at udvikling af ny rensningsteknologi til oprensning af tungmetaller i jord, både i Danmark og i udlandet, sættes i bero i en lang årrække, da Lynetteholmen vil være et unikt projekt, som med de særligt høje grænseværdier vil afvige markant fra sædvanlig og gængs praksis for miljøgodkendte nyttiggørelsesprojekter i Danmark.

I dag opererer KMC med to sæt af grænseværdier. Dels de høje grænser, som fremgår af miljøgodkendelsen, og dels nogle lavere værdier, som er fastlagt i anlæggets modtagekriterier. DI Dansk Byggeri er ikke oplyst omkring, hvordan disse grænseværdier er fastlagt, men det er disse modtagekriterier, der opereres efter i daglig praksis.

På KMC Nordhavns hjemmeside fremgår modtagekriterierne med bemærkningen:  
*"Jf. miljøgodkendelsen for depot for forurenede jord i Nordhavn er der mulighed for at modtage jordpartier med indhold af stoffer over værdierne i tabellen ovenfor. Henvend dig til KMC for en konkret vurdering."*

DI Dansk Byggeri mener ikke, at det burde være nødvendigt at ansøge om højere grænseværdier end det, der bruges i dag. Idet det vil sætte udviklingen af ny rensningsteknologi i stå. Desuden er det problematisk med den ovenstående formulering, hvor der efter nærmere aftale kan aftales at modtage jordpartier med højere indhold af metaller end normalt. De grænseværdier der bruges på projektet, skal være *ens og ufravigelige*, og bør ikke være højere end nødvendigt.

I øvrigt finder DI Dansk Byggeri det problematisk, at der er ansøgt om dispensation til at modtage kulbrinte-forurenede jord op til 2.500 mg/kg TS uden, at der er argumenteret for den specifikke nødvendighed af denne dispensation. Dispensation skal således hænges op på, at jord til cellen *udelukkende* kan modtages, såfremt Center for Miljø har vurderet, at et givent jordparti ud fra geotekniske egenskaber ikke er rensningseget.

Såfremt en formulering omkring dispensation for grænseværdier fastholdes, mener DI Dansk Byggeri, at der skal være en fastlåst begrænsning på mængden, der kan dispenseres for. Det vil være nærliggende at mængden, der samlet set kan dispenseres for, skal være indeholdt i den særskilte celle på 100.000 ton, der er ansøgt om.

## Resumé

### Hvad må tilføres

- Der skal afgrænset være mulighed for tilførsel og nyttiggørelse af sorteret og dokumenteret ikke rensnings- og behandlingseget jord med nødvendige præciseringer i grundlaget for Lynetteholmen jf. definitioner i Københavns Kommunes Jordregulativ.

- Der skal være en afgrænset mulighed for anvendelse af oparbejdet tungt bygge- og anlægsaffald (sorteret og knust) som genbrugsmateriale, som skal substituere jomfruelige materialer jf. restproduktbekendtgørelsens bestemmelser.
- Der skal ikke kunne modtages andre affaldsfraktioner end ovennævnte jf. allerede gældende bestemmelser for KMC Nordhavnen godkendt som jorddeponi.
- Der skal være begrænsning på mængden, der kan dispenseres for gængse grænseværdier.

### **Konkurrence med andre projekter**

- Der er identificeret udfordringer for andre potentielle nyttiggørelsesprojekter fx: anlægsarbejder som vej-/banedæmnninger, diger, voldanlæg, sportsanlæg etc. Disse kan "komme i klemme" ved ikke at blive prioriteret i nødvendigt omfang til fordel for Lynetteholmen.
- Projektet Lynetteholmen vurderes utilsigtet negativt at kunne dominere markedet og kan, såvel blandt bygherrer som myndigheder, stække initiativer, interesse og muligheder for realisering af andre nyttiggørelsesprojekter.

### **Risikovurdering og proportionalitet**

- Opmærksom på umiddelbar proportionalitetsproblematik omkring risici og grænseværdier i forhold til havmiljø og landmiljø.
- Opmærksomhed på relativt høje grænseværdier for metaller ud fra gængse grundlag og afgørelser for risikovurderinger og grænseværdier for nyttiggørelsesprojekter indenlands, som desuden kan medføre et stop for udvikling af nye rensemetoder for tungmetaller i jord.

Afslutningsvis bemærker DI Dansk Byggeri, at det overvejes at anlægge en karteringsplads ved jordprojektet også til modtagelse af affaldsfraktioner til sortering. DI Dansk Byggeri forudsætter, at disse aktiviteter i givet fald samlet udliciteres til en privat aktør.

By og Havn er til en hver tid velkommen til at kontakte DI Dansk Byggeri, hvis I har opklarende spørgsmål til høringssvaret eller yderligere behov for dialog. DI Dansk Byggeri ønsker ligeledes at forblive underrettet omkring den videre udvikling i projektet omkring Lynetteholmen.

Med venlig hilsen

Simon Stig-Gylling  
Fagleder for Miljø  
DI Dansk Byggeri

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
[vvm@tbst.dk](mailto:vvm@tbst.dk)

25. januar 2021  
D21-410347

### Høringssvar vedr. miljøvurdering af Lynetteholm

Hermed fremsendes høringssvar vedrørende miljøvurdering for etablering af Lynetteholm, jf. høringsmaterialet offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside. Høringssvaret er fra BIOFOS Lynettefællesskabet A/S, der som ejer af Renseanlæg Lynetten bliver en af Lynetteholms nærmeste naboer.

Det fremgår af materialet, at BIOFOS på flere væsentlige punkter berøres direkte af det kommende anlægsarbejde. Vi ser derfor frem til et godt og konstruktivt samarbejde med bygherre om de fælles udfordringer, der skal løses. I den forbindelse skal det bemærkes, at Renseanlæg Lynetten håndterer spildevand fra et opland med ca. 1 million indbyggere, og at vi derfor varetager en overordentlig vigtig samfundsmæssig funktion, som ikke må gå i stå eller forstyrres af eventuelle anlægsprojekter. At der også er stor bevågenhed omkring vores drift viser sommerens sag fra 2020 om planlagte udledninger af urensset spildevand til Øresund. Det er med dette for øje, at vi dels afgiver høringssvar, dels vil indgå i eventuelle direkte afledte projekter af Lynetteholm.

#### 1. Placering af Renseanlæg Lynetten

Det fremgår af miljøkonsekvensrapportens afsnit 4.5, at *".. Biofos' renseanlæg er ved at være forældet, og skal enten ombygges eller flyttes til en anden lokalitet."*

Det er ikke korrekt, at Renseanlæg Lynetten er ved at være forældet, tværtimod. Renseanlægget er fra 1980 og er indrettet efter datidens normer, og anlægget vedligeholdes, ombygges, udbygges og moderniseres løbende. Som det seneste er der med "BIOFOS Udbygningsplan 2025" vedtaget investeringer for omkring 1,3 mia. kr., som skal sikre den samlede håndtering af spildevand på BIOFOS' renseanlæg, hhv. Lynetten og Damhusåen frem til 2045. Udbygningsplanen er under implementering med henblik på at kunne opfylde miljøkrav efter 2027.

BIOFOS har i 2020 gennemført en politisk proces om en analyse af fremtidig placering af renseanlæggene i hovedstadsområdet. Fem scenarier har indgået i analysen, og fire af scenarierne omhandler en flytning af Renseanlæg Lynetten. Analysens resultater mv. er endnu ikke behandlet af vores ejerkommuner, vi forventer, at analysens resultater, konklusioner og anbefalinger offentliggøres i løbet af 2021.

Det fremgår af tabel 4-1 om nærliggende projekter, at Renseanlæg Lynetten ryddes fra 2033-2037. Projektet er i tabellen markeret med blå, der viser ikke-besluttete projekter. Alligevel er det yderst overraskende læsning, da BIOFOS ikke har været inddraget i spørgsmålet om rydning. Som nævnt oven for har BIOFOS ikke taget beslutning om en fraflytning. Men vores undersøgelser har vist, at hvis der tages beslutning om en fraflytning, vil ejendommen tidligst kunne fraflyttes omkring 12 til 15 år efter en sådan beslutning er taget, hvorefter ejendommen kan ryddes. Det er derfor ikke realistisk at forvente at en eventuel rydning kan påbegyndes i 2033, da der forinden skal stå et nyt renseanlæg klar på en ny lokalitet.

## **2. Ledninger**

### **2.1. Sikring af udløbsledninger**

I forbindelse med etableringen af Lynetteholm vil flere af BIOFOS' ledninger blive påvirket. Det er væsentligt, at det i forbindelse med anlæg af Lynetteholm sikres, at udløbsledningerne U1 (og U4, ejet af HOFOR, der skal ses i sammenhæng med U1) er funktionsdygtige, samt at anlægsarbejder vedrørende etableringen af perimeterdæmningen og specielt etableringen af adskillelsen mellem fase 1- og fase 2-jorddepotet, som ligger meget tæt på U1-udløbsledningerne, ikke påvirker funktionen af disse. I forbindelse med etableringen af perimeteren skal det ligeledes sikres, at nødudløbet på Renseanlæg Lynetten er funktionsdygtigt, så det altid er muligt at aflaste regn- og spildevand, hvis anlæggets efterpumpestation ikke er funktionsdygtig.

Umiddelbart betyder opdelingen i fase 1- og fase 2-depoterne, at der kan arbejdes på sikring og forlængelse af U1 og U4, mens depot 1 fyldes op. Det er vigtigt, at udløbsledningerne sikres, inden perimeteropbygning og opfyldning af fase 2-depotet igangsættes, så projekterne ikke går i vejen for hinanden. BIOFOS bemærker dog, at der er en væsentlig usikkerhed forbundet med tidsplanen. Af tidsplanen i rapportens tabel 4-1 fremgår det, at opfyldning af fase 2-depotet påbegyndes primo 2025. Her skal arbejdet med U1 og U4 være afsluttet, jf. ref. Det er BIOFOS' vurdering, at ledningerne tidligst kan være sikret i 2028.

Det er BIOFOS' klare vurdering, at der både ved en forlængelse af U1-udløbsledningen fra Renseanlæg Lynetten og regn- og spildevandsledningen U4 skal indhentes nye udledningstilladelser, og at anlægsarbejdet er VVM-pligtigt. Forud for udarbejdelsen af en ny udledningstilladelse skal der også udarbejdes et tillæg til spildevandsplanen i Københavns Kommune, hvilket kræver en politisk proces og godkendelse. Det er BIOFOS' erfaring, at udarbejdelsen af et tillæg til spildevandsplanen og myndighedsbehandlingen af en udledningstilladelse kan tage adskillige år. BIOFOS må derfor tage forbehold for tidsplanen for arbejdet om tilpasning af udløbsledningerne.

Ud over udløbsledningen fra Renseanlæg Lynetten skal 30kV el-højspændingskablet med tilhørende signalkabel, der forsyner Renseanlæg Lynetten fra vandsiden, også omlægges, da kablet krydser perimeterkonstruktionen for Lynetteholm flere steder. Dette forhold fremgår ikke af miljøkonsekvensrapporten. Det pågældende højspændingskabel er ejet af BIOFOS og er et af to el-hovedforsyningsledninger til Renseanlæg Lynetten. Det skal bemærkes, at begge højspændingskabler til forsyning af renseanlægget er i brug på samme tid.

### **2.2 Badevandskvalitet**

Det er i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at en forlængelse af U1-udløbsledningen med 500 meter (og en forlængelse af HOFOR's U4 med 1.000 meter) er tilstrækkeligt til, at der kan opnås tilstrækkelig god vandkvalitet, så der er badevandskvalitet på østsiden af Lynetteholm, hvor det forventes, at der etableres et kystlandskab med bademulighed.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der med de forudsatte forlængelser af udløbsledningerne kan opnås god badekvalitet på den østlige side af Lynetteholm. Det skal bemærkes, at BIOFOS i 2020 har lavet modelberegninger af badevandskvaliteten med en udløbsledning på 3 km ud for Prøvestenen, det vil sige en udledning i større afstand fra kysten end forudsat i miljøkonsekvensrapporten. Vores beregninger viste udfordringer med at overholde badevandskvaliteten på den østlige side af Lynetteholm i situationer med nordgående strøm. Umiddelbart stemmer resultaterne ikke overens med miljøkonsekvensrapportens resultater. Det må forventes, at myndighederne i forbindelse med en ny udledningstilladelse vil stille krav om en kvalificering af spredningsberegningerne og badevandspåvirkningen, eventuelt en separat VVM-analyse for ændringerne vedr. udløbsledningerne. Dette kan føre til ændringer af ledningsprojektet eller driften på anlæget.

### **2.3 Finansiering**

Sikring og forlængelse af udløbsledningerne og overløbsbygværk fra Renseanlæg Lynetten samt omlægning af el-forsyningen til Renseanlæg Lynetten vil medføre betydelige ekstraordinære investeringer. Vi vil i den forbindelse henvise til vores høringssvar til "Forslag til lov om anlæg af Lynetteholm", udsendt af Transport- og Boligministeriet 15. januar 2021.

### **3. Trafikbelastning og adgangsveje**

Renseanlæg Lynetten er beliggende på Refshaleøen og vil være nabo til modtageplads og den nye adgangsvej. Der vil i perioden for anlægsarbejderne, der starter allerede i 2021, samtidigt være drift af renseanlægget, hvor der dagligt arbejder op til ca. 100 medarbejdere. Renseanlægget er en vigtig del af infrastrukturen i København, så det er vigtigt at vores drift fungerer, og at leverandører, håndværkere og medarbejdere kan komme til anlægget i hele anlægsperioden for Lynetteholm. I perioden 2021-2026 gennemføres "Udbygningsplan 2025", hvilket betyder ekstra aktivitet til og fra renseanlægget.

Det bemærkes, at dokporten kun er farbar i en retning ad gangen. Fremkommeligheden til renseanlægget bør sikres. BIOFOS bemærker, at der i det udsendte materiale til "Forslag til lov om anlæg af Lynetteholm" beskrives en mulig etablering af en ny vej anlagt på en dæmning uden om dokporten. BIOFOS bifalder en sådan løsning. Alternativt foreslås det at etablere en alternativ adgangsvej til Renseanlæg Lynetten gennem det gamle værftsområde. Der er flere adgangsveje til Renseanlæg Lynetten ud over adgang gennem anlæggets hovedport. Det er derfor også vigtigt, at den eksisterende brandvej for brand- og redningskøretøjer langs den eksisterende dæmning mod Øresund til alle tider er farbar, så der er adgang til Renseanlæg Lynetten gennem portene fra nord.

### **4. Støv, støj og vibrationer**

På de givne forudsætninger ser det umiddelbart ikke ud til, at de gældende grænseværdier for støj er overskredet. Man skal dog være opmærksom på, at særligt støjende aktiviteter kan påvirke BIOFOS' medarbejdere, idet Renseanlæg Lynetten er bemandet 24/7. Der vil være BIOFOS-medarbejdere, der både har arbejde udendørs og indendørs, såvel om dagen som om natten.

Det skal i den forbindelse sikres, at vibrationer fra ramning af spuns og pæle ikke påvirker aktiviteterne på Renseanlæg Lynetten og specielt U1-udløbsledningerne fra renseanlægget, idet adskillelsen mellem fase 1- og fase 2-depotet ligger meget tæt på udløbsledningerne fra

renseanlægget. BIOFOS forventer at blive holdt skadefri for eventuelle skader opstået i forbindelse med anlægsarbejderne ved etableringen af Lynetteholm.

BIOFOS forventer, at bygherre sikrer, at gener fra aktiviteterne reduceres mest muligt, og at miljømyndigheden sikrer, at retningslinjerne overholdes.

#### **5. Eksisterende dæmning mod Refshaleøen**

I afsnit 3.3.5 står ”På hovedparten af strækningen er Refshaleøen i dag afgrænset af en stenkastning, mens en mindre strækning mod sydøst består af en spunsvæg. Tilslutningen af Lynetteholm til Refshaleøen udføres ved at dækstenene fra den eksisterende stenkastning fjernes, hvorefter Lynetteholm fyldes på med jord mod den eksisterende skråning.”

Det er BIOFOS’ klare vurdering, at en fjernelse af stensætning på den eksisterende dæmning mod Refshaleøen alt andet lige vil gøre dæmningen uden stensætningen ind om Renseanlæg Lynetten mindre robust, med risiko for specielt BIOFOS’ udløbspumpestation og askedeponi, med risiko for udsivning af aske og perkolat fra deponiet. BIOFOS forventer derfor, at det tilsikres, at fjernelse af stensætning på den eksisterende dæmning mod Refshaleøen ikke påvirker BIOFOS’ askedeponi eller bygninger og anlæg på Renseanlæg Lynetten, når den eksisterende stensætning ud mod Øresund fjernes og genbruges på den nyetablerede perimeterdæmning.

#### **6. Tidsplansmæssige forhold**

Som nævnt ser BIOFOS følgende udfordringer ved tidsplanen i rapportens tabel 4-1:

- Rydning af Lynetten i 2033 – beslutning om flytning af renseanlægget ikke er besluttet.
- Færdiganlæg af udløbsledninger inden 2025 – er behæftet med stor usikkerhed, da projektet rummer flere usikkerheder vedrørende løsning, økonomi og myndighedsbehandling.

Kontaktperson i BIOFOS er Plan- og projektchef Dan Fredskov, e-mail: [dfr@biofos.dk](mailto:dfr@biofos.dk), tlf. 5136 9011.

Med venlig hilsen

Dan Fredskov

**Indsendt via VVM@tbst.dk**

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

25. januar 2021

J.nr. 8331-0043

Sekretær:  
Karina Q. Hallestad

Advokat Mike Steen Hansen

### **Høringssvar til miljøkonsekvensrapport "Lynetteholm"**

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

På vegne af de organisationer/virksomheder ("høringsparterne"), der er oplistet nedenfor, fremsendes dette hørings-indlæg.

1. Lejerforeningen i Københavns Havn, Cvr. 17774573,
2. Sten & Grus Prøvestenen A/S, Cvr. nr. 89646413,
3. Dansk Natursten A/S, Cvr. nr. 19883442,
4. Norrecco A/S, Cvr. nr. 30518438,
5. Stema Shipping A/S, Cvr. nr. 52020212,
6. Super Asfalt A/S, Cvr. nr. 36469781,
7. Samtank A/S, Cvr. nr. 12445040,
8. Zurface A/S, Cvr. nr. 34903093,
9. Copenhagen Oil Service, Cvr. nr. 10328586,
10. Oiltanking Copenhagen A/S, Cvr. nr. 41910712,

11. RGS Nordic A/S, Cvr. nr. 15084790,
12. Unicon A/S, Cvr. nr. 16064939,
13. Flux Water A/S, Cvr. nr. 37151106, og
14. Copenhagen Engineering A/S, Cvr. nr. 33260393.

Fælles for de nævnte virksomheder er, at de alle har erhvervsmæssige aktiviteter på eller i nærheden af Prøvestenen i København. Lejerforeningen i Københavns Havn er en forening af erhvervslejere i Københavns Havn med lejemål beliggende på Prøvestenen eller i Nordhavnen.

### **Indledende bemærkninger**

Indledningsvis skal det bemærkes, at høringsparterne på grund af covid-19-pandemien har haft begrænsede muligheder for at drøfte det omfattende høringsmateriale. Henset hertil – og til projektets væsentlige betydning for mange interessenter – herunder erhvervsvirksomhederne på Prøvestenen – finder høringsparterne, at høringsperioden burde have været væsentlig længere end 8 uger. Projektet ventes først færdig om 40-50 år, så en forlængelsen af høringsperioden ville ikke have den store betydning for projektets gennemførelse.

Med den begrænsede tid, der har været til rådighed for høringsparterne, vil høringsvaret primært fokusere på projektets trafikale udfordringer.

### **Prøvestenen – de planmæssige forhold**

I Fingerplan 2019, der er udstedt som landsplandirektiv, er der fastlagt overordnede rammer for kommuneplanlægning i det indre storbyområde, hvor det i § 6 bl.a. er bestemt:

§ 6. Kommuneplanlægningen i det indre storbyområde skal sikre:

[..]

4) At de områder, som er nævnt i stk. 7, forbeholdes virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7), og at der ikke gives tilladelse til at placere virksomheder, der begrænser den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Den kommunale planlægning kan anvende zoner af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for denne type virksomheder og sikre eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.

5) At det område, som er nævnt i stk. 8. (Prøvestenen), forbeholdes virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og transport- og distributionserhverv (miljøklasse 6 og 7 og lavere miljøklasser). Den kommunale planlægning kan anvende zoner af området i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af denne type virksomheder og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.

[..]

Stk. 7. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav: Delområder på Refshaleøen (på og ved Renseanlæg Lynetten) og på Amagerhavnen/Amager Forbrænding (alle i Københavns Kommune). På Prøvestenen kan der lokaliseres havnerelaterede transporterhverv. Områderne er vist på kortbilag I.

Stk. 8. Område som er udpeget som egnede lokaliseringmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og distributionserhverv: Prøvestenen (Københavns Kommune). På Prøvestenen kan der lokaliseres havnerelaterede transporterhverv. Området er vist på kortbilag I. (mine fremhævelser)

I det omtalte bilag 1 (s. 27) er Prøvestenen udlagt som "område med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og til transport og distributionserhverv." Det fremgår således af Fingerplanens § 6, at Prøvestenen i den statslige planlægning er udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, hvilket bl.a. omfatter risikovirksomheder.

Det fremgår endvidere, at Prøvestenen i Fingerplan 2019 tillige er udlagt til transport- og distributionserhverv. Dette hænger sammen med Prøvestenens havnefaciliteter, men betyder også, at der skal sikres nødvendigt infrastruktur til vejtransport af gods, der lodes eller lastes på Prøvestenen. Dette skal sammenholdes med, at al lastbiltransport af gods til og fra Prøvestenen kun kan ske over Prøvestensbroen med Prags Boulevard og Amager Strandvej som eneste adgangsveje hertil.

Der er således i Fingerplan 2019 forudsat en betydelig godstransport til og fra Prøvestenen. Fingerplan 2019 er udarbejdet uden direkte hensyntagen til de trafikale konsekvenser af Lynetteholmsprojektet, der nu er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Gennemføres Lynetteholmsprojektet vil den trafikale belastning af adgangsvejene til og fra Prøvestenen blive forøget betydeligt, jf. nedenfor.

For at kunne opretholde Prøvestenen som et område til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og til transport og distributionserhverv, er det herefter af væsentlig betydning af Lynetteholmsprojektet ikke medfører en forringelse af adgangsforholdene for godstransport til og fra Prøvestenen.

### **Lynetteholmen – trafikale udfordringer**

Af sammenfatningen i Miljøkonsekvensrapporten pkt. 3.1 fremgår det:

Miljøvurderingen konkluderer, at det vil give en væsentlig påvirkning af trafikafviklingen, hvis der både tilkøres 2,6 mio. tons jord/år samtidig med at mellemoplaget fra Nordhavn på 2,7 mio. tons jord tilkøres Lynetteholm inden for et år.

Af Københavns Kommunes "Afrapportering på Lynetteholmens Københavnerspor" af 29. april 2020 fremgår det som en af hovedkonklusionerne:

Uden Østlig Ringvej vil udvikling af Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholmen betyde store negative konsekvenser for trafikafviklingen i Indre By og Nordøst Amager frem mod 2050.

Miljøkonsekvensrapporten indeholder i øvrigt blandt andet følgende af relevans for vurderingen af de trafikale forhold:

Side 13

Adgangsvej Jorden til Lynetteholm skal transporteres med lastbil via en ny vej over Prøvestenen, fra Prøvestensbroen i syd, langs vestsiden og via ny dæmning til Kraftværkshalvøen til modtage-

anlægget på Refshaleøen. Krydsning af Margretheholm Havn vil ske via en oplukkelig bro, så lyst-sejlere kan passere. Det er muligt at udføre en dæmning over Prøvestenskanalen med en rørføring, så de fleste både fra Københavns Motorbådsklub kan komme ind og ud af havnen.

#### Side 15:

Adgangsveje for jordtransport By & Havn har vurderet mulige adgangsveje for transport af jord med lastvogn til Lynetteholm. Det eksisterende vejnet på Nordøstamager vurderes ikke at kunne afvikle den forøgede tunge trafik som følge af jordkørslerne til Lynetteholm, og vejnettet må derfor forstærkes og udbygges på det nordøstlige Amager, hvis disse veje skal benyttes. Der er undersøgt forskellige mulige vejforbindelser og kombinationer af nye og eksisterende vejstrækninger med udgangspunkt i en start ved krydset Prags Boulevard/Amager Strandvej og enten via Kløverparken eller Prøvestenen udenom eller gennem Kraftværkshalvøen og til modtageanlægget for overskudsjord på Refshaleøen, jf. figur nedenfor. Der er valgt en vejføring (F5) via Prøvestenen ud fra et balanceret hensyn til boliger, kolonihaver, trafikssikkerhed og en fortsat brug af Margretheholm Havn.

#### Side 28-29:

Den trafikale påvirkning af transporter til og fra Lynetteholm er vurderet med udgangspunkt i den trafikmængde man i fremtiden forventer på vejnettet. Det er analyseret, om projektet vil medføre kødannelser, og om den øgede trafik vil medføre udfordringer med at passere vejene. Transport til og fra Lynetteholm er baseret på opgørelser over jordmængder der skal flyttes, fordelt på almindelige lastvogne. Udgangspunktet er således 350 lastbiler hver vej, til og fra Lynetteholm.

Der er regnet på scenarier hvor jorden transporteres via den nye adgangsvej via Prøvestenen, og som en kombination af den nye adgangsvej og Østlig Ringvej fra 2035, der forbinder Lynetteholm med motorvejsnettet mod nord og syd.

Vejbetjeningen mod den fremtidige Lynetteholm består i dag primært af strækningen Kløvermarksvej-Forlandet-Refshalevej fra Christmas Møllers Plads samt af strækningen Raffinaderivej-Forlandet-Refshalevej fra Amager Strandvej. Strækningen frem til Vindmøllevej benyttes i dag bl.a. af transporter hovedsageligt med affald til og fra Amager Ressourcecenter. Under anlægsfasen fra 2021 - 2025 er der kun en begrænset trafik til Lynetteholm, der ikke vil adskille sig væsentligt for den eksisterende trafik på vejene.

I driftsfasen vil der være en øget trafik som følge af jordtransporter, og dermed mere trængsel, på Christmas Møllers Plads, Vermlandsgade - Uplandsgade og Forlandets sydlige del og på den nye adgangsvej. Den øgede trafik vil medføre trængsel på Torvegade og Ved Stadsgraven. Alle gader er i forvejen præget af trængsel for trafikken. Trafikken på udvalgte strækninger vil generelt stige med 0-7 %, med største stigning på Vermlandsgade/Uplandsgade med 5-7 %. Efter 2035, såfremt Østlig Ringvej etableres, vil trafikken på de udvalgte veje generelt stige med 0-4 %.

Trafikssikkerheden og trygheden vil overordnet set ikke blive påvirket betydeligt, da der i forvejen er meget trafik og en forøgelse af trafikken giver ikke udslag i forværret trafikssikkerhed. Med øget lastbiltrafik i svingbanerne i krydset på Vermlandsgade/Uplandsgade, kan færdsel potentielt blive mere utryk for cyklister. En mulighed for at afværge dette er ved at tilpasse signalanlægget til at give mere gunstige forhold for cyklerne. Der vil være en lille ændring af barrierevirkningen for Vermlandsgade og Uplandsgade; barrierevirkningen vil ellers ikke blive påvirket betydeligt, da der på alle veje i forvejen er en del trafik. På Christmas Møllers Plads er trafikafviklingen afhængig af, at der ikke skabes kø til de forrige kryds og dermed blokerer for trafikken. Da lastbilerne fylder mere end almindelige biler har de større tendens til at skabe disse trafikale blokader i de tætliggende signalanlæg på Christmas Møllers Plads. Effekten er vurderet at være lille, men det kan bidrage yderligere til den allerede pressede trafikafvikling på Christmas Møllers Plads.

Tilsvarende vil der opstå kødannelse i krydset Vermlandsgade/Kløvermarksvej, primært på grund af kapaciteten i svingbanerne.

Hvis Østlig Ringvej etableres og dele af lastbiltrafikken evt. køres ad den, vil omfanget af jordtransporter på Christmas Møllers Plads blive betydeligt mindre. Mængden af lastbiler hen over Christmas Møllers Plads vil have begrænset betydning for trafikafviklingen, hvor der i forvejen er tæt trafik. Den ekstra tunge trafik vil dog give lidt mere kødannelse i spidstimen.

#### Side 88-89

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.

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.

Hvis Østlig Ringvej bliver etableret, kan jord tilkøres til Lynetteholm ad den.

#### Side 492-493

I driftsfasen, hvor jorden tilkøres ad den nye adgangsvej, vil trafikken på de udvalgte strækninger generelt stige med 0-7 % som følge af øget tung trafik i scenariet med en ny adgangsvej. På Vermlandsgade/Uplandsgade vil der ske de største relative stigninger i trafikken med 5-7 %. Øgningen i trafik er udelukkende tung trafik, og derfor vil lastbilandelen, som i basis 2035 er 7 % på begge veje stige til 11 % på begge veje.

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

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

Såfremt Østlig Ringvej bliver etableret, vil trafikken på de udvalgte strækninger efter 2035 generelt stige med 0-4 % som følge af øget tung trafik. På Vermlandsgade/Uplandsgade vil der Trafikale forhold ske de største relative stigninger i trafikken med 3-4 %. Øgningen i trafik er udelukkende tung trafik, og derfor vil lastbilandelen, som i basis 2035 er 7 % på begge veje stige til 9 % på begge veje.

\*\*\*\*

Høringsparterne anerkender ønsket om, at der nyetableres en adgangsvej til Lynetteholmen langs den vestlige del af Prøvestenen.

Uanset om denne adgangsvej etableres eller om nogle af de andre alternativer tages i brug, så er det helt afgørende, at der som led i projektet foretages en trafikal opgradering af hele det vejnet, som belastes med anlægstrafik og jordtransport. Dette kan bl.a. ske ved etablering og forbedring af svingbaner, lyskryds og fodgængerfelter på vejene på Nordøstamager.

Høringsparterne opfordrer til, at By & Havn pålægges at konkretisere opgraderingerne og forbedringer sammen med Københavns Kommune og til at udføre dem som afværgeforanstaltninger.

Høringsparterne anser det for helt afgørende, at den Østlige Ringvej indgår som en forudsætning for etableringen af Lynetteholmen. Uden den supplerende adgangsvej vil den trafikale merbelastning af det eksisterende vejnet (selv efter mulige opgraderinger) blive betydelig. Lynetteholmen bør derfor ikke etableres uden en løsning på, hvordan trafikken til og fra Lynetteholmen delvist kan ledes uden om indre by.

Den Østlige Ringvej bør i øvrigt projekteres med op-/afkørselsmulighed på Prøvestenen således at denne tilkørselsvej kan benyttes af den tunge trafik, der allerede i dag er til erhvervsvirksomhederne på Prøvestenen. Dette vil lede en betydelig del af den nuværende tunge trafik i indre by uden om byen.

Med venlig hilsen



Mike Steen Hansen

**Fra:** Lotte Beck Olsen <lbo@kyst.dk>  
**Sendt:** 25. januar 2021 09:59  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** KDI 21/00247; Svar på høring af miljøkonsekvensrapport for Lynetteholmen - TS6020102-00024.

Til Trafik-, bygge- og boligstyrelsen  
Att. Gert Agger

Kystdirektoratet skal bemærke, at der ved etableringen af Lynetteholmen vil introduceres en risiko for erosion og oversvømmelse, som der ikke er i området i dag. Overordnet set er håndteringen af risikoen for oversvømmelses beskrevet i form af generelle højder på Lynetteholmen samt krav til sokkelkoter. Det er også beskrevet hvorledes en havspejlsstigning, som er større end den forudsatte vil kunne håndteres i forhold til oversvømmelsesrisikoen. Erosionsrisikoen er der ikke redegjort for håndteringen af. Endvidere kan der med fordel kort tilføjes en beskrivelse af kystmorfologien i afsnit 1.8.

Det beskrives endvidere, at et af Lynetteholmens formål er, at indgå i den ydre stormflodssikring af København. Det fremgår ikke tydeligt hvorledes sammenhængen er med den ydre løsning som Københavns Kommune har taget principbeslutning om, at arbejde videre med.

Med venlig hilsen

**Lotte Beck Olsen**  
AC-fuldmægtig i Kystzoneforvaltning  
+45 91 33 84 32 | [lbo@kyst.dk](mailto:lbo@kyst.dk)

**Miljøministeriet**  
Kystdirektoratet | Højbovej 1 | 7620 Lemvig | Tlf. +45 99 63 63 63 | [kdi@kyst.dk](mailto:kdi@kyst.dk) | [www.kyst.dk](http://www.kyst.dk)

Se Kystdirektoratets nye kortlægning af risiko for oversvømmelse og erosion frem til 2120



[Naturstyrelsens persondatapolitik](#)

**Fra:** Jakob Svane <JASV@DI.DK>  
**Sendt:** 25. januar 2021 12:40  
**Til:** VVM-Sager  
**Cc:** Danske Shipping- og Havnevirksomheder  
**Emne:** Miljøkonsekvenshøring om Lynetteholmen - TS6020102-00024

Til Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen.

Brancheforeningen Danske Shipping- og Havnevirksomheder har enkelte bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten om etablering af Lynetteholmen.

Foreningen er bekendt med høringssvaret fra vort medlem Copenhagen Malmö Port. Vi vil gerne bakke op om dette høringssvar og vil i den forbindelse gerne fremhæve enkelte elementer, som vi finder af særdeles stor vigtighed for foreningens øvrige medlemmer.

Overordnet set bakker vi op om etableringen af Lynetteholmen, som vi finder er et projekt af stor vigtighed.

Der bør dog tages visse forholdsregler for at forbedre den fremtidige sejladsikkerhed i Københavns Havn – og ikke mindst i indsejlingen via Kronløbet – hvor en blanding af erhvervstrafik og lystsejlad mv. vil medføre øget risiko for ulykker. Denne risiko kan dog minimeres betragteligt ved at fastholde Lynetteløbet eller på anden vis etablere en kanal på tværs af Lynetteholmen eller mellem Lynetteholmen og Refshaleøen, som muliggør sejlads med mindre både, kajakker mv. på linje med den kanal, der er planlagt mellem Kalkbrænderihavnen og Orientkaj. Også den sidstnævnte kanal vil vi kraftigt opfordre til bliver etableret – netop af hensyn til den fremtidige sejladsikkerhed.

Samtidig kan det overvejes at gøre indsejlingen bredere, især på det smalleste sted, hvor de 185 meter formentlig er et absolut minimum. En bredere indsejling vil være at foretrække ud fra et sejladsikkerhedsmæssigt synspunkt.

Den fremtidige indsejling til Prøvestenens Havn bør også etableres i dialog med erhvervet, så det sikres, at den bliver brugbar for den kommercielle skibstrafik.

Etableringen af arbejdsvejen til Lynetteholmen via Prøvestenen kan give anledning til erstatning af de berørte areallejere, hvilket vi forventer vil ske i det omfang, det er relevant.

I forbindelse med etableringen af Lynetteholmen vil der være megen jordfyldning, hvor der modtages jord fra andre forskellige egne af landet. Desuden vil der også være sandfyldning fra havbunden leveret af sandsugere fra søsiden. Vi vil opfordre til at der ved etableringen af Lynetteholmen benyttes søtransport i videst mulig omfang, for derved at minimere den megen tunge trafik igennem byen. Derved sikres det at jordfyldningen kan ske uafhængigt af trafikale forhold, trængsel og med bedre trafiksikkerhed til følge. Der bør kunne udvikles nogle innovative løsninger, eksempelvis med direkte jordfyldning fra lastbiler til pramme, som drives elektrisk, således at de økonomiske og miljømæssige omkostninger ved søtransporterne af jord minimeres.

Vi står naturligvis til rådighed hvis der måtte være spørgsmål.

Med venlig hilsen

Jakob Svane  
Sekretariatschef  
Danske Shipping- og Havnevirksomheder  
(+45) 3377 3756  
(+45) 2334 4358 (Mobil)  
Mail: jasv@di.dk

Web: [dshv.dk](http://dshv.dk)



**DANSKE SHIPPING- OG  
HAVNEVIRKSOMHEDER**

**Slots- og Kulturstyrelsen**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
vvm@tbst.dk

Fejøgade 1  
4800 Nykøbing Falster  
Telefon 33 95 42 00

post@slks.dk  
www.slks.dk

25. januar 2021  
Jour. nr.: 20/12106

## Bemærkninger til miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm

Slots- og Kulturstyrelsen har modtaget miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm (november 2020) i høring, jf. jeres journalnummer TS6020102-00024.

Slots- og Kulturstyrelsen har følgende bemærkninger til rapporten:

Styrelsen er betænkelig ved de visuelle konsekvenser, som en anlæggelse af Lynetteholm og den efterfølgende byudvikling af området vil få for byens havnenære kvarterer og for søforterne, Trekroner og Middelgrundsfortet. Styrelsen finder det problematisk, at analyserne udelukkende vedrører etableringen af perimeteren og jordopfyldningen, da dette selvsagt kun udgør anlægsfaser og ikke er projektets endemål. I forlængelse heraf finder styrelsen det misvisende, når det i rapporten vurderes, at den visuelle påvirkning af omgivelserne – med få undtagelser – vil være lille til moderat, jf. kapitel 24 Landskab.

Samme indvending gælder vurderingen i afsnit 25.3.3.3 Kulturmiljøer, at påvirkningen af kulturmiljøer vil være ingen til moderat.

Slots- og Kulturstyrelsen skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at Lynetteholm anlægges i et arkitektonisk og kulturhistorisk meget værdifuldt miljø, hvori indgår Frederiksstaden med Amalienborg, som kandididerer til optagelse på UNESCO's Verdensarvsliste, Kastellet, Langelinie, Holmen og søforterne.

Slots- og Kulturstyrelsen har endvidere bemærkninger til rapportens afsnit 25.3.2 Marin kulturarv, hvoraf det bl.a. fremgår, at bølgebryderne omkring Trekroner og det sydlige fyr fjernes. Styrelsen vil anmode om, at formuleringen nuanceres og f.eks. får denne ordlyd: "... Projektet medfører dog, at bølgebryderne omkring fortet og det sydlige fyr fjernes i den udstrækning, det er fagligt forsvarligt i forhold til det fredede Trekroner. Bølgebryderne er ikke omfattet af fredningen, men en del af stenkonstruktionerne ligger inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen. Når bølgebryderne fjernes, skal det ske efter behandling i Slots- og Kulturstyrelsen og under fagligt tilsyn. ..."

Endelig har styrelsen en tilføjelse, ligeledes til afsnit 25.3.2 Marin kulturarv: Umiddelbart nord for Trekroner findes på havbunden resterne af Gl. Trekroner, som blev anlagt i 1713 og består af 10 stk. sænkede udtjente orlogsskibe. Fortidsmindet er beskyttet, jf. <http://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Lokalitet/143664/>. Fra det nordlige af Trekroner til det sydlige af Gl. Trekroner er der 70 m. Gl. Trekroner er noget mindre end det nuværende Trekroner. Bølgebryderen går ind over flere af Gl. Trekroners skibsvrag, hvilket er med til at understrege vigtigheden af, at en evt. fjernelse af bølgebryderen sker under museumsfagligt opsyn.

Styrelsen skal beklage, at fortidsmindet ikke har været nævnt i forbindelse med den indledende proces, hvor der indsamledes ideer og forslag til VVM-redegørelsen.

Venlig hilsen



Merete Lind Mikkelsen  
Enhedschef, arkitekt MAA

*Slots- og Kulturstyrelsen behandler dine oplysninger efter reglerne i Databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven. Sådan håndterer vi dine personoplysninger*

|               |                      |
|---------------|----------------------|
| Dato          | 25. januar 2021      |
| Sagsbehandler | Christian Tolderlund |
| Mail          | CTO@vd.dk            |
| Telefon       | +45 7244 3731        |
| Dokument      | 21/01379-2           |
| Side          | 1/1                  |

# Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm som blev sendt i høring den 30. november 2020:

## Nordhavnstunnel:

Vejdirektoratet er bygherre på projektet som finansieres af Københavns Kommune, By & Havn samt selskabet Lynetteholm der pt ikke er stiftet endnu.

Projektet omfatter i korte træk anlæg af en ca. 1,4 km lang vej tunnel samt etablering af en erstatningshavn med plads til 600 både. Anlægsarbejder for erstatningshavn starter op 4. kvartal 2021, mens tunnelarbejder forventes at starte op 4. kvartal 2022. Tunnelentreprisen forventes at generere et jordoverskud på ca. 200.000 m<sup>3</sup>, som tænkes at bidrage til anlæggelsen af Lynetteholm.

Det bemærkes, at Nordhavnstunnellen er anført i oversigt over nærliggende projekter (tabel 4-1).

Det noteres, at Lynetteholm forventes klar til modtagelse af jord i 2023, jf. **3.7 Tidsplan**.

Det noteres, at der som udgangspunkt forventes tilsejlet 2,7 mio. ton. jord fra mellemoplaget i KMC Nordhavn, jf. side 474. KMC Nordhavn er placeret i umiddelbar nærhed af tunnelarbejdspladsen.

## Østlig Ringvej:

I forhold til Østlig Ringvej bemærker Vejdirektoratet, at By og Havn er bekendt med forundersøgelsen af denne. Der udestår en VVM-undersøgelse, hvor der skal gennemføres en egentlig skitseprojektering, og de nærmere konsekvenser for bl.a. natur og miljø bliver undersøgt og vurderet. Her skal der også ske en yderligere koordinering mellem de 2 projekter.

---

**Fra:** Lasse Rungholm - NORDIC Seaplanes <lr@seaplanes.dk>  
**Sendt:** 25. januar 2021 13:25  
**Til:** VVM-Sager  
**Cc:** Lars Erik Nielsen; Henrik Kleis; Camilla Bjørsløv Paulsen  
**Emne:** Lynetteholm - VVM Høringssvar, vandflyveren  
**Vedhæftede filer:** Lynetteholm OPS område.PNG

**Sag:** TS6040102-00024  
**Sagsdokument:** 9027727

TBST  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

### **Vedrørende Lynetteholm - VVM Høringssvar**

Med henvisning til den udarbejdede miljøkonsekvensrapport for Lynetteholmen skal jeg herved fremsende høringssvar fra

1. NORDIC Seaplanes Invest ApS, der er koncessionshaver på vandflyvepladsen i Københavns havn.
2. NORDIC Seaplanes A/S, der chartrer de fly, der opererer til og fra vandflyvepladserne.

### **Baggrund**

Vandflyene er langt den hurtigste transportform mellem landets to største byer med en samlet transporttid i luften på i gennemsnit 42 minutter og en samlet rejsetid på under en time. Der er uden corona planlagt 16 flyvninger om dagen i højsæsonen – 8 hver vej – med 2 fly. I København lægges der til ved flydebroen ved Nordre Toldbod. Nr. 1 på kortet herunder.

Vandflyet er reelt den eneste offentligt tilgængelige transportform mellem Aarhus og København, hvor det er muligt at tage til den anden by, holde møder og nå hjem igen til familien indenfor normal arbejdstid. Andre transportformer tager fra 2,5 time (SAS), 3-3,5 timer (tog) 3-5 timer (bil eller bus) hver vej.

Flyene vil i et normalt driftsår uden corona blive benyttet af 20-25.000 passagerer primært erhvervsfolk. Vandflyet bruges også i stor stil af borgere i Storkøbenhavn til meget populære sight seeing ture over hovedstaden. Turene flyves 2-5 gange om ugen i sommerhalvåret. Derudover flyves charterflyvninger efter behov.

Vandflyene har eksisteret i Danmark i 5 år nu, og de er meget populære aktiver for hovedstaden og helt unikke. De er utvivlsomt landets mest fotograferede flyvemaskiner og er en attraktion, hver gang de er i København. Ingen andre steder i Europa flyves der kommercielt med vandfly af denne type eller med ruteflyvning, og det er meget attraktivt for passagererne, der nødigt vil undvære denne hurtige mulighed i fremtiden.

Der er investeret godt 80 mio. kroner i fly og materiel og flyvepladserne. Der beskæftiges ca. 25 personer.

Vi er aktivt involveret i udvikling af elfly, som vil være helt oplagt til denne rute og andre små distancer, men der er flere år til, det kan realiseres.

### **Nyt område**

Uanset at rapporten konkluderer, at konsekvensen for vandflyene bliver moderat, vil jeg tillade mig at stille spørgsmålstejn ved, om det rent faktisk bliver muligt at fortsætte driften med vandflyene, medmindre det bliver

godkendt at operere mere vest for Trekroner, da der vil være et forventeligt større behov herfor og specielt i anlægsfasen jf. nedenfor.

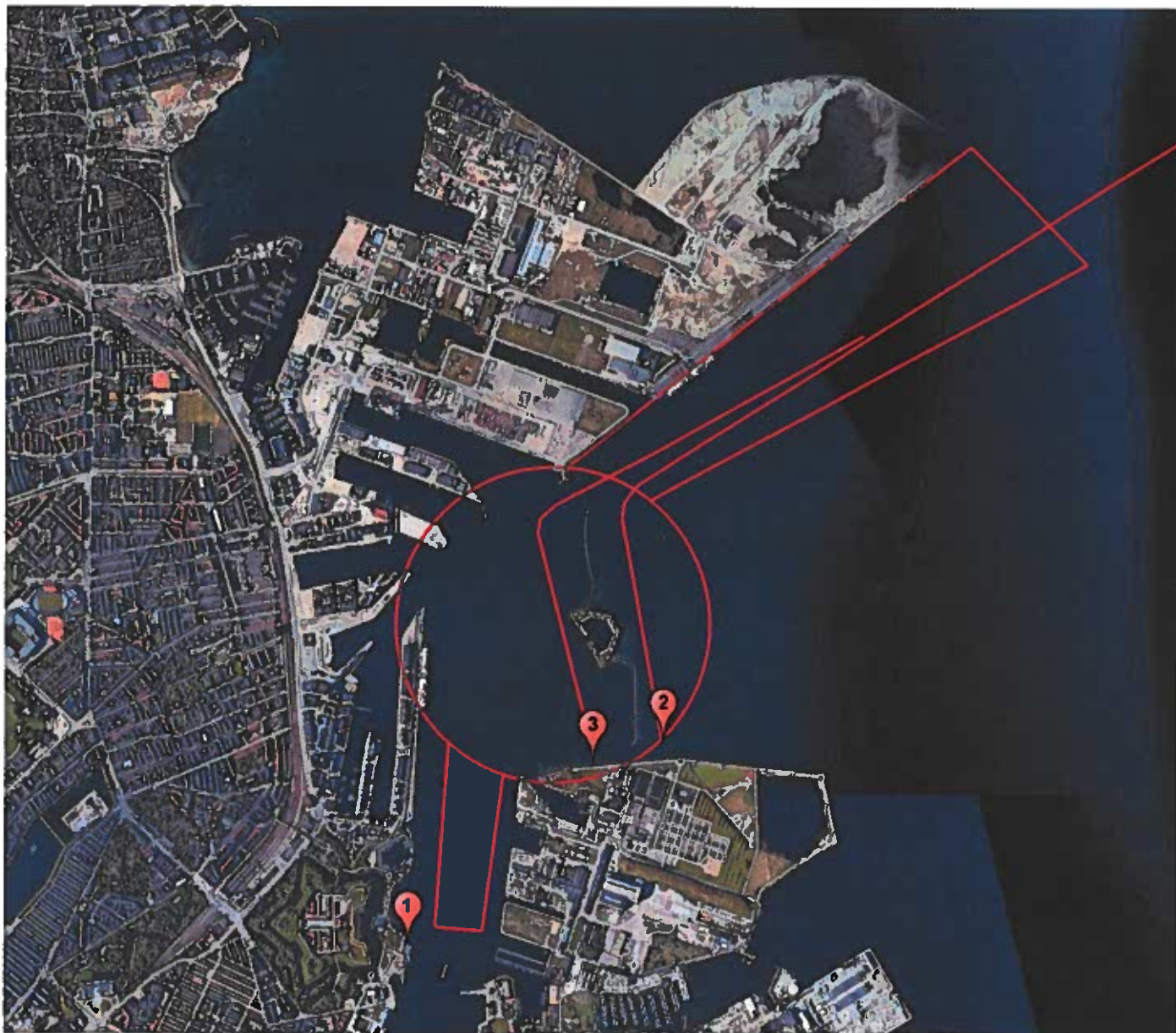
Der er mulighed for at tillade dette i lovudkastets § 8, der så at sige giver hjemmel til at "overrule" miljøbeskyttelsesloven i forhold til kapitel 5 virksomheder som os.

Det er nævnt i lovudkastets § 10 og i bemærkningerne til lovudkastets § 10 jf. at en tilbagekaldelse af vores tilladelse til at bruge vandet vil eller kan være et ekspropriativt indgreb, da dette også gælder rettighedshavere. Vandflyet er endda nævnt direkte i bemærkningerne.

Det er i alles interesse, at vi finder en løsning, hvis det overhovedet er muligt.

For os er det ikke et spørgsmål om at sejle ud og ind af havnen og ud i Øresund som for alle andre. For os er det det vigtigste at kunne starte og lande på roligt vand, primært mod vinden eller i sidevind og helst ikke hen imod store hindringer som skorstene, vindmøller og antenner m.v. som på Lynetten. Den fremherskende vind er fra vest sydvest, så i dag starter vi oftest mod nord nordvest fra kanten af Lynetteløbet udenfor Trekroner. Start fra nr. 2 på kortet herunder. Vi skal også kunne starte på roligt vand, når det blæser fra øst. Er vinden fra syd lander og starter vi generelt mod syd med et venstredrej ud over Øresund. Det bliver endnu mere problematisk, når Lynetteholm bliver færdigbygget, hvis det overhovedet vil kunne lade sig gøre.

Der vil ifølge materialet fra By & Havn være en masse blød trafik i området mellem Trekroner og Lynetteholm, så det vil sandsynligvis være sikkerhedsmæssigt nødvendigt at kunne starte og lande med vandflyet i hele området med Kronløbet, vandet rundt om Trekroner og sydpå mod Nordre Toldbod, som illustreret med de med rødt indtegnede kasser og cirkel på kortet.



**Dette bør skrives ind i VVM-afgørelsen som en afgørende forudsætning for fortsat kontinuerlig drift af vandflyet og SPECIELT men ikke kun under anlægsfasen, hvor der løbende vil være ændringer i området, der vil kræve en vis fleksibilitet.**

Det bør også skrives ind i loven i § 10 eller i hvert fald i bemærkningerne til § 10, men hertil afgives separat høringssvar.

Det vil i øvrigt generelt give en god miljømæssig fordel med mindre taxitid, hvis der opereres mere vest for Trekroner og længere mod syd.

Landinger støjer meget lidt, da de udføres med motorerne i tomgang. Hvis der landes vest for Trekroner og eventuelt tættere på flydebroen ved Nordre Toldbod, nr. 1 på kortet, altså længere mod syd, spares der omkring 4-5-6 minutters taxitid for hver landing. Det er på årsbasis ca. 10.000 minutter eller ca. **165 timers sejltid**. Der bruges ca. 120 liter brændstof i timen ved taxisejls. Der spares altså ca. 20.000 liter jetbrændstof p.a., og det reducerer selvfølgelig både støj, udledning og lugt, og det gør hele turen de minutter hurtigere.

Der har været ganske få klager igennem de sidste 5 år, hvilket kommunens Teknik og Miljøforvaltning kan bekræfte, og de få klager, der har været, er primært fra nogle få beboere på Langelinje, og dette tiltag vil fjerne størstedelen af de klager ved at eliminere en stor del af taxitiden. Og det er bare i forbindelse med den stort set støjfri landing. Sikkerhedsmæssigt er det problemfrit. Det kan demonstreres til enhver tid.

Starter støj mere og kan med fordel laves så langt væk fra beboelse som muligt.

Arealet øst for Trekroner mellem Trekroner og Lynetteholm i fremtiden kan formodentligt bruges som forudsat af By & Havn, men det er afhængigt af anden trafik, og det er specielt usikkert, hvordan anlægsfasen vil forløbe. Dog er det oplyst, at Lynetteløbet lukker i slutningen af i år allerede, og hvis ikke molerne samtidigt er fjernet, vil det stort set umuliggøre flyvning, medmindre vi kan starte indenfor molerne fra nr. 3. på kortet eller i den modsatte retning. Det bør derfor være en mulighed for os, der nævnes direkte i VVM-afgørelsen og i loven efterfølgende.

Vi kan IKKE bare altid sejle ud af Kronløbet og starte mod nordøst, da vi skal starte mod vinden eller i sidevind og hen mod et areal, hvor der er forholdsvis hindringsfrit og med udflyvning mod øst og ikke ind over byen. Det vil derfor altså som nu oftest være nødvendigt at starte fra den sydlige del, hvor Lynetteløbet er i dag og så starte mod nord med et drej ud mod nordøst. Det er dog afhængigt af vinden. Der kan være behov for at starte og lande den anden vej også. Det er de 2 røde linjer øst og vest for Trekroner på kortet ovenfor, angivet som nr. 2 og 3. Når molerne er væk, og nedramningen er på plads, vil der være roligt vand overalt, og så kan vi nok starte øst for Trekroner stort set hver gang men igen afhængigt af anden trafik. Det vil så igen oftest være linje nr. 2. men problematisk ved sydlig vind.

#### **Hvorfor er det sådan?**

I modsætning til en almindelig flyveplads med en fast startbane skal piloterne på vandfly forud for den enkelte start eller landing beslutte, hvor det er sikkerhedsmæssigt bedst at bruge vandet til lige netop for den aktuelle start eller landing. Sikkerhed fremfor alt.

Flyets start- og landingsbane på vandet (kaldet linje) kan således ikke normalt lægges fast men er afhængig af mange forskellige faktorer herunder for eksempel vindretningen (primært op mod vinden), bølger, anden trafik på vandet (skibe og både, surfere, kajaker m.v.) fiskebøjer og sømærker, sol, regn, skyer, sigtbarhed, bebyggelse og arten af bebyggelse (bolig eller erhverv i forhold til støj), hindringer som antenner og kraner og skorstene og anden lufttrafik.

Med alt dette foran sig vurderer piloterne på basis af deres erfaring, hvor det er sikkert at bruge vandet lige netop på det tidspunkt. Det kan ikke gøres på andre måder, medmindre der fast kan benyttes et større areal i læ bag moler. Det kunne være vest for Trekroner, sådan som arealet bruges i dag, når der er for store bølger øst for Trekroner. Der er mindre end 2-300 m til forskel på at starte udenfor og indenfor, så det burde være muligt at lave det til en valgfri metode i anlægsfasen. Se de 2 røde linjer øst og vest for Trekroner på kortet ovenfor. Nr. 2 og 3 anvendt mod nord eller mod syd.

Fly laver støj. For at minimere støjgenerne er der lavet et ind-og udflyvningsmønster med accept fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, TBST, og Københavns kommune, Teknik & Miljøforvaltningen, Byens Anvendelse. Dette mønster er indarbejdet i Miljøgodkendelsen og indsat nederst. Flyvemønstret skal overholdes for at overholde de nuværende begrænsninger, og der rapporteres hvert år til kommunen med antallet af flyvninger, og hvor der er fløjet.

Som det fremgår vil det formodentligt være overordentligt vanskeligt at overholde de begrænsninger, der er aftalt og godkendt, når der kommer beboelse på Lynetteholmen, selvom der kan flyves ind og ud over Kronløbet. Men det kan justeres efter realiteterne, når byggeriet skrider frem, og hvis der er vilje, er det sandsynligvis stadig muligt at få det til at virke.

Der bør derfor i fællesskab på sigt sikres, at arealer mod vest og nordvest på Lynetteholmen ikke bliver arealer, der qua deres status vil medføre en begrænsning af vores erhvervsaktiviteter i forhold til støjgrænser.

#### **Konklusion**

Det bør skrives ind i VVM-afgørelsen og i loven, som en absolut afgørende forudsætning for fortsat kontinuerlig drift af vandflyet specielt men ikke kun under anlægsfasen, at vandflyene kan og må starte og lande vest for Trekroner og i de markerede områder på kortet ovenfor, når det er påkrævet, og altså uanset de begrænsninger, der er i miljøgodkendelsen i dag. Alternativet er nok, at vi ellers må indstille driften.

Med venlig hilsen / Best regards  
NORDIC Seaplanes A/S / NORDIC Seaplanes Invest ApS

Lasse Rungholm

[lr@seaplanes.dk](mailto:lr@seaplanes.dk)

+45 20 93 86 33

Østhavnsvej 37

8000 Aarhus C

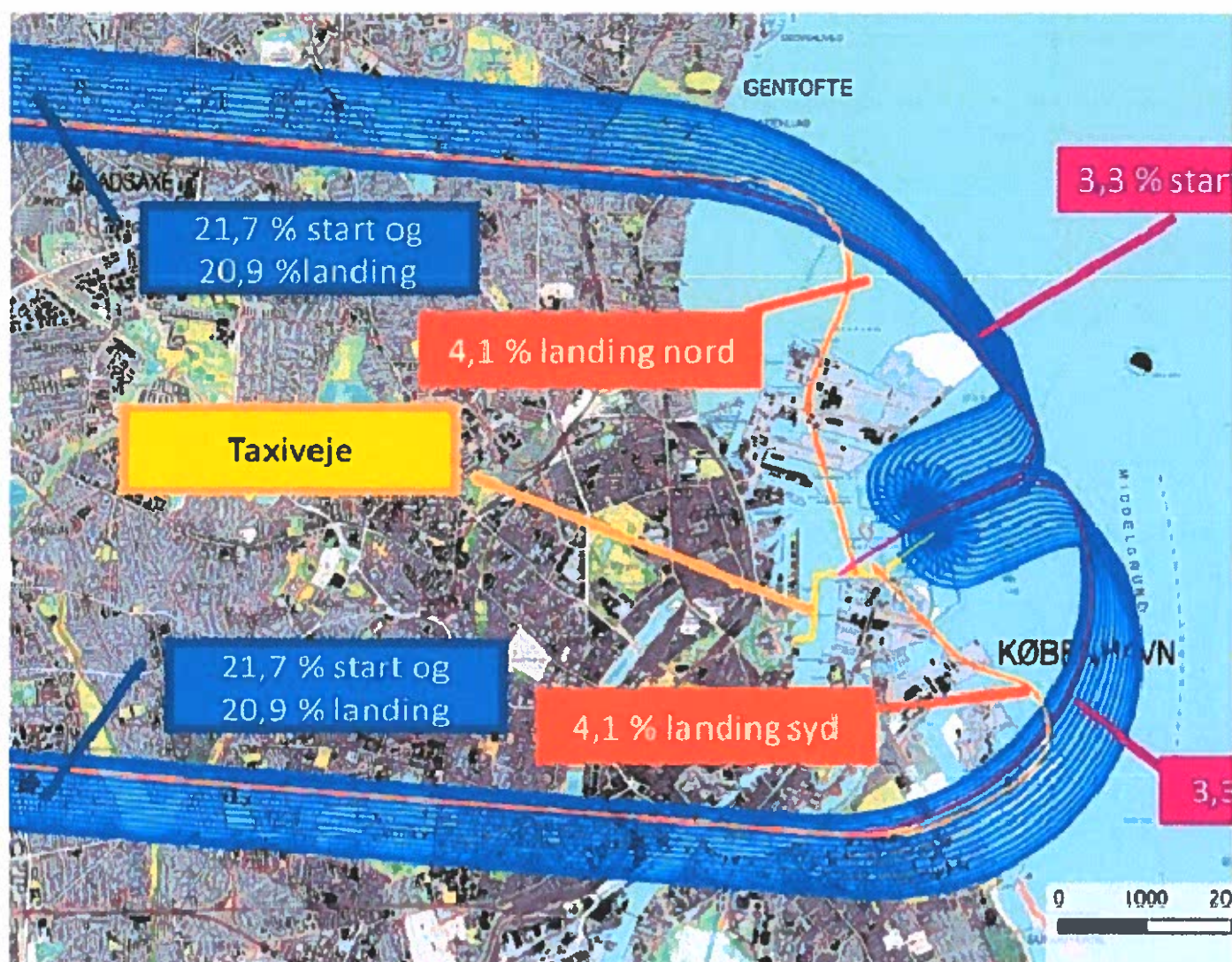
[www.seaplanes.dk](http://www.seaplanes.dk)

**100% CO2-NEUTRALT – Hurtigst og grønnest. #45shadesofgreen**

[fly@seaplanes.dk](mailto:fly@seaplanes.dk)

+45 70 20 00 60











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

18. december 2020  
Vores ref.: 09.00.04-K04-1-  
19  
Direkte nr.: 3247 1534  
Medarbejder: lol.tf

## Høringssvar til miljøkonsekvensrapport af Lynetteholmen

Tårnby Kommune ønsker ikke en øget lastbiltrafik på Amager Strandvej, som i forvejen er tæt på sin kapacitetsgrænse. Jeg ønsker derfor, at der fastlægges en tvangsrute for jordtransport, som ikke omfatter Amager Strandvej eller andre veje gennem Tårnby Kommune, for så vidt den sker med lastbiler. Jordtransport til Lynetteholmens opbygning bør ske fra vand-siden.

Jordtransporter på Amager Strandvej vil give uønskede kø-situationer, støjbelastning af naboer der allerede er stærkt støjplagede samt give anledning til støvproblemer i beboelsesområder. Ydermere vil risikoen for færdselsuheld stige.

Amager og Kastrup Strandpark er et yndet udflugtsmål om sommeren for borgere i både København og Tårnby.

Endvidere henviser jeg til tidligere høringssvar herfra af 8.11.2019 til Miljøstyrelsen.

Venlig hilsen

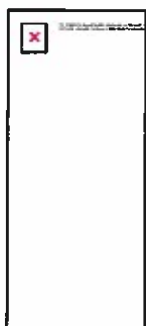
Allan S. Andersen  
Borgmester

**Fra:** Christian Lerche <christian@sejlsport.dk>  
**Sendt:** 25. januar 2021 14:09  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** TS6020102-00024: Høring af Miljøkonsekvensanalyse af Lynetteholm  
**Vedhæftede filer:** Lynetteholm VVM svar DS jan 2021 endelig.PDF

**Sag:** TS6040102-00024  
**Sagsdokument:** 9027780

Vi fremsender hermed vores høringssvar og ser frem til behandlingen af vores mange indvendinger. Vi står naturligvis til rådighed for en uddybning heraf.

Med venlig hilsen



**Christian Lerche**  
Direktør  
Dansk Sejlunion

**t** (+45) 88207001  
**m** (+45) 51557494  
christian@sejlsport.dk



Få viden, guides og inspiration - tilmeld dig vores **nyhedsbreve**.  
Bliv klog på Dansk Sejlunion - **læs vores profilbrochure**.



Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen  
Sagsnummer: TS6020102-00024

Brøndby, den 25. januar 2021

## **Høringssvar: Miljøkonsekvensanalyse af etablering af Lynetteholm**

Dansk Sejlunion, som repræsenterer 257 danske sejlklubber med ca. 55.000 medlemmer, fremsender hermed høringssvar om miljøkonsekvensanalysen (VVM-rapporten) af etablering af Lynetteholm.

### Indledning:

Vi er grundlæggende særdeles kritiske over for projektet om at etablere Lynetteholm på det foreliggende grundlag. Det skyldes dels, at den nye bydel i havet, der for mange fungerer som 'Den Blå Fælledpark', i væsentlig grad vil forringe fritidssejlernes muligheder for at sejle til, fra og omkring København, og dels at de udfordringer, som projektet skal løse, kan løses på anden vis, som slet ikke er afsøgt.

Vi har samlet vores mange bekymringspunkter til projektet i dette høringssvar – uanset om det er punkter, der er berørt af VVM-rapporten eller ej.

Vi appellerer til, at der tages højde for vores synspunkter – selvom forslaget til anlægslov allerede er sendt i høring uden at afvente forløbet af høringen om VVM-rapporten. Vi mener ikke, at det er udtryk for god forvaltning, at anlægsloven sendes i høring, inden høringen af VVM-rapporten er færdigbehandlet.

### Projektets forudsætninger og analysens rækkevidde:

Projektet skal angiveligt medvirke til at løse flere af Københavns behov:

- Klimasikring i forhold til forhøjet vandstand
- Bortskaffelse af jord fra andre byggeprojekter i København
- Boliger til at imødekomme stigende befolkningstal
- Behov for infrastruktur i form af metrolinje og motorringvej

Det fremgår af forudsætningerne, at etablering af Lynetteholm kan dække alle disse behov. Desværre har man ikke gennemført en tilbundsående analyse af oplagte, alternative muligheder.

Vi er uforstående over for, at VVM-rapporten udelukkende beskæftiger sig med etablering af perimeter og den basale opfyldning med jord til Lynetteholm – uden også at analysere konsekvenserne af de forventede infrastrukturprojekter m.v. Vi mener ikke, at det er i overensstemmelse med god forvaltningsskik eller EU-ret at anvende denne "salamimetode".

På trods af, at infrastrukturprojekterne ikke er en del af det aktuelle projekt – henviser rapporten og bygherre alligevel til infrastrukturprojekterne i argumentationen, og når det er belejligt, ved drøftelse af alternative løsninger til problemerne.

### Konkrete kritikpunkter:

Vi har fokus på følgende hovedemner:

- A. Sikkerhed for fritidssejlads – Kronløbet og Lynetteløbet
- B. Rekreative muligheder for fritidssejlere – Den Blå Fælledpark
- C. Besejling af Margretheholm Havn og Prøvestenen
- D. Københavns kultur
- E. Udformning af projektet
- F. Vandgennemstrømning, -kvalitet mv.
- G. Øresund, Østersøen og Svanemøllebugten

### Ad A: Sikkerhed for fritidssejlads

Vi er meget bekymrede for den fremtidige sikkerhed for fritidssejlere; både i anlægsfasen og i driftsfasen.

- Vi har deltaget i en simuleret sejlads for fritidsfartøj gennem Kronløbet. Vi har ikke set et notat med sejladsens konsekvenser. Vores testsejler er meget erfaren, men oplevede alligevel betydelige udfordringer for sejladsen – udfordringer, som hun kun kunne håndtere takket være erfaring og fartøjets beskaffenhed. Vi er meget bekymrede for, at mindre erfarne sejlere eller fartøjer af dårligere beskaffenhed, fx uden motorkraft, vil være i reel fare ved sejlads i det kommende Kronløb.
- Vi har noteret, at Kronløbet bl.a. på baggrund af simuleringen er gjort bredere, men finder fortsat, at der er for store risici ved, at alle sejlere skal gennem det smalle Kronløb.
- Det er kendt, at der ved krydstogtsskibene på Orientkaj skal være en sikkerhedsafstand som terrorsikring. Dermed er den frie bredde af Kronløbet til besejling reelt mindre end beskrevet i rapporten med deraf øgede risici.
- Hidtil har fritidssejlere til og fra Københavns Havn været henvist til sejlads gennem Lynetteløbet. Vi appellerer til, at Lynetteløbet bevares for fritidssejlere. Vi vurderer, at denne mulighed ikke er analyseret og beskrevet grundigt i VVM-rapporten, hvor det tages som en forudsætning, at løbet lykkes. Alternativet vil være at bevare et sikkert Lynetteløb med bilpassage i en tunnel til Lynetteholm (eller en akvædukt for fritidsfartøjer) samt etablering af en stormflodspor i Lynetteløbet.
- 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 sydøstlige vinde, som ofte er forekommende i sejlsæsonen? 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. Et scenarie er ultimo 2024, dog måske senere og usikkert på grund af det verserende byggeri af Nordhavnstunnellen og flytningen containerterminal. Det er ikke oplyst om den 20–30 meter 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. Usikkerheden om åbningstidspunktet bevirker, at der er stor sandsynlighed for, at småbådene skal sejle gennem Kronløbet med øvrige fritidsfartøjer og erhvervstrafik i flere år, når byggeriet påbegyndes. Dette vil medføre væsentlig fare.

- Den rekreative besejling bygger på et utilstrækkeligt vidensgrundlag. AIS er på ingen måde dækkende for al rekreativ sejlads, men er i VVM-rapporten forsøgt kalibreret baseret på oplysninger fra nogle organiserede brugere. Derudover er der en betydelig ikke-organiseret sejlads i havnen, hvor oplysninger ikke er søgt fremskaffet. Omfanget af denne rekreative sejlads er søgt belyst ved en tælling over nogle dage i september. 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 få dage i september, ikke at være retvisende. Dette kan ændre hele vurderingsgrundlaget for miljøkonsekvensrapporten.

Konsekvenserne for den rekreative besejling er, at der vil være en væsentlig påvirkning – både i forhold til sikkerhed og bekvemmelighed. Den rekreative besejling, som er væsentlig for friluftsliv, turisme mm., udsættes dermed for betydelig usikkerhed. Vi frygter, at projektet vil have en væsentlig negativ indvirkning på København som mål og ramme for fritidssejlads – særligt for både med master, men også for små fartøjer, indtil kanalen er færdigbygget. Generelt er VVM-rapportens forslag til afværgeforanstaltninger enten fraværende, uklare eller ukonkrete.

#### Ad B: Rekreative muligheder for fritidssejlere – Den Blå Fælledpark

Området, der fyldes op med jord, bliver af mange sejlere brugt som 'Den Blå Fælledpark'. Derfor opleves etableringen som et meget voldsomt indgreb.

Tusindvis af københavnske sejlere bruger området til søndagsudflugter, fisketure eller sommerudflugter. Det rummer desuden en populær kapsejladsbane for to af vores sejlklubber. Kapsejladsbanen bruges også som stævnebane, hvor sejlere fra mange andre klubber deltager. Nedlæggelsen af kapsejladsbanen er ødelæggende for vores sport i hovedstadsområdet.

Der er ikke mulighed for at flytte aktiviteten længere østover, fordi farvandet tættere mod Middelgrund og vindmølleparken igennem årtier er blevet anvendt som losseplads, som gør området farligt at sejle i.

- Afstanden mellem Lynetteholm og det "urene" område er, så vidt vi kan måle, højst 600 meter på det smalleste sted. Fraregnet nødvendig sikkerhedsafstand til land/grund efterlades sejlerne med 4-500 meter til aktiviteter. Kapsejladsbaner udlægges som hovedregel med en diameter på 0,6-1,0 sømil (godt 1.850 meter). Kapsejlads i området vil derfor slet ikke være muligt, hvor fx klubberne i Langelinje og Lynetten i dag har deres sejlads. Disse forhold er slet ikke berørt i VVM-rapporten. Hvilke tanker har bygherre og myndigheder gjort sig i forhold til nedlæggelsen af kapsejladsbanen og den rekreative brug, der nu forsvinder?
- Er det muligt at oprense affaldsdepotet på Middelgrunden som compensation til fritidssejlerne?

- Lukningen af Lynetteløbet medfører, at al lystbådssejlads - særligt i småbåde - fra Amagers østside til Københavns havn i praksis ophører, fordi ruten bliver alt for lang. Det vil være særligt kritisk for småbåde.
- 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 oplysninger om forhold af betydning for den rekreative sejlads, som fx strømforhold. Der savnes oplysninger om afværgeforanstaltninger som fx forventelige nødvendige sejladsrestriktioner for den rekreative trafiks brug af Hollænderdybet.

#### Ad C: Besejling af Margretheholm Havn og Prøvestenen

Margretheholm Havn er en af Danmarks største og mest aktive lystbådehavne. Den lokale sejlklub, Sejlklubben Lynetten, har selv etableret havnen og driver havn og klubaktiviteter på en dynamisk og aktiv måde til glæde for børn, unge og voksne københavnere og de mange turister, der benytter havnen som udgangspunkt for besøg i København. I projektet er det planlagt, at jordtransporten til Lynetteholm skal køre over havnen på en ny bro, som forudses åben for havnens brugere i weekender og på hverdage mellem kl. 16 og kl 07.

- De beskrevne broåbningstider afspejler ikke behovet for en lystbådehavn, hvor der ikke kun er aktivitet i weekender og aftener.
- Pensionister, sejlerskole, ungdomsarbejde og de øvrige brugere i havnen benytter også havnen i dagtimer på hverdage. Dette udelukkes de fra med projektets broanlæg gennem havnen. Det er vigtigt i en storby, at foreningerne afspejler befolkningssammensætningen og giver alle mulighed for at være aktive, når det passer dem – uanset alder og beskæftigelse. Det er netop tilfældet i Sejlklubben Lynetten og Margretheholm Havn.
- 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 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 VVM-rapporten.
- Området, hvor broen etableres, er ramme for klubbens træning af børn ved sejlads i optimistjoller. Denne vigtige aktivitet umuliggøres af broen.
- 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 VVM-rapporten.
- De nærliggende løsninger, en vej tunnel under Margretheholm Havn eller en akvædukt for skibene, er ikke vurderet miljømæssigt.

- Det er i øvrigt heller ikke belyst, hvordan besejlingen af Prøvestenen Havn fremover skal ske. Hvordan skal skibene dertil sejle, når de skal dreje skarpt for at komme ind til Prøvestenen.

Vi vil sammenfattende henstille til, at der i samråd med den lokale sejklub findes en bedre løsning.

#### Ad D: Københavns kultur og identitet

København er opstået som en havn. Havnens aktiviteter har været grundlaget for byens udvikling og velstand. Derfor er havnen, der tilmed er en del af hovedstadens navn, en helt uadskillelig del af byen, dens historie og fremtid. Ved havnen finder man vigtige nationale og lokale monumenter og fortællinger. Byens identitet som aktiv havneby er også en unik parameter i den fortælling, som årligt tiltrækker hundredtusindvis af udenlandske besøgende.

Med til den aktive københavnske havn hører naturligvis både og skibe. Store og små. Med og uden master. Erhvervsskibe eller fritidsfartøjer. Robåde, kajaker, SUP, sejlbåde, motorbåde. Krydstogtskibe, containerskibe og færger. Havnerundfarter. Og mange flere.

Vi vurderer, at etableringen af Lynetteholm og de negative konsekvenser for fritidssejlsads i høj grad vil påvirke byens identitet og fortælling negativt. En by uden aktive sejlere i havnen er ikke en rigtig havneby. Læg dertil risikoen for, at vandkvaliteten forringes, så der måske ikke kan bades. Det kan få væsentlig betydning for København som turistby.

Vi finder ikke disse forhold belyst i rapporten.

#### Ad E: Udformning af projektet

Forslagets udformning beskriver kun perimeteren og jordopfyldningen. Der bør være muligheder for at anlægge nye lystbådehavne på Lynetteholms øst- og nordside. Det bør allerede nu undersøges, hvor og hvordan de kan lokaliseres. Når forholdene inde i havnen forringes for så mange sports- og fritidssejlere med projektet, bliver der behov for mange nye bådpladser og klubfaciliteter ud mod Øresund. Dertil kommer behovet for bådpladser til de mange nye beboere. Det vil være rettidig omhu at foretage en miljøscreening af lokalisering af lystbådehavne som del af VVM-rapporten.

#### Ad F: Vandgennemstrømning, -kvalitet mv.

Det er vores vurdering, at etableringen af Lynetteholm påvirker vandgennemstrømningen i og omkring Københavns Havn. Vi oplever ikke, at disse forhold er tilstrækkeligt belyst i rapporten.

- Gennemstrømning i 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 Lynetteholms 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.
- 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.
  - 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.
  - Nettoafstrømning gennem havnen beskrives i VVM-rapporten 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.
  - Dimensioneringsåret for den hydrauliske konsekvens af Lynetteholmen er jvf. DHI basis i 2018. Året omtales som atypisk. Hvilken konsekvens har det for validiteten af 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?
  - Brugere af havnen frygter for vandkvaliteten i Københavns Havn. Udsivning af miljøfremmede stoffer fra transport, oplag og behandling af forurenede jord er kun overfladisk belyst. Med en spunsning/bygning af hele Lynetteholmens perimeter, blokering af Lynetteløbet og etablering af en dokport vil Lynetteholm 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.

Sammenfattende er det vores vurdering, at vandmiljø, badevandskvalitet og badesikkerhed bliver væsentligt og negativt påvirket. Generelt er VVM-rapportens forslag til afværgeforanstaltninger enten fraværende, uklare eller ukonkrete.

#### Ad G: Øresund, Østersøen og Svanemøllebugten

Også uden for Københavns Havn og det nærmeste vand må vandkvaliteten, strømforhold med videre blive påvirket. Vi finder heller ikke disse forhold tilstrækkeligt belyst

- Det er bekymrende, at Lynetteholm allerede med spunsning i 2023 vil begrænse gennemstrømningen ud for Københavns Havn og generelt 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.
- Vandgennemstrømningen til Østersøen påvirkes negativt. Det affejes som problem i VVM-rapporten med henvisning til en forventning om, at et generelt stigende hav som konsekvens af klimaforandringerne vil udligne denne

begrænsning. Vi mener, at det er en urimelig nyttiggørelse af klimaudfordringerne. Problemet bør analyseres ordentligt og afværgeforanstaltninger bør foreslås. Vi henviser i den forbindelse til samme problemstilling ved etablering af Øresundsbroen.

- Der forventes op til 3 cm forhøjelse af stormflodshøjvander i indsejling og havnen generelt som konsekvens af Lynetteholmens etablering. Dermed får Lynetteholm, der bl.a. skal udgøre stormflodssikring, til dels den modsatte effekt.
- Afledte konsekvenser som øgede stormflodshøjvander i Svanemøllebugten og ved Hellerup er ikke belyst eller vurderet.
- Risikoen for øget tilsanding og aflejring i Svanemøllebugten og ved Hellerup er ikke belyst. Allerede som konsekvens af etableringen af Nordhavn blev strømforholdene i bugten væsentligt forandret med den konsekvens, at der sker en tilsanding og aflejring, så besejling vanskeliggøres. Det er vores bekymring, at Lynetteholm yderligere vil forstærke denne tendens, så det attraktive miljø for fritidssejlsud for Svanemøllehavnen og Hellerup – hvor bl.a. de danske elitesejlere træner – ødelægges på sigt.
- Tilsvarende er risiko for oversvømmelser ved stormflod syd for Lynetteholm, ved havnene i Sundby og Københavns Motorbåds Klub ikke belyst. Dette bør analyseres.
- Lynetteholm vil, som beskrevet i VVM-rapporten, 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?

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

#### Alternativet:

Sammen med Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, FLID, står vi bag forslaget om at analysere den nye bydel på Middelgrund i stedet. FLID har fremsendt en præsentation heraf – udarbejdet af Arkitektfirmaer Hasløv og Kjærsgaard. Forslaget rummer meget attraktive muligheder for en bedre udnyttelse af Københavns overskudsjord til etablering af en ny bydel. Havet er meget lavere ved Middelgrund, så overskudsjorden vil give langt bedre byggemuligheder der. Der peges også på gode alternativer til løsning af højt vandssikring og infrastrukturmuligheder. Vi henviser til FLIDs omtale af projektet, som vi støtter.

Med venlig hilsen



Christian Lerche  
Direktør

## Høringssvar til miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) er et ejendomsselskab, der ejes af Sampension, PKA, PFA og PenSam i forening, og RE ejer, administrerer og udvikler det tidligere B&W skibsværfts areal på Refshaleøen i København.

Det er RE's ambition, at der indenfor en kort årrække vil kunne igangsættes en egentlig byudvikling med blandet bolig- og erhvervsanvendelse på RE's ca. 52 hektar store bynære havneareal understøttet af den nødvendige infrastruktur.

Lynetteholmen er tiltænkt at koble sig direkte på Refshaleøens nordlige og østlige kant.

RE har på den baggrund med interesse læst materialet, og fremsender i forlængelse heraf RE's bemærkninger dertil.

### Byområde med blandede anvendelser

RE's arealer er i Københavns Kommuneplan fra 2019 udlagt til henholdsvis blandet erhverv, havneformål og offentlige formål, hvortil der på dele af området er muliggjort midlertidige anvendelser, der ligger udenfor de sædvanlige rammebestemmelser.

Med afsæt i de til enhver tid gældende rammebestemmelser har RE siden værftets lukning i 1996 udlejet bygninger og arealer til blandede erhvervsanvendelser. Med de udvidede rammebestemmelser omkring midlertidighed i kommuneplanen samt senest ændringerne af Planloven i 2017 er denne udlejning i stigende grad blevet suppleret af blandt andet publikumsfunktioner, arrangementer og studieboliger.

Denne udvikling har medført, at området i dag er velkendt blandt københavnernes som et kreativt byområde med op mod 2 mio. besøgende på et normalt år, og der var i 2019 flere end 1.900 arbejdspladser på Refshaleøen.

Refshaleøen i dag er således et meget besøgt og anvendelsesmæssigt blandet område, hvilket etableringen af Lynetteholmen bør tage hensyn til.

### Generelle bemærkninger

RE er generelt positive overfor anlæggelsen af Lynetteholm. Der er behov for klimasikring af København, og her spiller etableringen af den nye halvø en central rolle. Derudover vil Lynetteholm, ligesom Refshaleøen, gøre det muligt at indfri de politiske ambitioner om at udvikle København og skabe nye by- og boligområder.

Vi ser med de fremlagte analyser gode muligheder for at skabe fundamentet for stærk, sammenhængende byudvikling både på Lynetteholm og Refshaleøen.

**Støj fra anlæg og drift**

Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, vil etableringen af Lynetteholmen naturligvis medføre en række støjende aktiviteter i såvel anlægs- som driftsfasen, ligesom det fremgår at projektet skal overholde gældende støjkrav i henhold til såvel tilstødende bolig- som erhvervsanvendelser (kort over områdets boliganvendelser er vedhæftet som bilag 1).

Som tidligere nævnt, har vi på Refshaleøen gennem de seneste 25 år opbygget en bred lejersammensætning, der spænder over produktion, kreative erhverv og oplevelser samt boliger. Tilsammen er der skabt et unikt miljø på området, der er en væsentlig del af Københavns karakter.

Det er væsentligt for RE, at alle øens anvendelser kan fortsætte under anlæggelsen af Lynetteholm uden at blive generet af støjende aktiviteter, og derfor afgørende, at gældende støjgrænser vil blive overholdt i såvel anlægs- som driftsfasen, så RE opnår de bedste forudsætninger for at skabe den gode overgang fra midlertidig til permanent byudvikling.

Vi kan eksempelvis ikke af miljøkonsekvensrapporten se, at der i forhold til beregninger af støjudbredelse er taget hensyn til, at der på Refshaleøen er beboelse både i form af ungdomsboliger (CPH Village og Urban Riggers), husbåde samt ordinære boliger.

Derudover mener vi, at det er nødvendigt med klare aftaler omkring begrænsninger af særligt støjende aktiviteter i forbindelse med arrangementer mv. på Refshaleøen.

Vi har hvert år blandt andet festivaler og koncerter, som potentielt vil opleve uforholdsmæssigt store negative støjgener, særligt i forbindelse med anlægsfasen (spunsning mv.). Det bør om nødvendigt være muligt at indstille disse aktiviteter i de korte perioder, hvor de vil være til særlig stor gene for Refshaleøens aktiviteter.

RE bemærker desuden, at der i materialet fremgår, at nogle af de aktiviteter, der foregår i og omkring det planlagte jordmodtagelsesanlæg samt tilhørende arbejdskaj på den nordøstlige del af Refshaleøen, vil have høje støjniveauer hele døgnet.

Det er derfor afgørende, at der her tages de nødvendige hensyn til de aktiviteter, der i dag foregår omkring RE's byggedok, der bl.a. indebærer koncerter, festivaler, foredrag, produktlanceringer og lign. En løsning kan her være at etablere støjafskærmning mod RE's arealer eller lignende.

RE ønsker, at der i hele perioden bliver foretaget løbende overvågning af støjpåvirkningen på de særligt udsatte steder på Refshaleøen, så eventuelle overskridelser af støjgrænserne hurtigt bliver opdaget og årsagen håndteret.

RE vil derudover gerne i dialog med By & Havn samt de relevante myndigheder omkring muligheden for at etablere de nødvendige planlægningsmæssige tiltag, der kan sikre, at støjgenerne fra etableringen af Lynetteholmen ikke vil begrænse udviklingstakten på RE's arealer, såfremt en byudvikling med blandede bolig- og erhvervsanvendelser besluttet.

**Lugtgener fra jorddeponi**

RE savner, at der i miljøkonsekvensrapporten beskrives, hvorvidt opfyldning af det eksisterende havneslamsdepot på Refshaleøen med bl.a. gytje vil medføre lugtgener for aktiviteterne på Refshaleøen.

Såfremt opfyldningen måtte give anledning til lugtgener, ønsker RE at gældende regler og retningslinjer overholdes, og generne for Refshaleøens aktiviteter begrænses mest muligt.

**Mødet med Refshaleøen**

Som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten vil etableringen af Lynetteholmen resultere i en række anlægsmæssige møder med Refshaleøen.

Det første møde sker ved etableringen af dæmningen over Margretheholms Havn, der skal muliggøre etableringen af en ny vej for jordtransport til Lynetteholmen.

I den forbindelse vil vi her fremhæve, at RE i 2016 har fremsendt en ansøgning til Trafik- og Byggestyrelsen om opfyld af et vandareal på ca. 1,3 ha i området, hvor denne dæmning møder Refshaleøen. Myndighedsbehandlingen af denne ansøgning er ikke afsluttet endnu, og RE er indstillet på at optage en dialog omkring en eventuel flytning af arealopfyldet til et andet område ved Refshaleøen.

RE mener, at vejdæmningen overordnet set en god løsning, der i stort omfang vil skåne dels Refshaleøens nuværende aktiviteter, dels føre den tunge trafik uden om eventuelt fremtidige udviklingsarealer på områdets vestlige del.

I forlængelse heraf mener RE, at det bør overvejes om dæmningen ligeledes vil kunne spille en rolle i den videre udvikling af Refshaleøen, særligt i forbindelse med den nødvendige klimasikring samt transport til og fra området.

Vi finder det afgørende, at der etableres hjemmel til at sikre, at al tung trafik både til det kommende jordmodtagelsesanlæg, Amagerforbrændingen, Amagerværket og Renseanlæg Lynetten benytter den nye rute, således at Refshalevej/Forlandet belastes mindst muligt med tung trafik.

Det andet møde sker ved Refshaleøens østlige kant, hvor der i projektet planlægges for at etablere en ny ankomstvej udenpå bl.a. RE's dokport og den bagvedliggende aktive byggedok.

Det planlagte forløb af den nye ankomstvej påvirker RE's ejendom direkte, og vil betyde, at byggedokken ikke længere vil kunne benyttes til dokaktiviteter, som tilfældet er i dag.

Der har været adgang til dokken (den oprindelige matr.nr. 553 CK) siden etableringen og selv efter matrikuleringen af matr.nr. 550 CK i 1962 har der været adgang gennem dokporten.

RE's ret til at anvende dokporten har dannet baggrund for, at RE i flere år har udlejet byggedokken til en række forskellige aktiviteter, som fx bygning af tunnelelementer, betonfundamenter til Urban Riggers mv.

Disse aktiviteter vil ikke kunne fortsætte med den påtænkte løsning.

Inden projektet endeligt besluttet, er det afgørende for RE, at der er fundet en løsning på disse problemstillinger. Det gælder bl.a. en økonomisk kompensation for tabt indtægt fra udlejning af dokken og en fysisk løsning, der sikrer, at det nuværende niveau af vandkvalitet i dokken som minimum kan fastholdes, eksempelvis gennem mekanisk vandudskiftning.

Det er i den forbindelse ligeledes afgørende for RE, at der etableres en løsning, hvor rørføringen til det oprindelige læsesystem føres gennem det nye anlæg, så en fremtidig reetablering af funktionaliteten ikke umuliggøres.

Endelig er det afgørende for RE, at den nuværende rørføring til afledning af overfladevand gennem kloakrør på begge sider af dokken føres gennem det nye anlæg, så funktionaliteten opretholdes som eksisterende.

Udgiften til disse tiltag forudsætter RE samlet set afholdt af projektet.

Såfremt den øgede trafik ifm. anlæg af jorddeponi, inden ny adgangsvej er etableret, vil medføre en forøget slitage på RE's byggedok, skader mv., og dermed ekstraordinære vedligeholdelsesomkostninger, forventer RE at disse ligeledes vil blive kompenseret af projektet.

Det tredje og sidste møde sker ved opfyldningen, der bygges helt op til Refshaleøens nordlige og nordøstlige perimeter.

Som projektet er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, er der tale om en opfyldning til kote 4, der yderligere forhøjes med 1 meter i de bebyggede områder. Refshaleøen er etableret i kote 2-2½, hvilket betyder, at der ved opfyldningens kant skabes et betydelig kotespring, medmindre der stilles krav om andet.

Såvel fra projektets som de regulerende myndigheders side må man forholde sig til, hvordan dette møde kan og skal finde sted. Skal de to områder mødes i den nuværende kote, eller skal opfyldningen ske med det beskrevne kotespring? Det er afgørende for RE, at der allerede ved projektets godkendelse stilles præcise krav, der sikrer et naturligt og velfungerende møde mellem Refshaleøen og Lynetteholm.

RE mener ikke, at man kan sende opgaven og regningen for den nødvendige terrænbearbejdning i mødet mellem de to koter videre til grundejere på Refshaleøen, ligesom en hård kant mellem de to områder vil skæmme i tiden frem til en eventuel fremtidig byudvikling af området.

Derfor ønsker RE, at den nødvendige terrænbearbejdning sker på Lynetteholm, således at mødet mellem de to områders forskellige koter sker over et større areal på Lynetteholm, ligesom RE ønsker, at der på Lynetteholm tilvejebringes de nødvendige foranstaltninger til afledning af regnvand, så der ikke afvandes ind på Refshaleøen.

Endelig, og i forlængelse af ovenstående, vil RE opfordre til, at det overvejes, hvorledes der i mødet mellem Refshaleøen og Lynetteholmen kan skabes en naturlig og æstetisk markering af overgangen mellem de to områder, så Refshaleøen fastholdes som en selvstændig enhed – både i forhold til områdets nuværende, og eventuelt fremtidige status.

Refshaleøens historie er tæt knyttet til B&W og er dermed en væsentlig del af Københavns industrihistorie. Øen er i dag udlagt som et væsentligt kulturmiljø i Kommuneplan 2019, som den kommende planlægning, herunder også etablering af Lynetteholm, skal tage hensyn til.

RE værner i dag om Refshaleøens historie og identitet i RE's arbejde med øens udvikling, og vi mener i forlængelse heraf, at det er afgørende, at Refshaleøen kan fastholde sin historiske identitet som ø.

Vi anbefaler derfor, at der stilles krav om etablering af enten kanaler, bassiner, søer eller lign. ved mødet mellem Lynetteholm og Refshaleøens nordlige kant.

### **Trafikale forhold**

RE kan konstatere, at Lynetteholmen i såvel anlægs- som driftsfase vil generere en betydelig mertrafik, både på Refshalevej og på den foreslåede nye vejforbindelse over Margretheholms Havn.

For at mindske konsekvenserne heraf foreslår RE, at der i projektet afsættes midler til dels at etablere forbedrede forhold for de bløde trafikanter på Refshalevej (som minimum fra krydset med Forlandet og frem til busvendepladsen på Refshaleøen), ligesom RE foreslår, at der i projektet afsættes midler til at lægge støjdæmpende asfalt på såvel Refshalevej (som minimum fra krydset mellem Refshalevej og Forlandet og frem til jordmodtageanlægget) som den nye adgangsvej (fra og med dæmningen over Margretheholms Havn og frem til jordmodtageanlægget).

Det vil i denne sammenhæng være afgørende for RE, at den samlede vejkapacitet på Refshalevej ikke nedbringes, ligesom RE opfordrer til at forbedrede forhold for bløde trafikanter på Refshalevej samtænkes med en eventuel fremtidig etablering af en cykel- og gangforbindelse til Refshaleøens vestlige kant, som led i udviklingen af det regionale net af supercykelstier.

### **Afsluttende bemærkninger**

Afslutningsvist skal det nævnes, at vi i RE ser meget positivt på etableringen af Lynetteholmen, og vi ser frem til en fortsat positiv og konstruktiv dialog om projektet, og de snitflader det har til såvel de nuværende aktiviteter på Refshaleøen, som den fremtidige udvikling af området.

Med venlig hilsen

Jes Transbøl  
Administrerende direktør  
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

Claus Hvømøller Jensen  
Udviklingsdirektør  
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S



**Fra:** Stougaard, Andreas <ANDREAS.STOUGAARD@svitzer.com>  
**Sendt:** 25. januar 2021 14:46  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynetteholm  
**Vedhæftede filer:** Lynetteholm - Høringssvar - Svitzer, Norrecco, Vattenfall.PDF

**Sag:** TS6040102-00024  
**Sagsdokument:** 9027845

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Vedhæftede høringssvar omhandler transport af overskudsjord til etablering af Lynetteholm. Svaret viser, hvordan vandbåren jordtransport er et konkurrencedygtigt, grønt og miljøvenligt alternativ til transportløsninger, der udelukkende baserer sig på brug af lastbiler.

Vores løsning beror på pramning af den overskudsjord, der skal danne Lynetteholm. Vores løsning baseret på vandbåren transport har en række markante fordele:

- 50% færre lastbiler gennem Københavns centrum - fra 350 lastbiler om dagen til ca. 175
- Markant reduktion af trængsel, vibrationer og støjforurening i indre København
- Ingen CO<sub>2</sub> udledning under selve sejladsen som følge af eldrevne pramme og slæbebåde
- Udledningen af CO<sub>2</sub> reduceres med op til ca. 400 tons om året
- Løsningen er skalerbar og favner potentielt udskibning 365 dage om året
- Konkurrencedygtig pris på jordtransport

Vedhæftede høringssvar argumenterer for, at overskudsjorden udskibes i pramme med splitbund fra Avedøre Holme, hvor de trafikale forhold er ideelle for den tunge transport, der fragter overskudsjorden fra oprindelsesstedet. Splitbunden giver mulighed for at losse jorden direkte på bestemmelsesstedet uden brug af modtagestation og yderligere maskinel helt frem til den afsluttende fase af etableringen af den nye holm.

Løsningen kan ligeledes bruges til at transportere den overskudsjord, der aktuelt ligger i depot i Nordhavn.

Til glæde for miljøet, naturen og københavnernes ser vi frem til en frugtbar dialog omkring brug af søvejen til jordtransport til Lynetteholm.

På vegne af

Norrecco, Vattenfall og Svitzer

Kasper Friis Nilaus

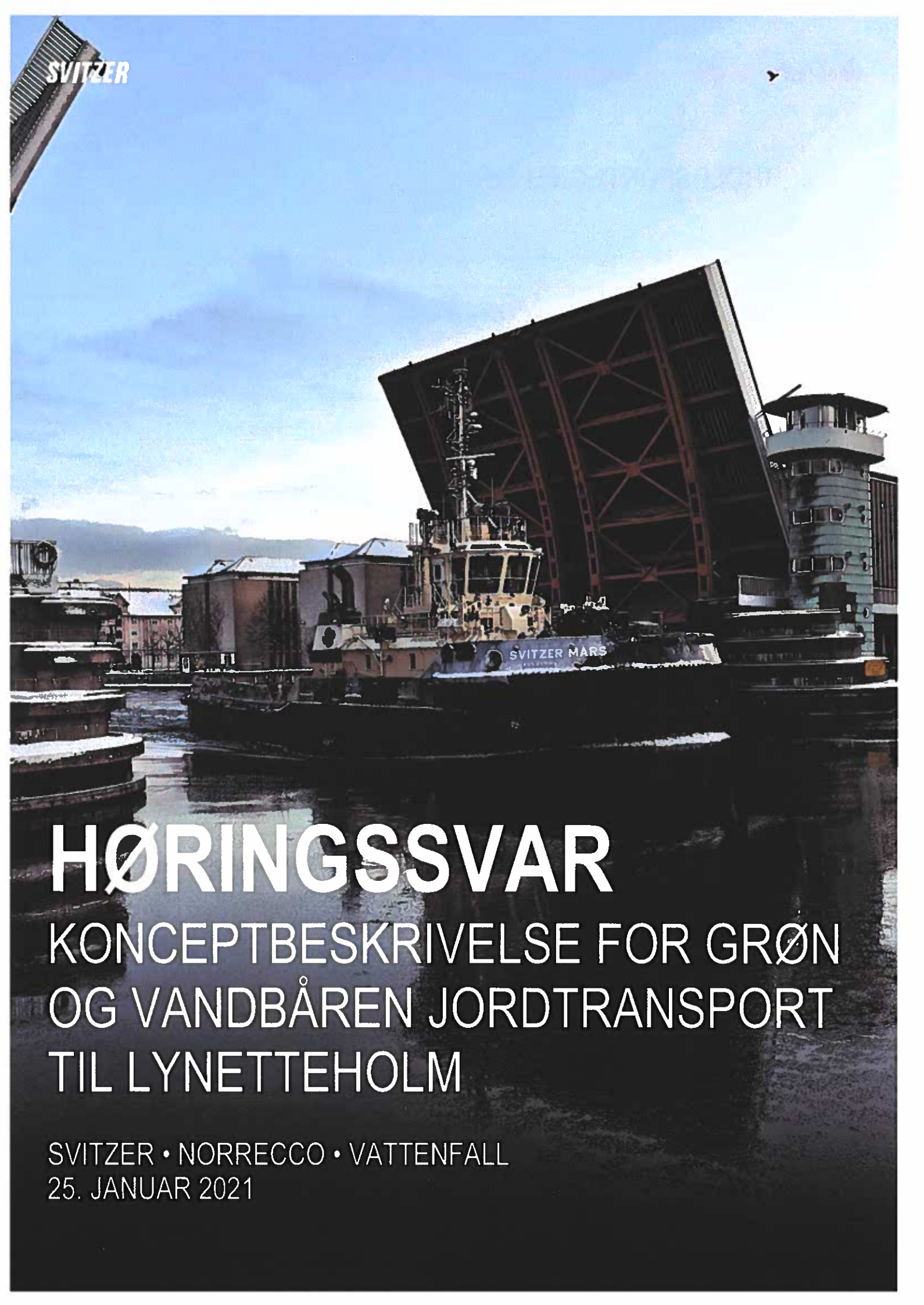
Kommentarer eller spørgsmål til nærværende høringssvar rettes til Pernille Brandis Rosengaard via [pernille.brandis.rosengaard@svitzer.com](mailto:pernille.brandis.rosengaard@svitzer.com).

The information contained in this message is privileged and intended only for the recipients named. If the reader is not a representative of the intended recipient, any review, dissemination or copying of this message or the information it contains is prohibited. If you have received this message in error, please immediately notify the sender, and delete the original message and attachments.

Svitzer will as part of our communication and interaction with you collect and process your personal data. You can

read more about Svitzer's collection and processing of your personal data and your rights as a data subject in our privacy policy from our parent company [https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1l42Bg-0000gr-67&i=57e1b682&c=MLm7Brk\\_CmpTBB-cyONr\\_xaRczxp7bSn8d4HNO345PKqmt1smSTEqUI97F6e0UQxQ8Z9OM4x7p0f0qoWfsKXTQv7ReRX6DjmcVxt1wTsn4XUfjrXEGBOxdaYvkUOVq9S0zdbzZFImK9g1vPiMeFmHzQfEO4ZgxFm3g-7TzMQtMEsuipvugGLDclW-VQuTSGuyC8kX6nrSRYX\\_FR2zj9V0zF9NLYFovqg2B3YKjzOiALeeMgIYQiATzt5\\_1hSuYyb](https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1l42Bg-0000gr-67&i=57e1b682&c=MLm7Brk_CmpTBB-cyONr_xaRczxp7bSn8d4HNO345PKqmt1smSTEqUI97F6e0UQxQ8Z9OM4x7p0f0qoWfsKXTQv7ReRX6DjmcVxt1wTsn4XUfjrXEGBOxdaYvkUOVq9S0zdbzZFImK9g1vPiMeFmHzQfEO4ZgxFm3g-7TzMQtMEsuipvugGLDclW-VQuTSGuyC8kX6nrSRYX_FR2zj9V0zF9NLYFovqg2B3YKjzOiALeeMgIYQiATzt5_1hSuYyb)

All harbour towage services provided by Svitzer Group companies are subject to the U.K. Standard Conditions for Towage and Other Services (revised 1986). These conditions are available on [https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1l42Bg-0000gr-67&i=57e1b682&c=-gJP0jSrRLtxDjS50kP8BHj1JyI2bvvHqN5vHyjvgjqiu5RVqFlap0YwLjEujHN-3JFTjVhr1J565ujVZ-aTSXhexv8KPiKmJmQOzWwJOYI\\_QRjV8cqbwbZtS5pY2Jt4L6EsWsAHtwDfLr0cDoiN\\_uwzaBk8aanvXMS\\_yHTPPhHWMm\\_5seRW0YIQkArWVhDBAXotm3OJh6ktu9\\_95VzOSMOMAb8OEygwsSfHld-uebg](https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1l42Bg-0000gr-67&i=57e1b682&c=-gJP0jSrRLtxDjS50kP8BHj1JyI2bvvHqN5vHyjvgjqiu5RVqFlap0YwLjEujHN-3JFTjVhr1J565ujVZ-aTSXhexv8KPiKmJmQOzWwJOYI_QRjV8cqbwbZtS5pY2Jt4L6EsWsAHtwDfLr0cDoiN_uwzaBk8aanvXMS_yHTPPhHWMm_5seRW0YIQkArWVhDBAXotm3OJh6ktu9_95VzOSMOMAb8OEygwsSfHld-uebg)



SVITZER

# HØRINGSSVAR

## KONCEPTBESKRIVELSE FOR GRØN OG VANDBÅREN JORDTRANSPORT TIL LYNETTEHOLM

SVITZER • NORRECCO • VATTENFALL  
25. JANUAR 2021

## INDHOLDSFORTEGNELSE

|                                                       |          |
|-------------------------------------------------------|----------|
| <b>1. Resumé.....</b>                                 | <b>3</b> |
| <b>2. Hvem fremfører forslaget.....</b>               | <b>3</b> |
| <b>3. Beskrivelse af grøn vandbåren løsning .....</b> | <b>4</b> |
| 3.1 Forslag til operationsmodel .....                 | 5        |
| 3.2 Modtageanlæg og udskibningshavn.....              | 6        |
| 3.3 Slæbebåd og pramme .....                          | 6        |
| 3.4 Elektrisk infrastruktur .....                     | 7        |
| <b>4. Fordele og omkostninger .....</b>               | <b>7</b> |
| <b>5. Konklusion og anbefaling.....</b>               | <b>9</b> |

## 1. RESUMÉ

Som høringsvar til By & Havns miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm foreslår Svitzer i samarbejde med Norrecco og Vattenfall en konkurrencedygtig, grøn og vandbåren løsning for transport af overskudsjord til Lynetteholm. Sammenlignet med jordtransport udelukkende ved hjælp af lastbiler, så er løsningen her mere klimavenlig, og den reducerer generne for borgerne i København i form af mindre trængsel, mindre støj, færre vibrationer og øget trafiksikkerhed.

Forslaget beror på en løsning, hvor mest mulig lastbilstrafik ledes udenom eller ud af byen til en eller flere modtagepladser, hvor overskudsjorden lastes på pramme, der skubbes til Lynetteholm ved hjælp af elektrificerede slæbebåde. Ved ankomst til Lynetteholm losses jorden direkte på bestemmelsesstedet ved hjælp af såkaldte splitpramme. Jorden dumpes, når prammen åbnes i bunden. Behovet for en jordmodtagestation ved Lynetteholm kan således nedbringes eller udskydes til projektets senere faser, hvilket afhjælper gener afledt af den tunge trafik gennem byen.

Nærværende løsning peger på Avedøre Holme som udskibningslokation. Et modtage- og jordbehandlingsanlæg etableret her foreslås, da infrastruktur i form af motorvejsnet og elnet er fordelagtigt. For jord der kræver behandling, vil løsningen være omkostningsmæssig sammenlignelig med transport med lastbil, og placeringen vil også gøre det attraktivt for modtagelse af overskudsjord fra anlægsprojekter udenfor København og Frederiksberg Kommuner. Fra et trængsels- og trafiksikkerhedsperspektiv er udskibning fra Avedøre Holme især fordelagtigt til bortskaffelse af jord fra anlægsprojekter i den sydlige del af byen, f.eks. Metro Sydhavn og senere eventuel forlængelse til Hvidovre Hospital.

Den foreslåede løsning kan også på klimavenlig vis løse opgaven med at udskibe de anslåede 2,7 mio. ton jord fra mellemdeponi i KMC Nordhavn (2023-2025).

Forslaget er baseret på elektrificeret søtransport og eldrejet lastning og losning, der sikrer et skånsomt aftryk på klimaet og afføder langt færre støj- og trængselsgener for beboerne i København. Som en fremtidssikring kan ladefaciliteter til elektrificerede lastbiler samt andre entreprenørmaskiner inkluderes ved modtagepladsen, hvor opladning af pramme og slæbebåde vil finde sted.

I et scenarie, hvor halvdelen af jorden til Lynetteholm transporteres vha. nærværende forslag til grøn, vandbåren løsning, viser vores estimater, at lastbilstrafikken relateret til Lynetteholm i knudepunkter i Københavns centrum kan halveres, og CO<sub>2</sub>-udledningen kan reduceres med op til 400 ton årligt. Transportomkostningerne forbundet med nærværende vandbårne forslag ligger i omegnen af 25 kr pr. ton jord, hvilket umiddelbart vurderes sammenligneligt med transport med lastbil fra eksisterende anlæg på Prøvestenen eller Selinevej til nuværende opfyldningsprojekt i Nordhavnen.

Vi mener, at det stillede forslag sikrer en langt mere klimavenlig og mindre generende jordtransport til Lynetteholm, som understøtter Københavns klimaplan om CO<sub>2</sub> neutralitet i 2025 og den politiske aftale om etablering af Lynetteholm. Løsningen kan helt eller delvist erstatte og forskyde jordtransporten med lastbiler gennem trængselsramte områder i byen.

## 2. HVEM FREMFØRER FORSLAGET

Svitzer har i samarbejde med Norrecco og Vattenfall udarbejdet nærværende koncept, som høringsvar til miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm.

### **Svitzer A/S**

Svitzer er et dansk slæbebådsrederi og global markedsleder indenfor bugsering af søfartøjer. Selskabet har en flåde på 440 skibe og betjener hundrevis af havne og terminaler i mere end 30 lande verden over, herunder også Københavns Havn. Svitzer, der siden 1833 har leveret bugsering og bjærgning i havne og til søs, er en selvstændig virksomhed ejet af A.P. Møller-Mærsk med hovedsæde i København.

### **Norrecco A/S**

Norrecco er én af Danmarks mest miljøbevidste virksomheder indenfor behandling af jord samt bygge- og anlægsaffald. Virksomheden er grundlagt i december 2007 og har behandlingsanlæg til modtagelse af jord, og bygge- og anlægsaffald på Prøvestenen og i Nordhavnen samt anlæg i resten af Danmark.

For at levere Norreccos vision om at være en samarbejdspartner for deres kunder, der opfordrer til løsninger, som opnår størst mulig genanvendelse og begrænser fodaftrykket på de naturlige ressourcer, arbejder Norrecco for en øget sortering af affald, og derved stigende mulighed for nyttiggørelse af nye kvalitetsprodukter, som efterfølgende kan benyttes som erstatning for naturlige ressourcer.

#### Vattenfall AB

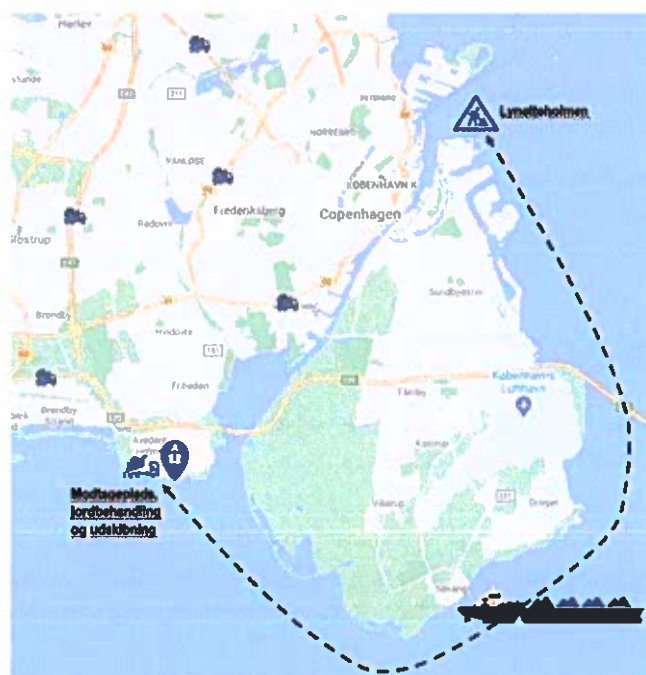
Vattenfall er et nordeuropæisk energiselskab som i mere end 100 år har elektrificeret industrier og leveret energi til menneskers hjem. I Danmark er Vattenfall blandt de største producenter af vedvarende energi hovedsageligt fra havvind og opfører bl.a. Kriegers Flak havvindmøllepark i Østersøen.

Vattenfalls mål er at gøre det muligt at leve fossilfrit inden for én generation. Til det formål spiller elektrificeringen af transport en afgørende rolle, og Vattenfalls forretningsenhed Network Solutions Heavy Transportation arbejder med elektriske infrastrukturløsninger til drift af elektrisk tung transport inden for maritim- og landtransport.

### 3. BESKRIVELSE AF GRØN VANDBÅREN LØSNING

Som udgangspunkt foreslås Avedøre Holme som placering for modtageplads af overskudsjord til forbehandling samt til udlastningsfacilitet for jord klar til indbygning. Anlægsprojekter i København og omegn har god adgang til modtagepladsen via motorvejsnettet, og denne placering gør det attraktivt for afhændelse af overskudsjord selv med en relativ høj gate fee sammenlignet med f.eks. Nordhavn.

Overskudsjorden modtages til kartering og sortering, samt behandling for så vidt rensningsegnet jord og lastes derefter på pramme. En elektrificeret slæbebåd vil derefter skubbe prammen til Lynetteholm, hvor jorden i projektets tidlige driftsfase dumpes direkte på bestemmelsesstedet, indtil vanddybde og andre forhold umuliggør dette. Senere, eller som alternativ, kan det blive nødvendigt med modtagelse langs spunsvæg ved Kronløbet eller lignende. Løsningen kan således i visse faser af opfyldningen ske fuldstændigt klimaneutralt, og kan tilrettes projektets forskellige faser både før og efter, at perimeteren er etableret.



Figur 1: Skitse for grøn vandbåren løsning

Der påtænkes en fleksibel og skalérbar løsning, der også kan servicere andre midlertidige eller mere permanente udskibningssteder. Det kunne i første omgang være transport af de 2,7 mio. ton jord i mellemdeponi hos KMC Nordhavn planlagt for transport til Lynetteholm i 2023 til 2025. Ligeledes vil en vandbåren og elektrificeret løsning til transport af overskudsjord være attraktiv ved anlæggelse af en eventuel Østlig Ringvej fra både et omkostnings- og klimaperspektiv.

Eftersom der er tale om eldrevne transport ad søvejen, er der ingen trængsels-, støj- eller emissionsproblematikker, der skal tages højde for undtaget ved modtageplads og losning. Transporten kan således foregå 24 timer i døgnet alle årets dage, skulle det være nødvendigt.

Der er foretaget beregninger baseret på kvalificerede antagelser og estimater og under forudsætning af, at der er brug for én slæbebåd og en til to pramme med en kapacitet på 5.000-8.000 ton dødvægt.

Det antages, at jorden modtages og behandles på Avedøre Holme, og at håndteringen af jord minimeres, således at udgiften for jordhåndtering på landsiden modsvarer udgiften for håndteringen, hvis jorden skulle fragtes med lastbil hele vejen til Lynetteholm. Dette underbygges af, at store dele af jorden vil kunne dumpes direkte fra prammen uden yderligere håndtering ved Lynetteholm. Det formodes, at håndtering på landsiden kan elektrificeres, og dermed ikke vil udlede CO<sub>2</sub>.

Vattenfall vil etablere ladestation for batteripakkerne til pramme og slæbebåd, der kan betjenes manuelt og oplade batterierne på ca. 11 timer.

I Rambøll rapporten "Baggrundsrapport til miljøkonsekvensrapport – Lynetteholm – Trafikale Forhold, November 2020" estimeres det, at 25% af den årlige overskudsjord har oprindelse syd for København, 50% kommer fra København og Frederiksberg kommuner, samt 25% fra områder nord for København. Ydermere antages det, at ca. 50% af al overskudsjord skal forbi jordbehandlingsanlæg, mens de resterende 50% kan transporteres direkte til opfyldningssted. Den totale årlige gennemsnitlige mængde jord antages at være 2,6 mio. ton.

Med jordbehandling og udskibning syd for København ved Avedøre Holme vurderes det, at al jorden med oprindelse syd for København, kan modtages her med signifikant besparelse i forhold til CO<sub>2</sub>-udledning, trængsel og omkostninger ved lastbiltransport. Det vurderes også, at omkring halvdelen af jorden fra Københavns og Frederiksberg kommuner med fordel kan køres til Avedøre for eventuel behandling og pramning til Lynetteholm, primært grundet bedre trafikale forhold. I dette scenarie vil et modtageanlæg ved Avedøre Holme modtage 1,3 mio. tons jord årligt, og lastbiltrafikken gennem Københavns centrum reduceres derved med 50% - fra ca. 350 lastbiler hver vej pr. dag til ca. 175. Som resultat af dette vil den årlige udledning af CO<sub>2</sub> antagelsesvis reduceres med ca. 400 tons ved en udledning på 0,795 kg/km.

Der vil naturligvis også være en reduktion i omkostninger forbundet med lastbiltransport, der via gate fee'en kan kompensere for øgede omkostninger associeret med pramning. Omkostninger for pramning af jord fra Avedøre Holme til Lynetteholm vil ved modtagelse af 1,3 mio. tons jord årligt ligge i omegnen af 25 kr./ton.

Der er i afsnit 4 redegjort for og præsenteret alternative scenarier.

### 3.1 Forslag til operationsmodel

For at minimere det samlede transportarbejde påtænkes det at oprette et modtage- og jordbehandlingsanlæg på Avedøre Holme, hvor både den jord der kan transporteres direkte til Lynetteholm, samt den jord der skal behandles inden, kan modtages og udskibes fra.

Modtageanlægget vil Svitzer servicere med én slæbebåd og en til to pramme på 5.000-8.000 ton dødvægt. Slæbebåden er bemanded 24 timer i døgnet og vil således kunne transportere jord til Lynetteholm om natten og i weekenderne om nødvendigt. Ved Lynetteholm losses jorden gennem bunden af prammen, hvilket sikrer en både hurtig og energieffektiv håndtering af jorden.

Med estimeret 1,3 mio. ton jord om året vil dette resultere i transport af i gennemsnit 5.200 ton jord dagligt på hverdage. Der vil således afgå én pram fra udskibningsstedet om dagen. Med en marchfart på 5-6 knob kan en pram sejle til Lynetteholm, losse jorden og returnere til Avedøre i løbet af et 10-12 timers vindue uden udledning af CO<sub>2</sub> og uden at medføre yderligere

trængsel på vejene. Løsningen er som nævnt skalérbar, og ligeledes kan der udskibes 365 dage om året, hvilket vil give en kapacitet på mellem 1,8 mio. og 2,9 mio. ton pr. pram afhængig af endelig størrelse.

### 3.2 Modtageanlæg og udskibningshavn

Jordtransporterne til Nordhavnsdepotet har historisk set modtaget ca. 50% af jordmængden direkte fra byggepladser. De resterende ca. 50% kommer fra jordbehandlingsanlæg, hvor der før levering til By & Havn eller KMC enten er foretaget en kartering, en frasortering af brokker og affald eller en stabilisering af jorden, således at denne bliver indbygningseget.

Norrecco er i dialog om at etablere et modtage- og jordbehandlingsanlæg på Avedøre Holme. En placering af et jordbehandlingsanlæg på Avedøre Holme vil minimere det samlede transportarbejde for den jord, der har behov for behandling, da jorden efter modtagelse ikke igen skal på lastbil for at blive transporteret gennem København, hvilket i dag er tilfældet ved eksempelvis modtagelse på Selinevej.

I forhold til den jord, der kan transporteres direkte fra opgravningsstedet til Lynetteholm, vil der kun blive tale om omlastning til pram modsat losning og transportarbejde ved Lynetteholm. Altså mindsker pramningen miljøbelastning af beboelseskvarterer berørt af den tunge transport gennem København.

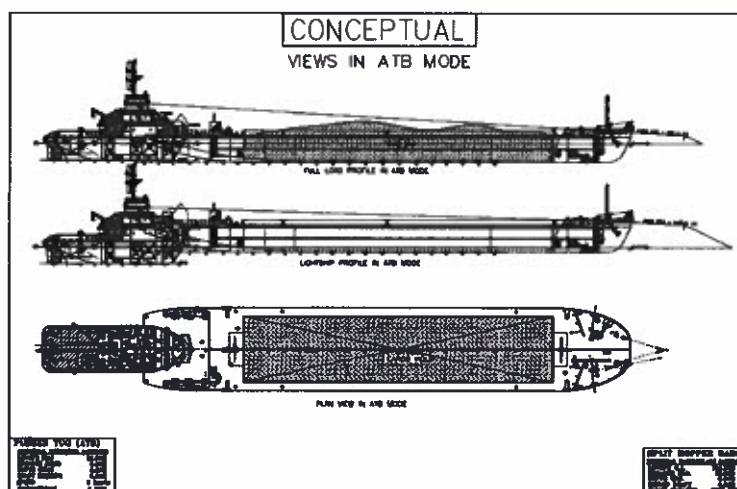
Avedøre Holme er valgt ud fra betragtninger om omkringliggende infrastruktur, nødvendige fysiske rammer samt gode forhold for udskibning. Placeringen ses ydermere som en langtidsholdbar løsning for jordmodtagelse fra København og opland. Andre både kortvarige og mere permanente udskibningshavne kan sagtens tænkes, og selve løsningen for pramning er fleksibel i den henseende.

### 3.3 Slæbebåd og pramme

Svitzer planlægger at servicere modtageanlægget med én elektrificeret slæbebåd på ca. 30 ton pæletræk og en til to splitpramme på 5.000-8.000 ton dødvægt. Designet af prammen tillader, at jorden losses gennem bunden af prammen, hvilket sikrer en både energieffektiv, sikker og hurtig måde at losse på.

På hver pram opstilles battericontainere, som forsyner pramsystemerne såvel som fremdrivningsmaskineriet på slæbebåden under hver transit. Mens prammen er fortøjet ved modtageanlægget, oplader den elektriske ladestation batterierne og giver strøm til pramsystemerne. I tilfælde af strømsvigt vil en indbygget nødgenerator starte. Dette er for at sikre, at prammen forbliver sikkert fortøjet med spænding på kritiske systemer til enhver tid.

Pram og slæbebåd betragtes i normal operation således som én elektrificeret enhed.



Figur 2: Slæbebåd og pram koncept

### Slæbebåd

Grunddesignet for slæbebåden vil være den Robert Allen designede "Rapport 1900 SX", da denne type båd er ideel til nem til- og frakobling af slæbebåd og pramme. Slæbebådsdesignet og koblingssystemet giver lang holdbarhed og en høj grad af pålidelighed, hvilket dermed reducerer risikoen for tekniske fejl. Svitzer har gode erfaringer med slæbebåde i dette design.

Vi estimerer, at der forbruges 2.400-2.700 kWh energi pr. tur fra Avedøre til Lynetteholm og tilbage igen. Sammenligner vi dette med traditionel søtransport, ville energien, der skulle produceres med en traditionel dieselmotor, udløse ca. 1,6 ton CO<sub>2</sub> pr. tur.

### Pramme

Splitprammene vil blive designet med den lavest mulige dybgang og med tilstrækkelig kapacitet (5.000-8.000 ton) til, at den daglige mængde modtagne jord kan transporteres til Lynetteholm kontinuerligt og uden unødvendig mellemdeponi og landtransport. Den lave dybgang er essentiel for at sikre, at prammene kan servicere Lynetteholm projektet længst muligt. Prammene vil med den estimerede kapacitet være mere end 100 m lange, derfor bliver de udstyret med bovpropel, som sikrer høj manøvredygtighed ved lav fart og i snævre farvande.

### 3.4 Elektrisk infrastruktur

Den elektriske infrastruktur vil bestå af to batteripakker i containere per pram og en ladestation samt forbindelse til en transformerstation i det lokale distributionsnet.

Batterierne placeres på hver af de to pramme, og opladningen foregår ved hjælp af en ladestander med kabel på hjul, som håndteres manuelt. Kablet tilsluttes således batteriet på prammen af mandskabet, når den ligger til kaj for at laste jord. Ladningen af to tomme batterier vil tage ca. 11 timer. Elforsyningen vil være fra vedvarende energikilder certificeret med oprindelsesgarantier for at garantere en reduktion i CO<sub>2</sub> udledningen fra projektet.

## 4. FORDELE OG OMKOSTNINGER

Der er foretaget beregninger baseret på kvalificerede antagelser og estimater for omkostningerne ved at drive denne løsning. Generelt vil løsningen naturligvis blive billigere jo mere jord, der kan modtages og udskibes fra Avedøre Holme. Der er ligeledes foretaget beregninger på reduktion i CO<sub>2</sub> emissioner og antal lastbiler, der skal igennem Københavns centrum.

Da overskudsjord har sin oprindelse på mange forskellige byggepladser over de næste mange år, vil mønstret for jordtransport hele tiden forskubbe sig og være foranderligt, ikke desto mindre er der forsøgt at gøre antagelser, der ligger sig tæt op ad selvsamme antagelser, der ligger til grund for miljøkonsekvensrapporten.

Der er ikke indregnet etableringsomkostninger og drift af modtageanlæg for Lynetteholm projektet på Avedøre Holme. Afhængig af jordmængderne, der prammes, tænkes infrastruktur og modtageanlæg på Refshaleøen dog at kunne reduceres. Under alle omstændigheder påtænker Norrecco at etablere modtagelse og behandling af jord på Avedøre Holme.

I Tabel 1 er der vist estimater for miljømæssige fordele og omkostninger ved at pramme jord fra Avedøre Holme til Lynetteholm for henholdsvis 25%, 50%, 75% og 100% af den samlede årlige jordtransport ved en forventet årlig jordtransport på 2,6 mio. ton.

| Procent af den årlige jordtransport | Jordmængde med pramning pr. år | Omkostning pr. ton jord | Reduktion af antal lastbiler i København med Lynetteholm som endestation | Årlig CO <sub>2</sub> reduktion |
|-------------------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| 25%                                 | 0,65 mio. ton                  | 40-45 kr.               | 87 pr. dag                                                               | 290 ton                         |
| 50%                                 | 1,30 mio. ton                  | 20-30 kr.               | 173 pr. dag                                                              | 290-400 ton                     |
| 75%                                 | 1,95 mio. ton                  | 15-20 kr.               | 260 pr. dag                                                              | 150-290 ton                     |
| 100%                                | 2,60 mio. ton                  | 13-18 kr.               | 347 pr. dag                                                              | 0-20 ton                        |

*Note: For en del af jorden antages det, at transport til Lynetteholm er kortere end transport til Avedøre Holme, hvorfor der er en faldende CO<sub>2</sub> reduktion ved pramning af mere end 50% af jorden.*

**Tabel 1: Omkostnings- og fordelscenarier**

Udover de af Tabel 1 umiddelbare klimamæssige fordele, og dermed også rent strategiske fordele for byen København, vil en reduktion i antal lastbiler igennem Københavns centrum reducere trængsel, støj og vibrationsgener for hovedstadens borgere.

Det må forventes, at gate fee'en forholds-mæssigt kan justeres mellem modtagelse på Refshaleøen, hvor trængsel og infrastruktur besværliggør lastbilstransport, og Avedøre Holme, der umiddelbart er mere tilgængeligt for tung vejtransport. Derved kan omkostningen ved klimavenlig pramning med stor sandsynlighed hentes hjem.

Det bemærkes, at såfremt 100% af jorden transporteres ved nærværende løsning, indtil en eventuel Østlig Ringvej er etableret, burde det være muligt at reducere nogle af anlægsomkostningerne ved jordtransport til et modtageanlæg ved Lynetteholm over Prøvestenen, kraftværkshalvøen og Margretheholms Havn.

Selv ved en lavere andel af den samlede jordtransport, mener vi, at løsningen er et klimavenligt og meget konkurrencedygtigt alternativ til transport udelukkende baseret på lastbiler. Pramning af overskudsjord er en grøn og miljøvenlig løsning, der både kan løfte opgaven med at transportere de nuværende 2,7 mio. ton i mellemdeponi i Nordhavn samt transportere overskudsjord fra en fremtidig etablering af Østlig Ringvej og naturligvis servicere Lynetteholm i mange år frem.

## 5. KONKLUSION OG ANBEFALING

Nærværende idé og konceptbeskrivelse opridser et grønt og vandbåret alternativ til andre forslag, der udelukkende baserer sig på lastbiler til transport af overskudsgrunden til opfyldning af Lynetteholm. Ud over den skånsommere påvirkning af klimaet, så afhjælper vores forslag i særdeleshed gener fra trængsel, og det genererer mindre støj og færre vibrationer, og det øger trafiksikkerheden, som følge af mindre tung trafik i indre København. Vores løsning er både konkurrencedygtig og attraktiv for Københavns borgere. Vi håber, at forslaget vækker interesse, og at vi kan påbegynde en dialog omkring yderligere kvalificering og modning af konceptet til gavn for både Lynetteholm projektet, klimaet og Københavns borgere.



Kasper Friis Nilaus, CEO Svitzer A/S



Karsten Ludvigsen, Adm. Direktør Norrecco A/S



Jesper Karpson, Vice President Vattenfall AB

Business unit chef, Vattenfall Network Solutions

Kommentarer eller spørgsmål til nærværende høringssvar rettes til Pernille Brandis Rosengaard via [pernille.brandis.rosengaard@svitzer.com](mailto:pernille.brandis.rosengaard@svitzer.com).

## Notat

Plan VS

Modtager: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Direkte tlf. 27 95 42 10

Afsender: HOFOR A/S

E-mail kfar@hofor.dk

KS af/dato: SVHA, CACR, CLHI, CHHA, NICH, NIER/18.01.2021, KIMK,  
MIAENG/25.01.2021

Godkendt af/ dato: ACHO, ASKR/20.01.2021, JAEA, CHS/21.01.2021, STBA/25.01.2021

Version: 4.

### **HOFOR A/S: Høringssvar Lynetteholm miljøkonsekvensrapport**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har igangsat den offentlige høring af Lynetteholm miljøkonsekvensrapport.

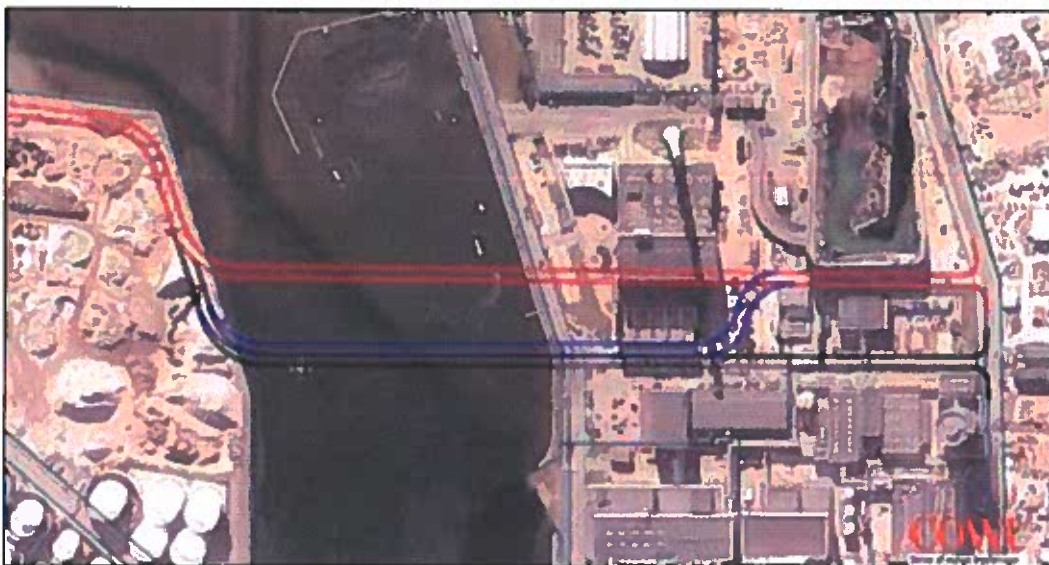
Hermed fremsendes HOFORs bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten. Der fremsendes én samlet kommentering for alle de forsyningsselskaber, der administreres af HOFOR A/S.

Kommenteringen er udarbejdet som henvisninger til materialet på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens høringsportal.

Der er i nærværende høringssvar udarbejdet afsnit for de forsyninger, hvor der er identificeret udfordringer og særlige opmærksomhedspunkter.

## Jordkørselsvej langs Amagerværket

By & Havn har udarbejdet nedenstående vejforslag til kørsel af jord til Lynetteholmen (som en præcisering af det ikke-entydige oversigtskort med fremtidig jordkørselsvej over Prøvestenen, der indgår i miljøvurderingen).



Figur 1 - Vejforslag til kørsel af jord til Lynetteholm.

HOFORs kommentarer vedrører det sorte og blå vejforslag, som er de forslag, der påvirker driften af HOFORS kraftværk og tilhørende anlæg.

**HOFORs samlede vurdering er, at det ikke er muligt at placere en vej til jordkørsel ad det sorte og blå vejforslag.**

### Forslag til alternativ vej til jordkørsel

Grundet de mange betydelige udfordringer ved det sorte og det blå vejforslag, er det HOFORs vurdering, at den eneste mulighed for vej til jordkørsel, af de muligheder som By & Havn har vist, er det vestligste (røde) forslag.

Eventuelt vil en vej yderligere mod vest, der flugter med indkørselsvejen som renovationsbilerne benytter til ARC, være endnu mere fordelagtig. Det skyldes, at denne mere vestlige løsning samtidig giver mulighed for at etablere et sorteringsanlæg ved Kraftværksvej på Københavns Kommunes arealer. Ved at vælge det røde vejforslag, vil man desuden undgå en lang række af udfordringerne med store forsyningskritiske anlæg og ledninger og medfølgende vanskeligheder med at gennemføre jordkørslerne pga. ledningsarbejder mv, som det sorte og blå vejforslag vil medføre.

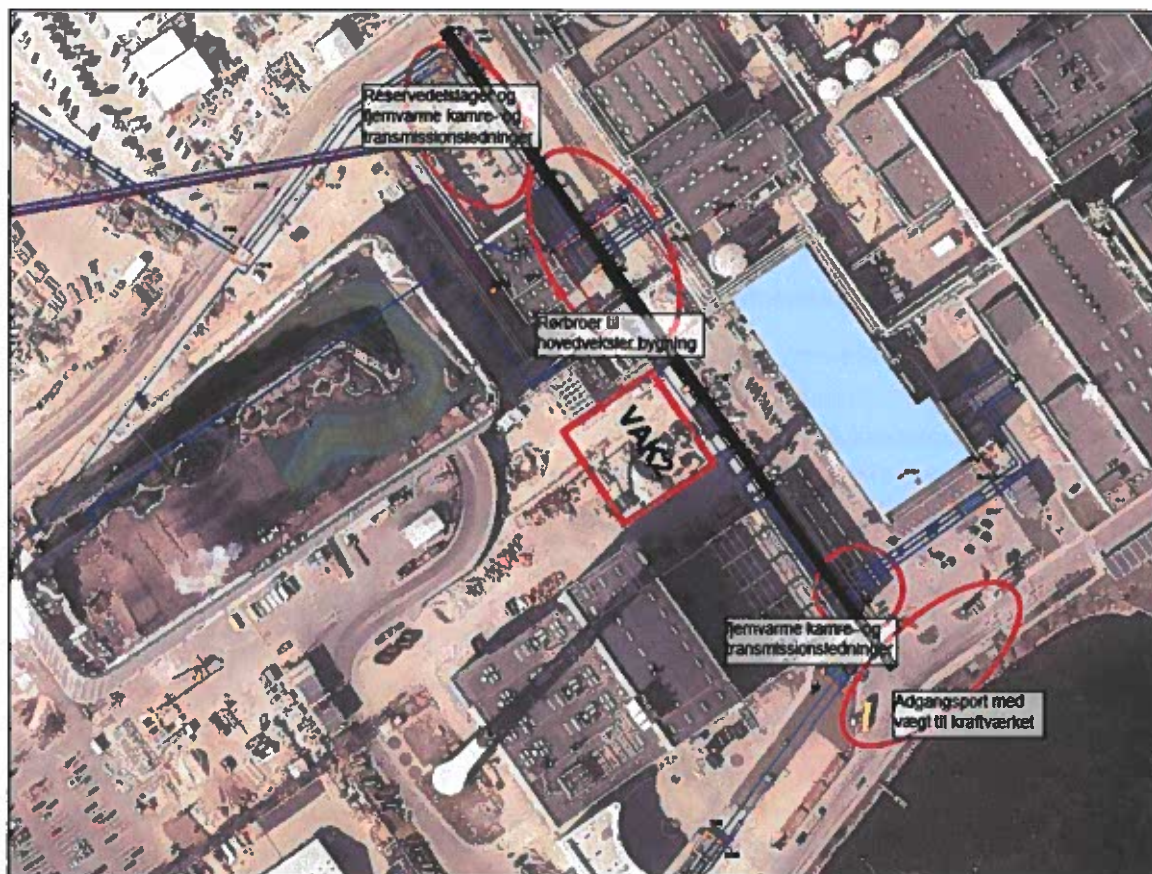
### Uhindret adgang til kraftværket

Helt overordnet skal der - uanset hvilken vejføring, der vælges - til enhver tid være uhindret kørsel til kraftværket. Dvs. ved etablering af krydsende trafik er det ikke muligt at lukke

kraftværksvej, da der er behov for kørsel af leverancer og udrykningskøretøjer mv. Det er vurderingen, at det ikke er muligt at opretholde ved det sorte og blå vejforslag.

Dertil kommer række af de væsentligste udfordringer ved det blå og sorte vejforslag, som uddybes i det følgende.

Flere af udfordringerne er skitseret på nedenstående oversigtskort.



Figur 2 - Kritiske udfordringer for Amagerværket.

### Transportforhold til Amagerværket

Af hensyn til driften af kraftværket er det afgørende, at der er tilstrækkelig med plads til, at der kan køre store lastbiler med bulkvarer som træpiller, sand og flyveaske mv. ind til Amagerværket. Det er nødvendigt, at der sikres plads til et opmarchområde for to ventede lastbiler samtidig med, at der kan foregå udvejning af lastbiler, som er på vej ud af kraftværket. Det kræver et vejareal på selve kraftværksvej på ca. 75 m i retning vest for indkørselsporten, se kortet med placering af adgangsport med vægt til kraftværket. Dette vurderes ikke at kunne lade sig gøre med det blå eller sorte vejforslag.

Det vil ligeledes medføre, at der ikke er tilstrækkelig P-pladser til de ansatte, håndværkere og andre erhvervsdrivende, der har ærinder på kraftværket. Disse vil i givet fald skulle

parkere i vejkanterne langs Kraftværksvejs vestlige del, hvilket der ikke er plads til, og hvilket kan skabe farlige situationer midt mellem lastbiler med jordkørsel og dagrenovation til ARC.

### **Indsejlingsforhold til Amagerværket**

Amagerværket anvender biomasse, der primært sejles ind til værket. Det er afgørende, at indsejlingsforholdene med biomassebrændsel ikke påvirkes af den kommende dæmning i vandet mellem Prøvestenen og kraftværkshalvøen. Alternativt kan forsyningssikkerheden med el og varme blive truet. Etableringen af en dæmning kan medføre sedimentaflejring, som vil kræve løbende uddybning af havneløb og bortskaffelse af forurenede sediment. Det blå og sorte vej- og dæmningsforslag er tættest på indskibningskajen til biomassen og vurderes derfor at udgøre den største udfordring.

### **Fjernvarme hovedforsyningsledninger**

Jordkørselsvejen kan påvirke den samlede overførselskapacitet af fjernvarme fra kraftværkshalvøen, som forsyner den helt overvejende del af København samt kommunerne Gladsaxe, Gentofte, Frederiksberg og Tårnby med fjernvarme. Konkret drejer det sig om CTRs hovedtransmissionsledninger (fire dobbelte ledningssystemer til hedtvand) og kamre, som er placeret direkte under det kommende sorte og blå vejforslag. Der er helt afgørende for fjernvarmeforsyningen af København mfl. at disse ledningsanlæg fortsat skal kunne fungere, driftes og renoveres, og jordkørslen må ikke forhindre eller begrænse adgangen til disse anlæg. Der henvises til CTR for en nøjere vurdering af risiko og omkostninger i forbindelse med de CTR-ejede anlæg.

Fjernvarmeforsyningen fra HOFOR af indre by, området ved Rigshospitalet, dele af Østerbro mv sker via to store rørbroer, der er placeret over det sorte vejforslag (se oversigtskortet). Disse rørbroer må ikke påvirkes af jordkørslen. Rørbroerne vil som minimum skulle påkørselssikres, og der skal udarbejdes et vejprojekt, der dokumenterer tilstrækkelig frihøjde, såfremt jordkørslen skal ske under rørbroerne. Alle rørarbejder vil desuden kun kunne udføres om sommeren, da fjernvarmeforsyningen herfra ikke kan undværes i fyringssæsonen. Omkostninger til ombygning af de to rørbroer skønnes overslagsmæssigt til 5-20 mio. kr.

### **Reservedelslager**

Der er placeret et reservedelslager til maskindele mv til kraftværket (se oversigtskortet), i den nordligste del af området af det sorte vejforslag ved Vindmøllevej. Reservedelslageret er i brug til og med 2025. Der er på nuværende tidspunkt ikke mulighed for alternative placeringer.

### **Nyt varmelager**

HOFOR har projekteret et nyt 50.000 m<sup>3</sup> stort varmelager ved siden af kraftværket, som led i målsætningerne om CO<sub>2</sub> neutralitet og en flerstrengt klimavenlig forsyningsstrategi.

### **HOFOR A/S**

Varmelageret forventes bygget omkring 2022. Der er i den forbindelse indgået lejeaftale med Københavns Kommune om placeringen af varmelageret (VAK2 på oversigtskortet), der hvor det blå vejforslag er vist. Det blå vejforslag vil derfor ikke gøre det muligt at realisere etableringen af et nyt stort varmelager, der skal anvendes til at øge forsyningssikkerheden af varme til København.

### **Terrorsikring af kraftværksområdet**

Hele kraftværksområdet er terrorsikret. Det sorte vejforslag vil kræve ændring af det terrorsikrede område. Ændringer i terrorsikringen vil kræve nærmere dialog med Energistyrelse, der er myndighed på området, om hvilke tiltag der er nødvendige ved en ændring af terrorsikringen.

### **Elforsyningen fra kraftværket**

Amagerværket og København er helt afhængig af at den elektricitet, der produceres, kan afsættes til Københavnsområdet via Energinets otte 132 kV kabelsystemer, der alle er placeret i jorden direkte under det sorte og blå vejforslag.

Der er tale om ældre, følsomme ledningssystemer, som dels ligger i hele parkeringsområdet vest for højspændingsbygningen, dels ligger i jorden ud mod vindmøllevej. Der er tinglyste deklARATIONER på højspændingsanlæg i jord, der giver Energinet adgang til at have ledningerne liggende og til at Energinet til enhver tid har adgang til ledningerne for reparationer, renovering og omlægning. Som følge af risikoen for skader på ledninger og de mulige konsekvenser for kraftværkets drift ved afbrydelser er hele området i dag underlagt en grænse for køretøjers totalvægt på 3,5 ton.



En afbrydelse af højspændingssystemerne til kraftværket vil i værste fald kunne føre til en fuldstændig nedlukning af værket med et dagligt tab af omsætning og dækningsbidrag på ca. 9 mio. kr./dag. henholdsvis ca. 6 mio. kr./dag. Som eksempel har HOFOR senest i varmesæsonen 2018/2019 måttet realisere et stort tab som følge af havari på ét af disse elkabler. Det medførte afbrydelse af elproduktionen på den ene kraftværksblok i en periode på nogle måneder og resulterede i et produktionstab på ca. 40 mio. kr. Derfor er det helt

nødvendigt, at der til hver en tid kan opretholdes en stabil elforsyning fra kraftværket via Energinets kabler.

Afbrydelse af højspændingssystemerne til kraftværket kan også i værste fald medføre nedsat forsyningssikkerhed til de københavnske borgere.

Energinet har påbegyndt et stort renoveringsprojekt i området ved det blå og sorte vejforslag, der omfatter en total ombygning af koblingsanlæg, transformere, skinner m.m. inde i højspændingsbygningen, samt fornyelse, omlægning og splejsning på 132 kV ledningerne i jorden i området vest for højspændingsbygningen. Alle otte kabelsystemer skal føres ind i den renoverede højspændingsbygning på nye positioner, hvilket medfører opgravninger, omlægninger og splejsninger i store dele af området vest for højspændingsbygningen. Energinets renoveringsprojekt for kabler og højspændingsbygning løber frem til ca. 2027. Dette projekt vurderes at have afgørende betydning for HOFORs forsyning af el fra kraftværket og ind til København mv (for yderligere information henvises til Energinet).

Nedenfor kan ses en omtrentlig placering af de områder, som det drejer sig om mærkeret med gul cirkel (for yderligere præcisering henvises til Energinet).

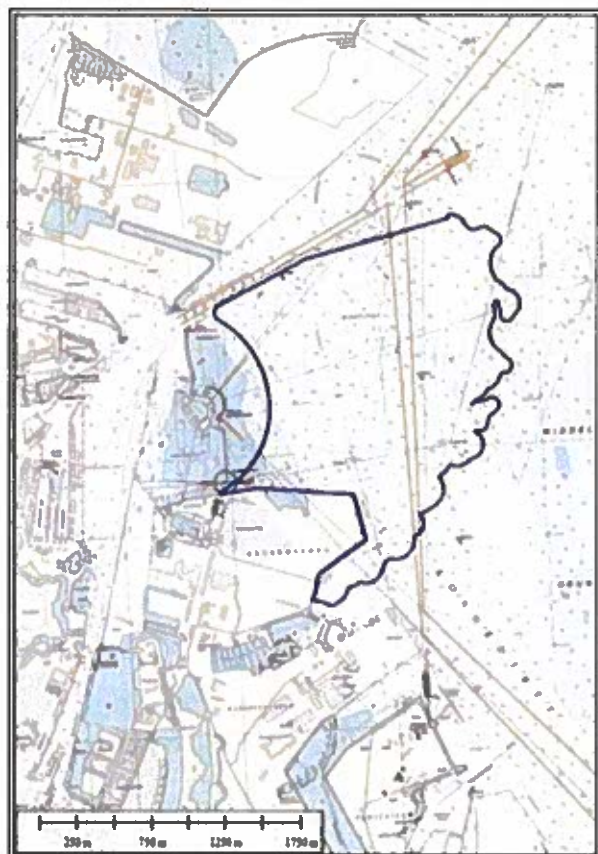


Figur 3 - Omtrentlig placering af højspændingskabler (Energinet).

## Generelt om indsejlingsforhold

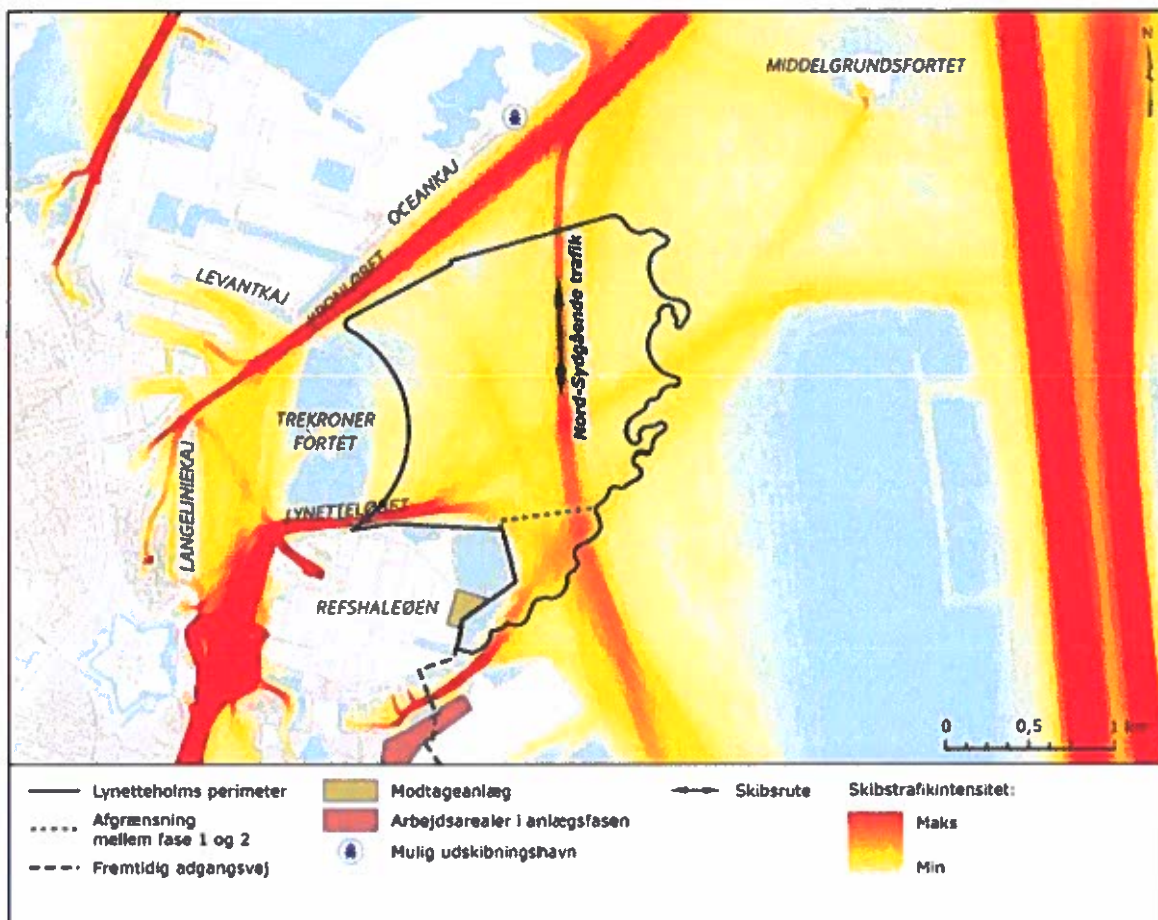
De kommende indsejlingsforhold til Amagerværket vurderer HOFOR problematiske, jf. nedenstående oversigtskort. Her det fremgår, at Kongedybet ikke kan besejles nord for Kraftværkshalvøen.

Af hensyn til forsyningen af biomasse er det vigtigt, at der fortsat uhindret kan indsejles biomasse. Det vil sige at fragtskibene uhindret kan tilsejle værket både nord- og sydfra.



Figur 4 - Oversigtskort: Indsejlingsforhold.

Det fremgår af ligeledes af miljøkonsekvensrapportens figur 26-2, at der er nord-sydgående trafik ind gennem det nye område. HOFORs skibe til Amagerværket benytter denne sejlroute, og skibene kræver vanddybden, der er tilgængelig i denne sejlrende. HOFOR kan ikke i den nuværende miljøkonsekvensrapport læse, hvorledes skibe, der har brug for en vanddybde på op til 6 meter, skal komme ind til Amagerværket, når vandet omkring Middelgrunden har en meget lav vanddybde. Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport mangler derfor en afklaring af, hvorledes dette forhold løses. Se nedenstående oversigtskort.



Figur 5 - Trafikintensitetskort (MKR figur 26-2).

Mht. sedimentaflejringer omkring Amagerværket ser det ifølge VVM'en ikke ud til, at der bliver markante udfordringer, som beskrevet i Lynetteholm Miljøkonsekvensrapportens side 17. HOFOR ønsker dog, at det sikres at sedimentspredningen fra etablering af Lynetteholmen ikke forårsager øget oprensningsbehov ved Amagerværkets havn, hvilket vil fordyre varmeomkostningen for HOFOR og dermed for forbrugerne i Københavns Kommune.

## Udfordringer med følsom arealanvendelse ved Amagerværket

I henhold til Planloven (Lovbekendtgørelse nr. 50 af 19. januar 2018), skal kommunerne i deres planlægning sikre produktionsvirksomheders muligheder for drift og udvikling, det vil sige driftsvilkår og udviklingsplaner på Amagerværket.

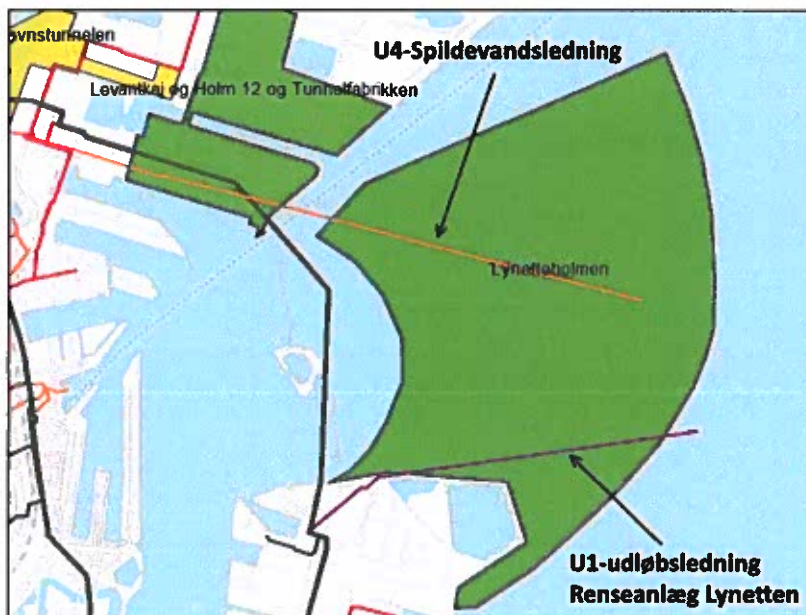
Det betyder helt konkret, at støj- og luftforureningsbidragene fra værket kan afskære/begrænse muligheden for, at arealer på Lynetteholmen udlægges til følsom arealanvendelse. Baggrunden er, som skrevet ovenfor, at det skal sikres, at HOFOR har mulighed for at bibeholde og udvikle driften på AMV, så varmemforsyningen kan sikres. Følsom arealanvendelse er i hvert fald boliger, men det vil sandsynligvis også være udearealer, eksempelvis den planlagte strand, som vil ligge med retning mod AMV.

Den driftsmæssige tidperiode for AMV (altså hvor mange år AMV fortsat vil være i drift i sin nuværende form) har pt. ingen bagkant og der kan derfor/vil sandsynligvis være tidsmæssig overlap med planerne for byudviklingen på Lynetteholmen og ovenstående risici.

## Spildevand

U4-spildevandsledningen er en vital kloakledning, der ejes af HOFOR, Frederiksberg Forsyning og Novafos. Ledningen er vital, da den håndterer spildevand og regnvand fra flere kommuner med op til 1,2 mio. borgere. Samtidig sikrer ledningen mod udledninger af spildevand og regnvand, som belyst i Øresundssagen fra juni måned 2020. Såfremt U4-spildevandsledningen ikke virker, vil vandkvaliteten forringes i Københavns Havn, da opblandet spildevand i større omfang vil aflastes til de nære havnebassiner.

Ejerkredsen (HOFOR, Frederiksberg Forsyning og Novafos) af U4 ønsker, at etableringen af øens afgrænsning etape 2 erstattes med en "ny etape 2", som medfører, at flytning eller forlængelse af U4-spildevandsledningen udskydes til 2028. HOFOR er dog positive over for andre løsninger for etableringen af øens afgrænsning, som kan sikre, at der er tid til, at U4-spildevandsledningen kan flyttes eller forlænges, hvilket anslås at være i 2028.



Figur 6 - Vitale spildevandsledninger.

Ejerkredsen af U4-spildevandsledningen vurderer, at en omlægning eller forlængelse først vil kunne være etableret og idriftsat i 2028, da der skal være tid til VVM, tilladelser mm.

Ejerkredsen vurderer endvidere, at omkostninger til omlægning af U4-spildevandsledningen skal afholdes af anlægsprojektet. Disse omkostninger bør derfor indgå i afsnittet om ledningsarbejder og ekspropriation i den kommende anlægslov for etablering af Lynetteholm.

Såfremt der etableres en "ny etape 2", vil etableringen af øen foregå i 3 etaper, således at man først igangsætter etape 3, når flytningen eller forlængelsen af U4-spildevandsledningen er realiseret og idriftsat.

Ejerkredsen vurderer, at en fremtidssikret erstatning for U4-spildevandsledningen først kan være etableret og idriftsat i 2028 og vil kræve en investering på 50 - 100 mio. kr.

Afslutningsvis bemærkes det, at det ser ud til, at den eksisterende stenmole ved Trekroner påtænkes at blive fjernet. Dette vil have en konsekvens for det nuværende udluftningstårn for HOFORs store Ø1800 spildevandsledning til Renseanlæg Lynetten (Lynetteledningen).

Det planlægges endvidere at ændre området omkring Molefyret ved Levantkaj. Det er vigtigt, at disse ændringer ikke påvirker Lynetteledningen, da denne ikke kan frigraves uden delvis tømning og dermed en planlagt udledning af spildevand.

### **Baggrund for kommentarer vedr. spildevand**

Den foreliggende udgave af Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport forekommer udelukkende at være baseret på den projektforsættning, at U4-spildevandsledningen omlægges som anført i figur 12-20 i Lynetteholm Miljøkonsekvensrapporten. Det fremgår imidlertid ikke, hvilke rimelige alternativer til placeringen af U4-spildevandsledningen anført i figur 12-20. Det bemærkes at afsnit 3.6.15 er udgået af Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport, selvom der løbende henvises til afsnittet. Afsnit 3.6.15 indeholder bl.a. projektbeskrivelsen af omlægning af spildevandsledning (U1) samt spildevands/overløbsledninger m.v. Endvidere fremgår det ikke på hvilket grundlag, man har fravalgt de alternative placeringer af U4-spildevandsledningen.

Det er Ejerskabets vurdering, at et anlægsprojekt vedr. flytning eller forlængelse af U4 (og U1) vil være VVM-pligtig, og at miljøpåvirkningen vil være væsentligt (afhængig af metode), hvilket HOFOR vurderer, at den nuværende Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport ikke behandler i væsentligt omfang.

Da omlægning af U4-spildevandsledningen er en forudsættning for at gennemføre projektet for Lynetteholm, er det endvidere HOFORs opfattelse, at Lynetteholm Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en konkret vurdering af miljøpåvirkningen i anlægsfasen for en omlægning eller forlængelse af U4-spildevandsledningen. Det er imidlertid ikke i VVM Lynetteholmen vurderet, hvilke konsekvenser en forlængelse eller flytning af U4 (og U1) vil have for miljøet.

Det er kritisk for HOFOR, at en ny placering eller en forlængelse af U4-spildevandsledningen understøtter fremtidens spildevandsforsyning af området. Såfremt man allerede nu går i gang med en flytning eller en omlægning af U4-spildevandsledningen uden at have færdiggjort analysen for fremtidens spildevandsforsyning af området, risikeres det, at flytningen ikke understøtter fremtidens spildevandsforsyning. Dermed risikeres det, at investeringen på 50 - 100 mio. kr. vil gå tabt. Dette bør indgå i miljøkonsekvensrapportens punkt 28.3.3 om påvirkning af materielle goder i form af infrastruktur og tekniske anlæg.

## **Drikkevand**

HOFOR forudser et behov for at udvide kapaciteten for transport af drikkevand fra Sjælland til Amager med etableringen af Lynetteholm.

Om en udvidelse af kapaciteten kan ske ved nuværende havnekrydsninger er endnu ikke afklaret. Alternativt skal der foretages en ny krydsning af havnearealet, som kan medføre en VVM for dette projekt. En ny havnekrydsning kan blive fra Sjælland til selve Lynetteholm. Det vurderes dog for nuværende, at dette arbejde ikke vil medføre forsinkelser for realiseringen af Lynetteholm.

## **Vind**

For at understøtte Københavns Kommunes målsætninger om CO<sub>2</sub> neutralitet i 2025 opfører og driver HOFOR vindmøller i og omkring København.

### **Vindmøller på Lynetteholmen**

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at eksisterende vindmøller på Prøvestenen nedtages. For at sikre, den grønne omstilling i København, har HOFOR i sit høringssvar til "Indkaldelse af idéer og forslag til miljøvurdering af Lynetteholmen" ønsket muligheden for at opføre vindmøller på Lynetteholmen, og dermed sikre grøn el, til de mange nye boliger, som skal opføres i forbindelse med projektet. Etablering af vindmøllerne vil ske i perioden 2023-2035 og oven på den kommende spunsvæg, som er det bærende element for Lynetteholmen. Ved opførelse af vindmøllerne vil det kræve en punktvís fundering for at sikre den nødvendige styrke til at bære vindmøllerne. HOFOR kan konstatere, at der i miljøkonsekvensrapporten ikke er foretaget en vurdering af påvirkning ved opførelse af vindmøller eller drift af vindmøller i forbindelse med Lynetteholmen projektet.

### **Vindmøller på Middelgrunden**

Middelgrunden Vindmøllepark består af 20 vindmøller. HOFOR ejer halvdelen af vindmøllerne i Middelgrunden Vindmøllepark, som er en af verdens ældste havvindmølleparker og samtidig et vartegn for Danmarks grønne omstilling. HOFOR deltager pt. i et EUDP-projekt, som undersøger mulighederne for at levetidsforlænge møllerne på Middelgrunden med yderligere 20-25 år. Formålet med projektet er at undersøge, hvordan genbrug kan øge værdien af de investeringer, som foretages i offshore vindenergi. Vindmøllerne vil derfor være i drift i en længere årrække end oprindeligt planlagt, hvorfor der også vil være støj fra møllerne i en længere periode end oprindeligt forventet. HOFOR kan konstatere, at der i miljøkonsekvensrapporten ikke er foretaget en vurdering af støjpåvirkningen fra Middelgrunden Vindmøllepark, i den forlænget levetid for parken.

HOFOR gør i den forbindelse opmærksom på, at den anden halvdel af Middelgrunden Vindmøllepark (10 stk. vindmøller) er ejet af Vindmøllelauget. Eventuel levetidsforlængelse af disse er for HOFOR ukendt.

### **HOFOR A/S**

I forhold til miljøkonsekvensrapporten kan HOFOR konstatere, at det samlede støjbidrag mv. fra de i alt 20 vindmøller på Middelgrunden, ikke er inddraget i forhold til driftsfasen for Lynetteholmen, og derfor vurderes dette ikke at være behandlet i væsentligt omfang i Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport.

HOFOR kan konstatere, at der i miljøkonsekvensrapporten er foretaget vurderinger af konstruktioners påvirkning ved vibration på land, men at der ikke er medtaget en vurdering af påvirkninger af konstruktioner ved vibrationer til havs, som f.eks. Middelgrundens Vindmøllepark.

HOFOR kan endvidere konstatere, at afstanden fra Lynetteholmen til Middelgrundens Vindmøllepark ikke er særlig stor. Derfor bør den vindmæssige skyggevirkning på Middelgrundens Vindmøllepark vurderes, hvilket ikke er tilfældet i udkastet til Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport. En vindmæssig skyggevirkning af Middelgrundens Vindmøllepark vil resultere i en ændret effektivitet og produktion. HOFOR mener på denne baggrund, at dette forhold belyses, i forhold til den levetidsforlængelse, som Middelgrundens Vindmøller for nuværende skal gennemgå.

### **Vindmøller på Prøvestenen**

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at eksisterende vindmøller på Prøvestenen nedtages. HOFOR er i forbindelse med EUDP-projektet på Middelgrundens ved at undersøge muligheden for at levetidsforlænge vindmøller og af den vej sikre, den grønne omstilling samt ressourceudnyttelse. Nedtagning af vindmøllerne på Prøvestenen samt konsekvenserne af dette, er ikke belyst i miljøkonsekvensrapporten, og der har ikke været dialog med HOFOR omkring den valgte løsning i forbindelse med nedtagning af vindmøller på Prøvestenen.

### **Kommende vindmølleparker**

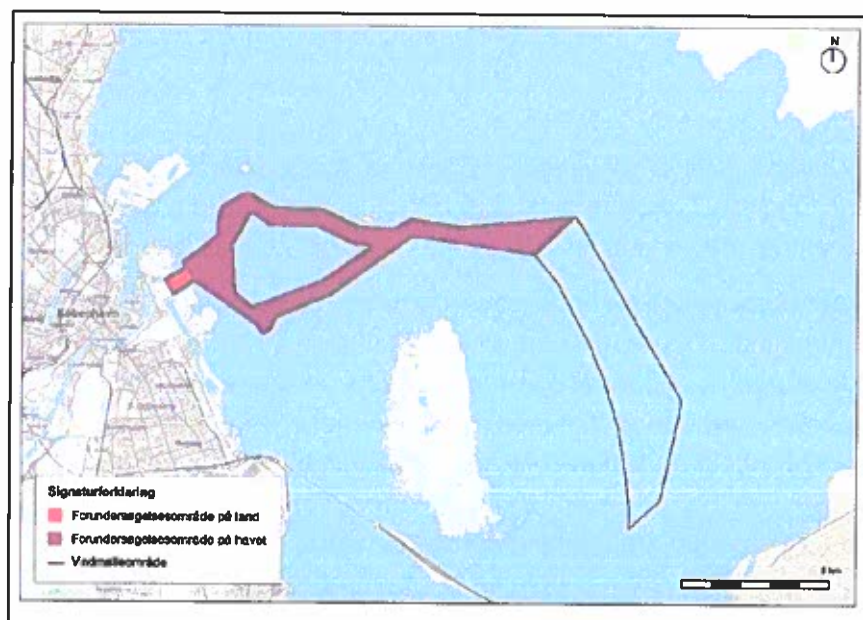
HOFOR er i gang med at udvikle to havvindmølleparker i Øresund, Nordre Flint på 160 MW og Aflandshage på 250 MW. Parkerne vil forsyne op til 410.000 husstande med grøn strøm og er samfundsøkonomisk attraktive, da de etableres og drives uden statslige tilskud.

Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport bygger på en forudsætning om, at der kan udføres klappning i Køge Bugt. Denne klappning af store mængder sediment samt tilhørende spredning er ikke vurderet i forhold til placeringen af Aflandshage på grænsen til Køge Bugt eller i forhold til de to vindmølleprojekters eget behov for klappning af sediment. Samspillet mellem Lynetteholmen og de to vindmølleprojekter vurderes ikke at være behandlet i væsentligt omfang i Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport eller i VVM for udførelsen af klappningerne i Køge Bugt. HOFOR har modtaget en supplerende Miljøkonsekvensrapport vedrørende projektets ansøgning om klappning. Høringsbrev er dateret 18. december 2020 med høringsfrist den 12. februar 2021. HOFOR forventer i den forbindelse at fremsende et høringssvar specifikt om klappningen og effekterne heraf inden for den høringsfrist og ud fra det væsentligt mere uddybede materiale.

HOFOR kan konstatere, at der er sammenfald mellem projektområderne for Lynetteholmen arbejdsareal i anlægsfasen, se figur 7 og Nordre Flint Vindmøllepark, se figur 8.



Figur 7 - Afgrænsning af Lynetteholm inkl. arbejdsarealer.



Figur 8 - Samlet forundersøgelsesområde for Nordre Flint Vindmøllepark.

Sammenholdes forundersøgelsesområde for Nordre Flint vindmøllepark (figur 8) med arbejdsarealet i anlægsfasen (brunt område figur 7) ses det, at der er sammenfald i de to områder. Ved gennemførelse af projektet og etableringen af det planlagte arbejdsareal (brunt område figur 7) vil der ske en afskæring af muligheden for at føre kabler i land på den nordlige del af Amagerværket. Dette er ikke belyst i miljøkonsekvensrapporten, og der har ikke været dialog med HOFOR omkring den valgte løsning.

Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen  
Sendt med mail til vvm@tbst.dk

Direkte 38665654

Ref.: mette hald simonsen

Dato: 25. januar 2021

**Jeres journal nr. TS6040102-00024**

### **Region Hovedstadens høringssvar til miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm**

Region Hovedstaden har den 30. november 2020 modtaget Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsens høringsbrev om høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm.

#### **Afgrænsningsudtalelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af perimenteren til Lynetteholm**

I det følgende sammenholder regionen afgrænsningsudtalelsen og miljøkonsekvensrapporten.

#### Behov for råstoffer (primært Miljøstyrelsens ressort)

Her står: "De væsentligste råstoffer til etablering af øen er i størrelsesordenen 5 mio. m3 sand til konstruktion af perimeter omkring Lynetteholm og til udskiftning af bund inden for perimeteren, jern og beton til etablering af øens perimeter, og brændstof til transport af jord til opfyldningen. I forbindelse med miljøvurderingen skal behovet for råstoffer og ressourcer kvantificeres, og det skal vurderes om behovet for råstoffer til dette projekt kan påvirke den øvrige råstofforsyning i området."

#### Bestillingsnotat - bidrag til udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold – etablering af Lynetteholm

#### *Materielle goder - Råstofressource - konsekvenser*

Her står: "Da projektet medfører et større forbrug af råstofressourcer til konstruktion af perimeter omkring Lynetteholm og til udskiftning af bund inden for perimeteren - skal der i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten foretages en vurdering af projektets konsekvenser for råstofforsyningen, som er en del af anlæggets miljøkonsekvenser. I miljøvurderingen skal desuden indgå en

vurdering af, hvor store mængder marine råstof ressourcer, der forventes anvendt.

Der skal heri blandt andet redegøres for det anslåede råstofforbrug herunder:

- Råstoftyper
- Mængder

Det skal derudover vurderes, hvilke konsekvenser forbruget af råstoffer til projektet har for råstofressourcen og evt. direkte eller indirekte konsekvenser for andre projekter. Desuden ønskes en vurdering af, hvor råstofferne skal komme fra, samt hvornår man forventer at indvinde dem.

Når det er fastlagt, hvor råstofferne skal indvindes, skal der særskilt gennemføres miljøvurdering af det konkrete projekt om indvindingen af råstoffer på havet, hvis ikke råstofferne kan hentes i råstofområder, som allerede har en tilladelse efter råstofloven.”

#### Regionens kommentarer

Region Hovedstaden finder ikke, at der er foretaget en fyldestgørende vurdering af behovet for primære råstoffer som sand, sten og grus, særligt i driftsfasen. Regionen finder heller ikke, at der er foretaget en fyldestgørende vurdering af, om behovet for råstoffer til dette projekt kan påvirke den øvrige råstofforsyning i området.

#### *Høringer*

Miljøstyrelsen skal anmode By & Havn om at inddrage de indkomne bemærkninger til jordopfyldet på Lynetteholm i miljøkonsekvensrapporten. Nedenfor er oplistet de væsentligste miljøemner relateret til jordopfyld, der er adresseret i høringsfasen, og som Miljøstyrelsen forventer besvaret og belyst i miljøkonsekvensrapporten:

- ...
- Klimapåvirkninger fra jordopfyld og jordtransport
- ...
- Evt. afledte konsekvenser for indsatsen mod jordforurening
- Jordprognoser for opfyldningen
- Jordopfyldets konsekvenser for jordressourcen i hovedstadsområdet
- ...

#### Regionens kommentarer

Region Hovedstaden mener ikke at de forhold, som regionen har beskrevet i forbindelse med indkaldelse af idéer og forslag og som er blevet præciseret ovenfor under ”høringer” er blevet vurderet. Det drejer sig om undersøgelse af, hvilken konsekvens projektet vil have på prisdannelsen for bortskaffelse af

jord. Der kan ikke herske tvivl om, at modtagelse af jord på Lynetteholm vil være afgørende for jordmarkedet i Storkøbenhavn. Væsentlige prisændringer, kan have afledte effekter på en lang række miljøforhold, så som:

1. For den offentligt finansierede oprensningsindsats ift. forurenede grunde som Region Hovedstaden varetager vil det for eksempel helt konkret betyde, at hvis prisen på bortskaffelse af jord falder, så betyder det, at graveløsninger for oprensning af jordforureninger bliver billigere, og dermed bliver incitamentet for in situ afværgeløsninger mindre. Det vil være en væsentlig negativ påvirkning i forhold til de miljøhensyn regionerne varetager.
2. Prisfald kan nedsætte potentialet for genanvendelse af overskudsjord (evt. i forædlet tilstand) i andre projekter, og dermed være til hinder for øget substitution af primære råstoffer og til hinder for indfasning af cirkulær økonomi.
3. Prisfald betyder, at det er meget sandsynligt, at der vil ske tilførsel af jord fra fjerntliggende projekter med en negativ klimakonsekvens til følge.

## **Miljøkonsekvensrapporten**

I det følgende gennemgår og kommenterer regionen de relevante afsnit af miljøkonsekvensrapporten.

### Regionens kommentar til Projektbeskrivelse - Principperne bag Lynetteholms udformning - Anlæg til nyttiggørelse

Idet formålet med etablering af Lynetteholm er bortskaffelse af overskudsjord, kan man jo ikke sige, at hvis man ikke brugte overskudsjord, ville der forbruges store mængder primære råstoffer til etablering af øen, da den jo ikke ville blive etableret, hvis der ikke var behov for at komme af med overskudsjorden. Så man kan altså ikke argumentere for, at der bliver sparet på primære råstoffer ved at benytte overskudsjord til projektet, ligesom der ikke kan argumenteres for, at der spares ressourcer ved den udgravning og transport, der ville være involveret i at udvinde og flytte disse råstoffer til Lynetteholm, da det jo ikke ville ske.

Man kan heller ikke argumentere for, at der vil skulle bruges væsentlige mængder af jomfruelige råstoffer til opfyld ved etablering af arealer til byudvikling på land.

## **Alternativer**

### *Gennemførte projektilpasninger*

• ...

- Arealet er udvidet mod øst, så arealet over vandlinjen er øget fra ca. 1,9 km<sup>2</sup> til ca. 2,8 km<sup>2</sup>, hvilket har kunnet lade sig gøre, ved at erhvervssejls til Prøvestenen og Kraftværkshalvøen flyttes øst om Mid-delgrunden
- ...
- (I det tekniske resumé står under gennemførte projektilpasninger også:) Perimeterens konstruktion er ændret fra at være fangedæmning med spuns, til primært at bestå af dæmninger med stenbeskyttelse, hvilket reducerer mængden af anvendt stål i konstruktionen og giver en mindre bølgereflekterende kant. (Dette står ikke i samme afsnit under gennemførte projektilpasninger)

### Regionens kommentarer

Arealudvidelsen betyder et øget forbrug af råstoffer.

Der er ikke overensstemmelse mellem det tekniske resumé og afsnittet i rap-porten. Se ovenfor. Det er ikke klart om projektilpasningen vedr. perimeterens konstruktion er vedtaget og om ændringen er konsekvensrettet igennem rap-porten, eller om det skal slettes i det tekniske resumé.

### **Projektbeskrivelse**

#### *Forbrug af råstoffer og naturressourcer*

COWI har som en del af projekteringen af Lynetteholm udarbejdet overslag over mængder af råstoffer og naturressourcer, der skal anvendes til etablering af Lynetteholm. Disse fremgår af Tabel 3-13.

Tabel 3-13 Hovedmængder til etablering af Lynetteholms perimeterkonstrukti-oner.

| Materiale                                | Lynetteholm              |
|------------------------------------------|--------------------------|
| Stål til fangedæmning, kaj og intern væg | 17.000 ton               |
| Beton                                    | 1.550 m <sup>3</sup>     |
| Dæk- og filtersten                       | 170.000 m <sup>3</sup>   |
| Sprængstensfyld/Ral                      | 1.520.000 m <sup>3</sup> |
| Geotekstil                               | 505.000 m <sup>3</sup>   |
| Blødbundsmateriale (bortskaffes)         | 1.720.000 m <sup>3</sup> |
| Marint sand                              | 4.070.000 m <sup>3</sup> |
| Ren jord                                 | 1.530.000 m <sup>3</sup> |

Regionens kommentar: Indgår i denne opgørelse den projekterede ændring af perimeterens konstruktion fra at være fangedæmning med spuns, til primært at bestå af dæmninger med stenbeskyttelse?

## **Lovgivning og planforhold**

### Regionens kommentar vedr. Råstofplan

Miljøkonsekvensrapporten dækker både anlægs- og driftsfase for anlæggelsen af Lynetteholm.

Af projektbeskrivelsen fremgår det, at der skal etableres: "Dæmninger med stenstrand bestående af ral eller tilsvarende finere afrundede sø- eller grus-gravsstenmaterialer". Dermed er det sandsynligt, at der også vil blive brugt landindvundne primære råstoffer i anlægsfasen af Lynetteholm.

De 4 mio. m<sup>3</sup> marint sand, der opgøres, er til anlægsfasen af Lynetteholm, herudover vil der blive brugt råstoffer til anlæg af køreveje, oplagspladser o.lign. i en ikke ringe mængde. Disse anlæg vil sandsynligvis blive anlagt ved brug af landindvundne materialer. Så kommentaren vedr. forholdet til Råstofplanen er ikke fyldestgørende.

## **Materielle goder - Vurdering af påvirkninger i anlægsfasen**

### Regionens kommentar vedr. Råstoffer

Som det er angivet i vurderingen, er råstoffer som grus og sand er en begrænset ressource. De primære råstofressourcer er under pres og der er tegn på begyndende mangel af visse kvaliteter. Det betyder, at der i alle sammenhænge skal være fokus på en god råstofhusholdning og på at spare på de begrænsede ressourcer.

Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, er den ansøgte mængde sand på 4 mio. m<sup>3</sup> af betydelig størrelse i relation til de kendte ressourcer i dansk farvand.

Af projektbeskrivelsen fremgår det desuden, at der skal etableres: "Dæmninger med stenstrand bestående af ral eller tilsvarende finere afrundede sø- eller grusgravsstenmaterialer". Dermed er det sandsynligt, at der også vil blive brugt landindvundne primære råstoffer i anlægsfasen af Lynetteholm. Herudover udgør de angivne mængder af beton, dæk- og filtersten og sprængstensfyld/ral også et væsentligt forbrug af primære råstoffer, se skemaet ovenfor.

4 mio. m<sup>3</sup> svarer til ca. 70 % af hele Region Hovedstadens råstofforbrug i et år, med de angivne mængder forbrug af øvrige primære råstoffer svarer projektets forbrug nærmere til 100 % af hele Region Hovedstadens råstofforbrug i

et år. I Råstofplanen redegør regionen for, at de råstoffer, der landes i regionens havne fra havindvindingen forbruges i regionen. Der er således også i forhold til Region Hovedstadens råstofforbrug tale om en væsentlig ressource.

Der pågår en stor indsats i disse år med henblik på, at overskudsjord benyttes som erstatning for primære råstoffer. Dermed skal (særlig den rene) overskudsjord også anses for at være en råstofressource.

### **Materielle goder - Vurdering af påvirkninger i driftsfasen**

#### Regionens kommentarer vedr. Råstoffer

Idet der skal etableres køreveje og andre anlæg til modtageanlæg for overskudsjord, finder regionen det usandsynligt, at der ikke skal benyttes væsentlige råstofressourcer til disse anlæg. Dette bør fremgå af miljøkonsekvensrapporten.

Med venlig hilsen



Mette Hald Simonsen

Chefkonsulent

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

Den 25. januar 2021

## Høringssvar på høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Dansk Erhverv har modtaget ovenstående høring d. 30. november 2020.

By & Havn har udarbejdet en miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm<sup>1</sup>. Miljøkonsekvensrapporten beskriver de miljøpåvirkninger, som etablering af Lynetteholm vil medføre. Miljøvurderingen vedrører etablering af øen samt jordopfyld.

Dansk Erhverv støtter generelt etableringen af Lynetteholm og de overordnede formål projektet har. Det vil sige, klimasikring af København, areal til byudvikling, disponering af overskudsjord og bidrag til finansiering af overordnet infrastruktur (metro og Østlig ringvej). Realiseringen af projektet er dermed vigtig for Danmarks hovedstad.

Dansk Erhverv noterer sig, at miljøkonsekvensvurderingen for en lang række forhold har lille, ubetydelig eller ingen påvirkning, mens andre forhold har moderat eller væsentlige påvirkninger – som fx trafikafviklingen pga. jordtransport – som dog ikke bør stå i vejen for realiseringen af projektet, men i stedet søges fundet en optimal løsning, der kan nedbringe disse negative følger.

Generelt giver de løbende jordtransporter ingen nævneværdig forøgelse i antal uheld i krydsene som følge af flere jordtransporter. Den primære årsag er, at trafikforøgelsen er relativt lille i forhold til den generelle trafik. Såfremt Østlig Ringvej etableres, forventes der en lille reduktion i antal uheld.

Med venlig hilsen



**Kristian Baasch Pindbo**  
Chefkonsulent

<sup>1</sup> <https://tbst.dk/da/-/media/TBST-DA/Miljoevurdering/Lister/VVM-dokumenter/Lynetteholm/Lynetteholm-Miljokonsekvnsrapport-24112020-10.pdf>



Dato: 25. januar 2021

## **Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen**

### **Indsigelse til Miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm.**

#### **Indledning**

Ved offentliggørelsen af miljøvurderingen af Lynetteholm den 30. november 2020 var budskabet fra overborgmester Lars Weis og direktør for By og Havn, Anne Skovbo at de miljømæssige konsekvenser ved at gennemføre det store og ambitiøse anlægsprojekt ubetydelige eller meget små i forhold til havmiljøet i Øresund og i Østersøen.

Efter nærmere granskning af den omfangsrige rapport og de tilhørende baggrundsrapporter må Danmarks Naturfredningsforening konkludere, at vi er dybt uenige. Vi mener ikke, at man kan drage en så vidtgående konklusion vedrørende havmiljøet på det foreliggende grundlag og vil derfor foreslå, at der foretages en række supplerende undersøgelser og en uvildig vurdering af modelberegningerne før Folketinget skal træffe beslutning om en anlægslov for Lynetteholm.

#### **SAMMENFATNING**

Danmarks Naturfredningsforening skal hermed gøre indsigelse i forhold til følgende punkter:

**- Den foreliggende miljøvurdering omfatter kun en del af det samlede Lynetteholm projekt. Det er efter DN's opfattelse ikke i overensstemmelse med EU's miljøvurderingsdirektiv.**

- DN forudsætter derfor, at den foreliggende vurdering suppleres med de øvrige projekt elementer og i den detaljeringsgrad de nu foreligger sådan, at det bliver muligt få et billede af den samlede sandsynlige miljøpåvirkning af projektet

**- Der gøres ikke tilstrækkeligt rede for mulige alternativer med hensyn til klimasikring, byudvikling og muligheder og behov for deponering af overskudsjord.**

- DN forudsætter, at det foreliggende materiale suppleres, så de reelle alternative muligheder belyses og den optimale løsning kan vælges.

**- Konklusioner vedrørende projektets indvirkning på vandgennemstrømning og salttransport gennem Øresund bygger på et ikke tilstrækkeligt grundlag**

- DN forudsætter, at der sikres en nul-løsning i forhold til vandgennemstrømning og salttransport og at de foretagne modelberegninger vurderes af en uvildig ekspert.

- DN forudsætter videre at der foretages en optimering af Lynetteholms størrelse, udformning og placering, så havmiljø og klimasikring vægtes på lige fod med andre hensyn.

**- Vurderingen af den samlede negative indvirkning på Øresunds system af lavvandede ålegræspotentielle områder er mangelfuld.**

DN forudsætter, at miljøvurderinger suppleres på dette punkt og i denne vurdering inddrager samtlige større igangværende og planlagte projekter i Øresund.

DN forudsætter videre, at der gøres en større teknisk indsats for at mindske spredningen af sedimenter og forurenende stoffer fra anlægsprojektet.

**- Vurdering med hensyn til bilag IV arter er mangelfuld og opfylder ikke lovgivningens krav.**

DN forudsætter, at miljøvurderingen suppleres på dette punkt.

**- Væsentlighedsvurderingen i forhold til Natura 2000 området ved Saltholm er ikke tilstrækkelig i forhold til projektets.**

DN forudsætter, at miljøvurderingen suppleres i forhold til den mulige indvirkning på de lavvandede områder ved Saltholm og foreslår, at der udarbejdes et overvågningsprogram som blandt andet omfatter de ålegræsgroende områders tilstand i den centrale del af Øresund.

**- Vurderingen af klimabelastningen og sammenligningen med den globale klimabelastning er ikke relevant og er misvisende.**

DN forudsætter, at der foretages en vurdering af det samlede projekts klimabelastning, ikke kun, jorddepotet, og at denne belastning relateres til Københavns klimamål.

Ud over disse indsigelser foreslår DN:

- at der foretages en revidering af den østlige perimeterudstrækning sådan, at den får en mere realistisk udformning i forhold til strøm og herskende bølgeretninger,
- at det eksisterende informationsmateriale indtil videre forsynes med et forbehold, som gør opmærksom på at illustrationerne ikke viser den endelige udformning,
- at det forurenede vand fra jorddepotet renses inden det ledes ud i Øresund,
- at man ser nærmere på hollandske erfaringer med støjsvage nedramningssystemer,
- at den foreliggende miljøvurdering suppleres med illustrationer af hvordan bebyggelse af Lynetteholm påvirker den visuelle oplevelse,
- at denne supplerende analyse i det mindste omfatter de samme fotostandpunkter, som den nuværende miljøvurdering
- at der gennemføres et nyt sæt trafik- og støjberegninger, som medtager den trafikvækst der sker under hele anlægsperioden.

## **UDDYBNING AF DN'S INDSIGELSE OG FORSLAG**

### **Opdeling af miljøvurderingen**

I regeringens udspil Danmarks hovedstad - Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet fra 2019 fremgår det, at Lynetteholmen er et projekt der har til formål at udvikle en ny bydel med flere boliger, udvide metroen med højbanestationer, stormflodssikre København mod nord, øge

byens rekreative arealer og indgå i en østlig Ringvej øst om København. Lynetteholm skal desuden ses i tæt sammenhæng med den ønskede byudvikling på Nordøstamager. Projektet er dermed kendt og defineret, og jordopfyld og kystsikring udgør kun projektets begyndelse.

Danmark har tidligere modtaget en åbningsskrivelse fra kommissionen (SG-Greffe (2005)D/201308) i sag 2003/4433 modtaget d. 22. marts 2005), hvor det blev slået fast, at der ikke i forhold EUs miljøvurderingsdirektiv gives mulighed for at udskyde vurderingen af en del af miljøvirkningerne til senere tilladelser, og at alle sandsynlige miljøvirkninger af et givet projekt skal vurderes, inden der gives tilladelse hertil. Danmark har i svaret til kommissionen erklærer sig enig i Kommissionens generelle fortolkning af direktivet.

I den foreliggende miljøvurdering indgår alene jordopfyld og delvist kystsikring, mens miljøvurdering af de øvrige dele af projektet udskydes til senere. Denne opdeling af et samlet projekt er i modstrid med EU's miljøvurderingsdirektiv og med de tilkendegivelser den danske stat tidligere har udmeldt til EU-kommissionen.

På informationsmøder, som har været afholdt om den foreliggende miljøvurdering, har repræsentanter for By og Havn argumenteret med at de øvrige dele af projektet endnu ikke er politisk vedtaget og dermed ikke er omfattet af miljøvurderingspligten. Endvidere nævnes i miljøvurderingen på side 102, at de øvrige delprojekter endnu ikke er konkrete nok.

DN er uenig med denne fortolkning i og med, at der er indgået en principaftale mellem regeringen og Københavns Kommune om etablering af Lynetteholm som et byudviklingsprojekt.

De øvrige delprojekter skal i følge miljøvurderingsdirektivet medtages i den detaljeringsgrad de forefindes på nuværende tidspunkt. I efteråret 2020 blev offentliggjort et omfattende materiale vedrørende forundersøgelser for en østlig ringvej og til nye metrolinjer med tilhørende trafikprognoser mv. Dette materiale havde været muligt at inddrage i den gennemførte miljøvurdering. Det havde ligeledes været muligt at vurdere miljøpåvirkningen af en by det pågældende sted med 35.000 indbyggere og 35.000 arbejdspladser på selve Lynetteholm og 15.000 boliger og 15.000 arbejdspladser på Refshaleøen, som i nu det foreliggende forslag bygges sammen med Lynetteholm.

En miljøvurdering som omfatter et stort og kompliceret projekt hvor de enkelte delelementer har forskellig detaljeringsgrad og befinder sig forskellige steder i en beslutningsproces kan så suppleres efterhånden, som de enkelte elementer besluttet i endelig form.

Den foreliggende miljøvurdering fremlægger ikke et samlet billede af de sandsynlige miljømæssige konsekvenser. Folketinget skal i dette forår tage beslutning til anlægsloven på et ufuldstændigt og delvist misvisende grundlag. Dette er problematisk.

Ud over ikke at overholde EU lovgivningen og ud over at Folketinget skal træffe beslutning på et ufuldstændigt grundlag, fraskriver man endvidere muligheden for en åben og demokratisk debat om det samlede projekt Lynetteholm. Jorddepotet tjener med dets størrelse og placering i sig selv ikke noget formål uden, at de øvrige elementer, byudvikling, trafik anlæg, sluseporte med videre etableres.

**DN forudsætter, at inden der træffes beslutning om projektet, at den forelagte miljøvurdering suppleres med alle dele af det samlede projekt og dermed bringes i overensstemmelse med EU's miljøvurderingsdirektiv.**

## **Alternativer**

### Referencescenarie/ 0-alternativ

I referencescenariet etableres Lynetteholm ikke. Det betyder i henhold til miljøvurderingen, 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

#### Klimasikring

I miljøvurderingen nævnes, at hvis Lynetteholm ikke etableres skal København klimasikres fra nord på anden måde.

Den type klimasikring, som Lynetteholmen kan være en del af, er at etablere en stormflodsbarriere ved den nordlige indsejling til Københavns Havn, sammen med en barriereport på tværs af munden til havnen. Men denne stormflodsbarriere er slet ikke vurderet i den foreliggende miljøvurdering.

Der nævnes heller ikke, at en sådan stormflodsbarriere udmærket kan etableres uden at anlægge Lynetteholmen. For eksempel ved at anlægge et dige langs bølgebryderen på begge sider af Tre Kroner Fortet eller en smal tange, fra Lynetten, tværs over Lynetteløbet, til hovedindsejlingen, kombineret med en barriereport tværs over munden til havnen.

En sådan løsning vil koste en brøkdel af Lynetteholm-løsningen og samtidigt været et langt mere skånsomt indgreb i det marine miljø.

#### Byudvikling andre steder i København

I miljøvurderingen refereres der til befolkningsudviklingen i Københavns kommune de sidste ti år. Hvis den udvikling fortsætter med samme styrke, skal der i 2031 være plads til 725.000 indbyggere indenfor kommunegrænsen.

Der gøres i miljøvurderingen ingen overvejelser, om den forventede befolkningsudvikling er realistisk eller om udviklingen kunne finde sted andre steder i Storkøbenhavn eller i den øvrige del af Hovedstadsregionen.

Københavns kommune har siden 2017 oplevet en negativ nettotilflytning. Det vil sige der flytter flere fra end til kommunen. Befolkningsudviklingen er dermed først og fremmest drevet af de mange der fødes i København. Lægges så dertil, at København historisk set i vækstperioder ofte har oplevet en forstærket fraflytning, synes den prognose som bruges som grundlag for beslutning om Lynetteholm at være mangelfuld og direkte misvisende.

Ses der på byggermulighederne udenfor Københavns kommune findes der gode muligheder for byudvikling og byomdannelse langs den letbane langs Ring 3, som det er besluttet et anlægge. Herudover findes der meget store byudviklingsmuligheder i den øvrige Hovedstadsregion.

Der findes med andre ord alternativer byudviklingsmæssigt lige uden for kommunegrænsen og i den øvrige del af regionen hvis Lynetteholm ikke etableres.

#### Overskudsjord skal anvises til andre miljøgodkendte anlæg

I miljøvurderingen nævnes at de største anlæg til modtagelse af jord på Sjælland er tæt på at være opfyldt. Der er ifølge miljøvurderingen ikke kendskab til andre større miljøgodkendte projekter på Sjælland, som vil kunne modtage jorden fra Københavnsområdet.

I denne vurdering gøres der ingen overvejelser over konsekvenserne af, at de kendte ressourcer af grus og sand i Hovedstadsregionen er yderst begrænsende og kun rækker få årtier ud i fremtiden. Derfor er det et både nationalt og regionalt mål, at overskudsjord i fremtiden i videst muligt omfang skal genbruges som erstatning for grus og sand. Herunder til det stigende behov for at klimasikre mod højere vandstand for eksempel med nye og forhøjede diger både i og uden for Hovedstadsregionen.

Et andet spørgsmål er behovet for overskudsjord til de ni øer, som Hvidovre Kommune har planer om at etablere ud for Avedøres Holme. Disse øer skal opbygges af overskudsjord fra det samme opland som skal betjenes af Lynetteholm depotet. Vil der være tilstrækkelige mængder

overskudsjord til rådighed til begge projekter, samtidigt med at overskudsjord i fremtiden i større omfang skal anvendes som erstatning for grus og sand?

Endeligt er Lynetteholm-jorddepotet afhængigt af at anlægs- og byggeaktiviteten i København forsætter på samme niveau som de seneste 10 – 20 år. Bygge- og anlægsvirksomheden afhænger af den økonomiske- og regionale udvikling. Er det realistisk, at den vækst som København har oplevet de sidste 20 år, forsætter de næste 30 år? Og hvor skal byggeaktiviteten i givet fald foregå, nu hvor de fleste større gamle industri- og havneområder er omdannet til ny by?

Miljøvurderingen burde derfor som en del af 0-alternativet have overvejet konsekvenserne for det forventede større genbrug af overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter, konsekvenserne af, at der samtidigt er planer om at anlægge en række holme i Hvidovre kommune, og endeligt konsekvenserne af, at mængden af overskudsjord til rådighed for Lynetteholm afhænger af bygge- og anlægsaktiviteterne i Hovedstadsregionen.

#### Lynetteholm kan ikke bidrage til udbygning af infrastruktur

Ifølge miljøvurderingen vil indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholm kunne bidrage til at finansiere Østlig Ringvej og metrobetjening af halvøen. Men der gøres ikke opmærksom på at denne mulige finansiering afhænger af, at der fortsat vil være tilstrækkeligt overskudsjord til at etablere en ø på 3 kvadratkilometer samtidigt med, at det forudsættes at stort set hele byvæksten i Hovedstadsregionen de næste 30 år skal finde sted i Københavns kommune. Hvilket er højst usikkert for ikke at sige en meget urealistisk forudsætning for en så stor samfundsmæssig investering og et så miljømæssigt omfattende indgreb.

#### Gennemførte projektilpasninger/Alternativ udformning af Lynetteholm

Under projekteringen og miljøvurderingen af Lynetteholm er der sket flere projektilpasninger. Blandt andet er arealet øget betydeligt fra 1,9 til 2,8 kvadratkilometer og øen er trukket længere væk fra Trekroner og kommer derved til at blokere Kongedybet for gennemstrømning af vand.

Der savnes i miljøvurderingen en redegørelse for, hvorfor Lynetteholmen har fået den udformning, som ligger til grund for den endelige udformning. Det fremgår af tidligere oplysninger på By & Havns hjemmeside og oplysninger givet på borgermøder, at den overordnede udformning af Lynetteholmens er skabt ved et indre og ydre cirkelslag, som udgør områdets begrænsninger imod vest og imod øst, samt en stort set retlinet afgrænsning mod nord.

En sådan udformning af et projektområde tager ikke tilstrækkeligt hensyn til miljøforholdene i området. Der er med andre ord ikke fortaget en miljøoptimering i udformningen af Lynetteholm, hvilket betyder at øen totalt blokerer for Kongedybet, med betydelig påvirkning af miljøet som følge.

Ligeledes savner man i miljøvurderingen en redegørelse for, hvorfor man lige er havnet på den størrelse af projektet som er lagt til grund for miljøundersøgelsen. Ved udvikling af et sådant projekt bør samfundsmæssige, miljømæssige og økonomiske hensyn analyseres med henblik på at opnå en optimal udformning og størrelse af projektet.

Frem for at søge at etablere et byudviklingsareal billigt muligt med mindst mulige miljømæssige konsekvenser er resultatet det omvendte. I og med at opfyldningsarealet udstrækkes til dybt vand kræves der deponering af mest mulig overskudsjord. Dette er uheldigt da opfyldning på dybt vand har de største miljømæssige virkninger på gennemstrømningen i Øresund, således strækker opfyldning sig så langt imod øst at den ene hovedsejlrende, og strømrende, Kongedybet, totalt blokeres af opfyldningen. Dette er ikke diskuteret i tilstrækkeligt omfang i miljøvurderingen. Miljøvurderingen bør herudover tydeligt grafisk vise omridset af Lynetteholmen på et søkort, således at det tydeligt fremgår hvor omfattende og indgribende den foreslåede udformning er.

Udformningen af Lynetteholmen medfører, at både sejlads i Kongedybet og gennemstrømningen i Kongedybet, bliver blokeret, hvilket fører til flere alvorlige forhold:

Der opstår områder med stærkt øgede strømhastigheder ud for den østlige perimeter

Kongedybet er normalt den foretrukne sejladsrute for lystbåde. Denne blokeres nu totalt og lystbådene er forvist til en lavere sejlroute på kanten af Middelgrunden, netop der hvor der opstår øgede strømhastigheder, eller til Hollænderdybet, som hovedsagelig benyttes af erhvervs- trafikken.

Den foreliggende miljøvurdering kan dermed siges af være både mangelfuld og misvisende med hensyn til vurdering af rimelige og realistiske alternativer i forhold til øens udformning og placering. Sat på spidsen, har man valgt det mest uegnede projekt i forhold til de mål man angiveligt ønsker at forfølge.

**DN forudsætter, at den foreliggende miljøvurdering suppleres med hensyn til alternativer i forhold til de ovennævnte punkter, sådan at der bliver mulighed for at vælge den mest egnede løsning på de problemer og behov man ønsker at opfylde.**

## Havmiljø

### Hydrografi

Gennemstrømningen af relativt salt havvand fra Kattegat/Nordsøen til Østersøen forgår langs bunden af Øresund via en række dybe render. Etablering af Lynetteholm vil blokere en af disse render, Kongeløbet. Det betyder at salt bundvand presses op til overfladen allerede ved Københavns Havn frem for længere mod syd i Østersøen.

Blokeringen af Kongedybet medfører en overordnet reduktion i gennemstrømningen i Øresund på 0,25%. Herudover resulterer blokeringen i, at salttransporten gennem Øresund reduceres med 0,21 – 0,23%. De to forhold tilsammen kan få en fatal indflydelse på den meget følsomme saltbalance i Østersøen.

Sammenlignes med etableringen af Øresundsforbindelsen var det et internationalt krav, at anlægget ikke måtte reducere gennemstrømningen, den såkaldte nulløsning. Der blev i forbindelse med udformningen af Øresundsforbindelsen foretaget kompensationsafgravninger på ca. 6 mio. m<sup>3</sup> havbund, til en pris af ca. 2 mia. kroner, for at overholde kravet om nulløsningen.

Derfor er planerne om anlægning af Lynetteholmen tværs over Kongedybet en hån imod bestræbelserne på at gøre Øresund til marin nationalpark med den højeste beskyttelse som Unesco biosfæreområde. Man har end ikke forsøgt at beregne alternative udformningers blokering med henblik på at opnå en minimal og acceptabel gennemstrømningsreduktion.

Det er anført at beregningsusikkerheden på de numeriske modeller, der er benyttet til beregningerne, er af størrelsesordenen  $\pm 0,25\%$ , og at den beregnede reduktion i gennemstrømningen derfor er indenfor usikkerheden. Dette er ikke en rimelig måde at argumentere på, selv med usikkerheden bør man tilstræbe en udformning, som beregningsmæssigt giver en nulløsning, som så er bestemt med en usikkerhed på  $\pm 0,25\%$ . Projektets reduktion betyder nemlig en retningsbestemt forringelse af gennemstrømningen, så det at størrelsesordenen ligger indenfor usikkerheden ændrer ikke ved at der er tale om en de facto forringelse. Ved anlæg af Øresundsforbindelsen blev der foretaget kompensationsafgravninger som sikrede at man opnåede en reduktion i gennemstrømningen i Øresund på 0,0%.

Klimaforandringernes forventede virkning på Østersøen er bl.a. at der forventes et større iltforbrug i Østersøens bundvand. Netop denne bundvandsmasses iltindhold er helt afhængig af tilførslen af iltigt bundvand gennem Øresund. En forringelse af den dybe indstrømning gennem Øresund gør derfor klimaeffekten større.

Miljøvurderingen nævner, at havspejlsstigningerne, som er forudset som en konsekvens af klimaændringerne, efter ca. 10 år vil reducere den beregnede gennemstrømningsreduktion til nul. For saltreduktionen nævnes i baggrundsrapporten side 10, at der skal 25 års havspejlsstigning til for at udligne den formindskede salttransport. Men gennemstrømning og saltbalance vil stadig være henholdsvis 0,25% og 0,21% mindre end hvis Lynetteholmen ikke var anlagt. Denne sammenligning er således misvisende.

Og der kan spørges, hvad vil der ske med Østersøen indtil vandgennemstrømning og saltbalance er helt eller delvist udlignet efter henholdsvis 10 og 25 år?

Lynetteholms mulige påvirkning af havmiljøet i Østersøen er et internationalt anliggende og det er et problem, at de konsulenter og eksperter der har foretaget beregningerne i forhold vandgennemstrømning og salttransport er købt og betalt af bygherre og dermed ikke kan betragtes uvildige og uafhængige. Danmark bør derfor som Østersøland vise sit ansvar og lade en uafhængig for eksempel svensk myndighed eller ekspert foretage de nødvendige kontrolberegninger.

**På den baggrund må det konkluderes, at miljøvurderingen er mangelfuld i forhold til de sandsynlige konsekvenser for Østersøen og skal suppleres af en uvildig vurdering inden der går videre i beslutningsprocessen.**

**DN skal videre opfordre til, at Lynetteholms ydre perimeter, størrelse og placering tilpasses så reduktionen af vandgennemstrømningen i Øresund bliver nul, og at der gennemføres en række nye modelberegninger som dokumenterer dette.**

#### Kystmorfologi, etablering af ny natur og rekreative arealer

I miljøvurderingens kapitel 11 konkluderes at den sandsynlige påvirkning af eksisterende sandstrande nord og syd for Lynetteholm er ubetydelig. Der foretages imidlertid ingen vurdering af den nye kystlinjes stabilitet og dermed realismen i det nye naturprægede kyst, som projektet angiveligt vil tilføre København.

Den østlige perimeter af Lynetteholm er udformet som en uregelmæssigt forløbende kystlinje, jævnfør Figur 3-7, som definerer et kystlandskab omkring den overordnede cirkelform. Kysten består her af sektioner af sand- og ralsstrande, stabiliseret af kystfremspring og bugter.

Et hovedkrav til den nye kunstige strand bør være, at den skal være stabil og har en god strandkvalitet. DN tvivler på, at dette er tilfældet.

Erfaringer fra tidligere anlæg af kunstige strande viser, at en strand bliver stabil, når den er orienteret imod retningen af de fremherskende bølger, og en strand får en god kvalitet når den eksponeres for bølger. For at undgå uønskede ansamlinger af tang kræves en jævn overgang mellem strandsektioner og støttekonstruktioner. Ifølge de udførte simuleringer af bølgeforholdene i området fremgår det, at de fremherskende bølgeretninger langs øst perimeteren er fra N, Ø og ØNØ. Strandsektioner langs denne perimeter skal således orienteres enten imod N eller imod en retning mellem ØNØ og Ø for at være stabile.

De to nordligste sandstrandsektioner er placeret i henhold til disse retninger, og skønnes således at være stabile. Den nordligste strandsektion afsluttes dog med en bugt imod nord. Det vurderes at denne bugt vil sande til, og dermed trække sand ud fra den tilstødende sandstrand, og desuden vil bugten sandsynligvis komme til at lide af tangansamlinger. Den nordligste sektion med stenstrand har et uregelmæssigt forløb, hvilket er unaturligt og ustabil. Desuden afsluttes denne stenstrandsektion med en dyb bugt (vandret udstrækning). Denne bugt vil destabilisere strandsektionen og den vil virke som en tangfælde. Dette bør der rettes op på, hvis man virkelig ønsker en naturpræget kyst. Den sydligste del af den østlige perimeter er

vist som en fremskudt stenstrand, på østsiden af et kystfremspring. Denne strand vil heller ikke være stabil.

Med henblik på at opnå en velfungerende østlig naturpræget perimeterstrækning bør det foreslåede forløb af sand- og stenstrandsektioner, kystfremspring og bugter således revideres. Hvis en sådan revision af kystlinjen ikke foretages vil det blive nødvendigt med en kontinuerlig sandfodring, hvilket med de store havdybder vil være en meget ressourcekrævende og meget lidt naturvenligt.

Illustrationerne af det foreslåede projekt, som har været publiceret i dagspressen og fremlagt på By og Havns informationsmøder må på den baggrund siges at være misvisende.

Det bør overvejes om der i tilknytning til den østlige perimeter kan etableres en række stenrev som en delvis kompensation for de 3 kvadratkilometer havbund der ødelægges af projektet.

**DN skal hermed opfordre til, at der foretages en revidering af den østlige perimeter-udstrækning sådan, at den får en mere realistisk udformning. Det eksisterende informationsmateriale bør indtil videre forsynes med et forbehold, som gør opmærksom på at illustrationerne ikke viser den endelige udformning, men blot illustrere den tilstræbte karakter af naturkyst.**

#### Vandkvalitet

På side 18 i miljøkonsekvensvurderingen fastslås, at der under opfyldning af Lynetteholm med jord vil ske udledning af vand fra opfyldningsområdet med forurenende stoffer, næringsstoffer og mikroorganismer, herunder bakterier, med effekt på badevandskvaliteten og det marine miljø. Påvirkningen af badevandskvaliteten fra frigivelse af forurenende stoffer og næringssalte vurderes at være lille eller ubetydelig. Mens effekten for havmiljøet som helhed ikke vurderes.

Vand som udledes og udsiver fra Lynetteholm forventes at have en sammensætning og forureningsgrad som vand, der udledes fra KMC Nordhavn. Den nødvendige opblandingszone til overholdelse af kvalitetskriterierne er generelt 10 m, dog op til 24 m for nogle stoffer. Ved diffus udsivning fortyndes i en grad, så koncentrationerne 50 m fra udsivningspunktet er lavere end fortyndingen ved punktudledningen. Påvirkning af vandkvalitet med forurenende stoffer fra udledning og udsivning fra Lynetteholm er vurderet at være lille. Der gøres dog ingen overvejelser om langtidseffekter i forhold til at der er risiko for ophobning (bioakkumulation) af miljøfarlige stoffer i det biologisk aktive bundlag i de nærmeste havområder.

Af side 283 fremgår, at man ikke påtænker nogen afværgeforanstaltninger i forhold til det overskudsvand der skal ledes ud af depotet idet "det vil medføre endog store etablering- og driftsomkostninger at opnå en rensning...".

DN finder det ikke ansvarligt at lede forurenede vand ud i Øresund. Selvom det for de fleste stoffer hurtigt fortyndes ned under grænseværdierne, vil det alligevel betyde en uacceptabel belastning af havmiljøet og en sundhedsrisiko for badende og andre brugere af Københavns Havn og kyster.

**DN skal derfor opfordre til at overskudsvandet fra jorddepotet renses inden det ledes ud i Øresund.**

#### Bundvegetation og bundfauna

Ud over at der forsvinder knap 3 kvadratkilometer havbund med en rig bundvegetation og fauna vil de planlagte anlægsaktiviteter resultere i spredning og frigørelse af sedimenter.

Selve tabet af havbund vurderes på side 386 i miljøvurderingen at være af moderat betydning.

Opgravningen af havbunden under Lynetteholm vil ud over sedimentspredning føre til frigivelse af forurenende stoffer, herunder metaller, og organiske forurenende stoffer. Mange af disse stoffer har ifølge miljøvurderingen side 390 et stort potentiale for at være bioakkumulerbare og/eller kan være akut giftige ved forhøjede værdier.

I området hvor Lynetteholm planlægges anlagt og i de nærmeste dele af Øresund findes der store partier med ålegræs. Ålegræs er hjemsted for en række arter af fisk, snegle, muslinger og krebsdyr, ligesom det er opvækstområde for fiskeyngel. Ålegræs spiller desuden en væsentlig rolle for klimaet fordi det kan absorbere store mængder CO<sub>2</sub>, langt større end et tilsvarende areal på land med skov.

I forhold til det påtænkte anlægsarbejde er Ålegræs følsomt overfor at blive begravet af sediment, og der er, ifølge miljøvurderingen side 389, registreret høj dødelighed (50-90%) ved begravelse under 2-4 cm sediment. Ålegræs kan desuden blive påvirket ved at sediment aflejres på blade, hvilket dels mindsker fotosyntesen, men også forhindrer optag af ilt, CO<sub>2</sub> og svovlbrinte fra vandet.

Ålegræs vurderes derfor at have høj sårbarhed overfor sedimentaflejring. Bundlevende organismer vil blive overdækket af sedimenter og i værste fald blive dræbt. Tilsvarende kan mulighederne for at af zooplankton organismer (f.eks. muslingelarver) kan fæste på havbunden blive forhindret.

På baggrund af modelberegninger vurderes det, at aflejring af sediment først og fremmest foregår lokalt omkring Lynetteholm. Aflejringstykkelserne øst for Trekroner på 25-30 mm vurderes lokalt at have høj intensitet og medføre en væsentlig påvirkning, da det vurderes at ville forårsage øget dødelighed på ålegræsplanterne.

Ved Middelgrund og i øvrige (lokale) områder med ålegræs, vurderes aflejringstykkelserne ikke at være høje nok til at forårsage øget dødelighed, da aflejringen skønnes at være under 10 mm. Der tages dog ikke højde for en eventuel tilbagegang i biomassen og den deraf følgende formindskede evne til at optage CO<sub>2</sub> fra vandet.

På den baggrund vurderes på side 390 at påvirkningen er væsentlig lokalt, men den overordnede betydning vurderes at være lille, da arealet, der påvirkes, hvor der forekommer ålegræs er lille i forhold til den samlede udbredelse af ålegræs i hovedopland Øresund. I denne betragtning indgår ikke, at forekomsten af lavvandede ålegræsbebrogede områder i Øresund generelt er under pres og at disse tilsammen udgør et netværk af interagerende biotoper. Hvis afstanden bliver for stor mellem den enkelte ålegræsforekomst, vil det påvirke havmiljøet i større dele af Øresund, fordi de nærmest beliggende ålegræsbebrogede områder og de arter der er afhængige af ålegræs bliver ustabile. Den såkaldte konnektivitet bliver svagere. En lokal ødelæggelse kan derfor medvirke til, at havmiljøet som helhed sættes under pres og bliver ustabil. Den foreliggende miljøvurdering har ingen overvejelser om dette.

For Middelgrunden fastslås på side 396, at fordi ændringer i strømforhold kan blotlægge helt hård kalkbund vil ålegræsset formodentligt forsvinde på de dele der ligger tættest på Lynetteholm. I andre områder vil der ske en forøgelse af ålegræs biomassen. Samtidig vil visse områder med blødbundsfauna blive erstattet med hårdbundfauna, hvilket kan øge kolonisering af blåmuslinger.

På den baggrund vurderes det i miljøvurderingen at påvirkningen er lokal og kun har virkninger på den vestligste lavvandede del af Middelgrund og dermed har lille betydningen overordnet set.

Denne vurdering er efter DNs opfattelse mangelfuld og misvisende. Der tages ikke hensyn til i hvilket omfang det samlede system af lavvandede ålegræsbebrogede system påvirkes. Dette ikke mindst set i sammenhæng med de øvrige igangværende projekter i hele Øresund. Flere steder i miljøvurderingen argumenteres med, at den ødelæggelse der sker af de ålegræsbe-  
groede

de områder, vil være reversibel. Dette er muligt, men ikke sikkert og under alle omstændigheder en proces, der kan vare ti år eller mere. Dermed sættes under alle omstændigheder kvaliteten af havmiljøet tilbage i en længere årrække.

Der gøres ikke rede for klimaeffekten, hvad betyder tilbagegangen af ålegræs som følge af Lynetteholm og andre projekter i Øresund for Danmarks CO2 balance.

Med hensyn til påvirkning fra de forurenende stoffer som frigøres fra sedimentspredningen vurderes påvirkningen af bundvegetation og bundfauna, at være af lokal udbredelse, mellemlang, samt af lille intensitet. Derfor vurderes på side 394, at den samlede påvirkning at være lille.

Her savnes en mere grundig diskussion af, hvad frigivelsen af de store mængder forurenende stoffer betyder set i sammenhæng med hvad der frigives i andre igangværende og planlagte projekter. Hvad betyder for eksempel, at en del af disse stoffer bringes fra dybereliggende ikke biologisk aktive bundlag og aflejres i de øvre biologisk aktive lag af havbunden?

I vurderingen af de kumulative påvirkninger side 397, indgår kun to andre projekter (flytning af Container havn og Nordhavnstunnelen). I begge tilfælde spredes der sedimenter og frigives forurenende stoffer. I begge tilfælde vurderes at de vil have mindre lokal betydning. Specielt vil nedgravning af Nordhavnstunnelen give anledning til sedimentspredning, men en stor del af denne vil blive dæmpet af afværgeforanstaltninger. Det konkluderes på den baggrund at den kumulative effekt af de tre projekter er ubetydelig.

For det første kan det diskuteres om det er rimeligt kun at medtage de to nævnte projekter? For det andet kan selve metoden diskuteres. Fordi en række mindre projekter medfører lokale påvirkninger, som hver især er små set i et samlet Øresundsperspektiv, så er den samlede kumulative ikke nul! Der savnes en mere reel vurdering af den samlede effekt af de mange projekters lokale indvirkning på det marine miljø herunder de ålegræsgroede områder i Øresund.

Ifølge miljøvurderingen side 400 påtænkes der ingen afværgeforanstaltninger i forhold til sedimentspredning og i forhold til spredning af forurenende stoffer. I anlægsfasen skal der 1 gang ske monitoring af bundvegetation og bundfauna omkring Lynetteholm samt monitoring af indhold af udvalgte forurenede stoffer i muslinger.

I forhold til sedimentspredning finder DN dette utilstrækkeligt og vil foreslå at det udredes, hvad der kan opnås ved forskellige initiativer for at mindske sedimentspredningen, for eksempel effekten af brug af siltgardiner, som er en helt almindeligt forekommende afværgeforanstaltning.

Det er i øvrigt væsentligt, at der ved miljøgodkendelse og senere udbud af projektet stilles præcise krav til de afværgeforanstaltninger der skal foretages. Det er ligeledes vigtigt, at der i miljøgodkendelse og udbud stilles præcise retningslinjer for hvordan monitoreringen af bundvegetation og fauna skal foregå og hvilke tærskler der skal gælde for at gennemføre supplerende afværgeforanstaltninger.

**DN finder at vurderingen af den samlede kumulative effekt af Lynetteholm og en række andre igangværende eller planlagte projekter er mangelfuld specielt i forhold til disse projekters negative indvirkning på Øresunds system af lavvandede ålegræsbegroede områder. Miljøvurderinger skal derfor suppleres på dette punkt. DN finder videre at der bør gøres en større indsats for at mindske spredningen af sedimenter og forurenende stoffer fra anlægsprojektet.**

## Natur på Land

### 21.7 Påvirkning af bilag IV-arter

Habitatbekendtgørelsen fastlægger i § 10, stk. 1 en pligt for myndigheder, til at varetage beskyttelseshensyn i forhold til yngle- eller rasteområder for de strengt beskyttede dyrearter på habitatdirektivets bilag IV – også uden for Natura 2000-områder. Der kan således ikke gives tilladelse eller godkendelse til projekter, hvis de kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV.

I miljøvurderingen oplyses på side 449, at der ikke er fundet planter, padder eller andre dyr, bortset fra flagermus, der er optaget på bilag IV.

Her har man overset, at der ved Københavns Kommunes registreringer er fundet forekomster af bilag IV arten grønbroget tudse i Nordhavn, Refshaleøen og Kløverparken. Det er videre sandsynligt, at der også findes forekomst af grønbroget tudse på Prøvestenen. Da disse områder bliver berørt af anlægget af Lynetteholm, anlæg af nye veje og jordtransport og da der er tale om en bilag IV art er det en retlig mangel at dette ikke indgår i den foreliggende miljøundersøgelse. Miljøvurderingen kan dermed ikke endeligt vedtages før dette forhold er belyst og før behovet for nødvendige afværgeforanstaltninger er analyseret.

De registreringer der henvises, er følgende: "Undersøgelser af padder og krybdyr i København 2006. Nordamager: Lynetten, Pyrolysegrunden og Benzinøen. Rapport fra Amphi Consult til Københavns Kommune 13. oktober 2006" og "Beskyttede arter af padder og krybdyr i Københavns kommune. Status og muligheder for pleje. Rapport fra Amphi Consult til Københavns Kommune. 2. udgave, 27. oktober 2014".

**DN forudsætter at den gennemførte miljøvurdering suppleres med hensyn til bilag IV arter på land inden der træffes beslutning om projektet.**

### **Natura 2000**

For område N142, Saltholm og Peberholm konkluderes på side 27 i miljøvurderingen, at det i både anlægs- og driftsfase på forhånd kan afvises, at der vil ske væsentlige negative påvirkninger af de udpegede terrestriske naturtyper i området.

Grundlaget for denne konklusion er, at det ved modelberegninger gøres sandsynligt, at forøgelser af sediment i vandsøjlen ved Saltholm ikke kommer til at overskride 2 mg/l og på det grundlag vurderes at spredning af næringsstoffer ikke vil have væsentlig påvirkning,

DN er ikke enig i denne konklusion. Uanset om den beregnede sedimentbelasning ligger under den værdi, der anses for at være en trussel i forhold til for eksempel ålegræs, kan selv en svag påvirkning af sediment og strømforhold føre til en svækkelse af habitatet.

Havet omkring Saltholm med sandbanker, lagune, bugt og rev har god vandkvalitet og en artsrig undervandsvegetation og er et godt leve- og fourageringssted for internationalt vigtige forekomster af trækkende og for ynglende fugle, som området er udpeget for. Særligt fokuseres på de særlige danske ansvarsarter: trækfuglene skarv, knopsvane, grågås og pibeand samt de nationalt truede arter: dværgterne, almindelig ryle, mosehornugle og edderfugl.

For N142 gælder, at der skal arbejdes på at opnå størst mulig naturmæssig robusthed og sammenhæng i områdets natur ved at sikre større driftsenheder af lysåbne naturtyper.

Dette gælder også for naturtyper under havets overflade – ålegræsarealer især – idet sammenhæng mellem disse områder (konnektivitet) er afgørende for at sikre robusthed for disse naturtyper. Fjernelse af 3 km<sup>2</sup> fladvand ved Lynetteholm nedsætter robustheden og konnektiviteten i denne del af Øresund.

Derfor skal det dokumenteres ifølge Natura 2000 reglerne *uden for videnskabelig tvivl*, at sedimentspredningen fra Lynetteholm ikke negativt påvirker de lavvandede områder omkring

Saltholm, idet de er af afgørende betydning for mange af de fuglearter der er på udpegningsgrundlaget. Tilslamning stammende fra Lynetteholm er en risiko da hovedparten af det fine sedimentspild må antages at gå med overfladestrømmen mod N i Øresund. Herudover bør indvirkning på konnektivitet belyses.

**Den gennemførte væsentlighedsvurdering i forhold til Natura 2000 området ved Saltholm er efter DNs opfattelse ikke tilstrækkelig til at kunne afvise, at anlæg af Lynetteholm vil have en negativ påvirkning af område N142. Miljøvurdering skal derfor suppleres på dette punkt, og der bør udarbejdes et overvågningsprogram som blandt andet omfatter de ålegræsgrøende områders tilstand i den centrale del af Øresund.**

## **Støj**

I miljøvurderingen redegøres i afsnit 1.12 og kapitel 15 om den støjpåvirkning anlægsarbejdet vil udsætte københavnere og naturen i Øresund under anlægsarbejdet, for eksempel under nedramning af spunsvæggene.

Ifølge støberegningerne vil store del af det centrale København og det nordøstlige Amager og Christianshavn udsættes for støj mellem 40 og 50 dB. Dette vil specielt udsætte rekreative områder for støj, der ligger over de vejledende grænseværdier.

Der angives, at der derfor vil blive ansøgt om lempelse i forhold til støjgrænserne for rekreative områder.

På side 357 anføres at Anlægsarbejdet skal gennemføres med nyt og mest støjsvagt materiel. Og at der i byggepladsens sydvestlige hjørne, tættest på boligområdet Margretheholm, ikke må forgås støjende aktiviteter i aften- og natperioden.

**DN finder det ikke ansvarligt at udsætte rekreative områder og boligområder for støj, som ligger over de vejledende grænseværdier heller ikke i dagtimerne. Der angives ikke hvilken type støjsvagt materiel der skal arbejdes med, men det kan anbefales at man ser nærmere på hollandske erfaringer med støjsvage nedramningssystemer.**

## Påvirkning af marine pattedyr

Ud over at belaste store boligområder og vigtige rekreative områder med støj over de vejledende grænseværdier vil anlægsarbejdet medføre undervandstøj som specielt vil påvirke sæler og marsvin negativt. Figur 16-2 på side 365 viser støjudbredelse og påvirkningszoner til impulsstøj i et worst case scenarie, hvor der spunsrammes i åbent vand. PTS-zonen (Permanent Threshold Shift) på figuren angiver grænsen for hvornår et marsvin vil opleve permanent høretab i et scenarie, hvor modtageren (marsvinet) er stationær.

I forhold til marsvin konkluderes på side 24, at afstanden, hvor der kan opstå permanent høretab som følge af undervandstøj fra spunsramning er 300 m eller mindre, hvis der tages højde for at marsvinet bevæger sig væk fra støjilden. Risikoen for, at et marsvin skades, vurderes dermed at være ubetydelig. Og videre, at konsekvensen af tab og ændringer af habitat og af frigivelse af sediment og eventuelle miljøfremmede stoffer heri er vurderet at være ubetydelig for marsvin og sæler, da de kan søge føde i naboområder.

Marsvinene tilhører den såkaldte Bæltpopulationen og det centrale Øresund har fået større tætheder om sommeren fordi der er sket en generel forskydning af marsvin mod øst i de indre danske farvande. Det betyder, at Øresund har fået en større betydning for marsvin. Gråsæl er fredet og bevaringsstatus for arten er vurderet ugunstig på grund af en meget lille og svingende bestand. Gråsæl optræder som sårbar art på den danske Rødliste.

DN finder ikke argumentet om, at marsvin og sæler kan svømme væk fra støjen og søge føde andre steder som fyldestgørende. Øresund er et vigtigt område for marsvin. Hvis dyrene stresses væk fra et område, vil presset på de områder de søger hen til blive større. Miljøvurderingen har ingen reel vurdering af, om fjernelse af habitat og støjpåvirkning vil påvirke tilstødende områder (for eksempel omkring Saltholm) negativt som følge af større pres fra fødesøgende dyr.

**DN skal opfordre til, at der foretages en supplerende vurdering af anlægsprojektets sandsynlige indvirkning på marsvin og sæler i den centrale del af Øresund med henblik på virkningen af det stress projektet vil give i tilstødende områder. Der bør herudover etableres øget overvågning af marsvin og sæler i den periode anlægsarbejdet foregår.**

## **Landskab**

Ifølge miljøvurderingen vil den største visuelle og landskabelige påvirkning udgøres af den virkning Lynetteholm vil have i det åbne landskab i Øresund. Derudover vil visuelle og landskabelige påvirkninger bl.a. omfatte tilføjelse af et teknisk præg til området fra udgravning med gravemaskiner, kørsel med store maskiner, ramning af spuns, skibstrafik, opfyldning af jord, belysning og arbejdspladser på Lynetteholm samt i modtageområdet på Refshaleøen.

Den visuelle vurdering omfatter dermed alene anlæg og drift af jorddepotet og medtager ikke den meget markante visuelle indvirkning øen vil få, når den bliver bebygget og når de nødvendige infrastrukturanlæg etableres. Miljøvurderingen undervurderer derfor markant Lynetteholms negative indvirkning af det visuelle miljø og oplevelsen af Øresund set fra forskellige steder i København.

Lynetteholm vil uden bebyggelse være mest synlig fra nærzonen, Trekroner Søfort og fra havnekanterne vest for projektområdet. Men når der etableres by på øen, vil den være meget synlig også i mellemzonen, både set fra byen, i særlig grad fra Nordhavn og Langelinie samt set fra Øresund. København vil på den måde miste sin visuelle kontakt med Øresund. Fra fjernzonen set fra kysten fra nord og syd og set længere ude fra Øresund og fra den Svenske kyst vil den visuelle påvirkning af Lynetteholm også være markant.

Den foretagne miljøvurdering er derfor ikke tilstrækkelig. Den undervurderer kraftigt den visuelle effekt.

**DN skal hermed opfordre til at den foreliggende miljøvurdering suppleres med illustrationer af hvordan en by af tilsvarende karakter som den by der for tiden bygges på Nordhavn, påvirker den visuelle oplevelse. Denne supplerende analyse bør i det mindste omfatte de samme fotostandpunkter, som den nuværende miljøvurdering.**

## **Klima**

I miljøvurderingen side 20 konkluderes sammenfattende, 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 CO<sub>2</sub> emission i størrelsesordenen 350.000 tons. Det er vurderet at projektet samlede påvirkning af det globale klima som følge af udledning af CO<sub>2</sub> er moderat.

I denne beregning indgår ikke den CO<sub>2</sub> emission, som hidrører fra klappning af det bundmateriale, der skal fjernes før Lynetteholm kan etableres og muligvis heller ikke indvinding og transport af det sømateriale, som skal stabilisere perimeterens ydersider idet disse to delprojekter miljøvurderes separat. Endvidere indgår der ikke CO<sub>2</sub> belastningen fra de øvrige delprojekter, altså etablering af en Østlig Ringvej, nye metrolinjer, byudvikling og etablering af sluseporte.

Ud over at den beregnede CO2 udledning kun udgør en delmængde af det samlede projekts klimabelastning finder DN det bemærkelsesværdigt, at jorddepotets samlede CO2 emission alene vurderes som en andel af den globale CO2 emission. Ethvert dansk projekt vil uanset størrelse ud fra den synsvinkel være ubetydeligt eller moderat set i en global målestok.

I stedet bør projektet vurderes i forhold til målene i Københavns Klimahandlingsplan. Klimahandlingsplanen har som mål at København skal være CO2 neutral i 2025. Og man må formode, at Københavns Kommune ikke har til hensigt at have et mindre ambitiøst klimamål efter 2025. Det er derfor vanskeligt at se sammenhængen mellem den merbelastning det samlede Lynetteholm projekt vil generere og Københavns klimamål.

**Sammenligningen af Lynetteholms klimabelastning med den globale klimabelastning er ikke relevant. DN skal opfordre til for det første, at det samlede Lynetteholm projekt indgår i klimabelastningsvurderingen og for det andet, at den samlede belastning relateres til Københavns klimamål.**

## **Trafik**

Miljøvurderingen forholder sig alene til den trafik som hidrører fra jordtransport i tilknytning til opfyldning af jorddepotet. By og Havn har beskrevet, at den allerede igangværende jordtransport blot skal omlægges fra en nuværende rute fra 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 det kommende jorddepot. Miljøvurderingens konklusion side 28 - 29 er, at der er tale om en 0-løsning, hvor nye områder belastes mere, mens andre områder aflastes for lastbiltrafik.

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.

En sådan betragtning giver dog ikke et sandt billede af trafikstøjen idet den ikke ses i sammenhæng med den mertrafik der vil genereres i tilknytning til ibrugtagning af en Østlig Ringvej. Ifølge Forundersøgelse af en Østlig Ringvej fra 2020 vil det være muligt at tage vejen i brug i 2035.

Såfremt beregning af ændringer i støjniveauet tager udgangspunkt i den totale fremskrevne trafikvækst i 2035, som både omfatter konstruktion af Lynetteholm og den mertrafik som genereres af en Østlig Ringvej opnås et andet og langt højere belastningsniveau.

Miljøvurderingen vurderer ikke denne situation og giver dermed ikke et retvisende billede af miljøpåvirkningen af de indre bydele og det nordlige Amager som følge af omlægningen af jordtransporten fra nord til syd.

**DN skal hermed opfordre til at der gennemføres et nyt sæt trafik og støjberegninger som medtager trafikvæksten der sker under hele anlægsperioden.**

Kontaktperson vedrørende denne indsigelse:

Ole Damsgaard

**Fra:** Hanne Lise Koed <halik@mst.dk>  
**Sendt:** 25. januar 2021 22:22  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm - j.nr. TS6020102-00024 (MST Id nr.: 2494377)  
**Vedhæftede filer:** lynetten.DOCX; Høringssvar til Lynetteholmen fsva. Badevand.DOCX; Svardokument - MKR Lynetteholm - intern høring-1.DOCX; Høringssvar MKR for etablering af Lynetteholm Arter og Natura 2000.DOCX  
**Sag:** TS6040102-00024  
**Sagsdokument:** 9028142

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Miljøstyrelsens høringssvar vedrørende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Høringssvaret er baseret på høringsmaterialet som findes på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside under <https://tbst.dk/da/lynetteholm>.

Miljøstyrelsen har gennemgået høringsmaterialet vedrørende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm og har følgende bemærkninger:

Erhverv:

Bemærkninger fremgår af vedhæftede bilag *Lynetten.docx*

Vandforsyning:

Bemærkninger fremgår af vedhæftede bilag *Høringssvar til Lynetteholmen fsva. Badevand.docx*

Vandmiljø og Friluftsliv

Bemærkninger fremgår af vedhæftede bilag *Svardokument - MKR Lynetteholm -intern høring-1.docx*

Arter og Naturbeskyttelse

Bemærkninger fremgår af vedhæftede bilag *Høringssvar\_MKR for etablering af Lynetteholm\_Arter og Natura 2000.docx*

Miljøstyrelsen står selvfølgelig til rådighed, hvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har spørgsmål til det fremsendte.

Venlig hilsen

**Hanne Lise Koed**

AC-tekniker | Arter og Naturbeskyttelse  
+45 29 24 35 15 | halik@mst.dk

**Miljøministeriet**

Miljøstyrelsen | Tolderlundsvej 5 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk) | [www.mst.dk](http://www.mst.dk)

[Sådan håndterer vi dine personoplysninger](#)

I konsekvensrapporten for støj og vibrationer fremgår det:

#### 1.1.3.3 Støj fra anlægsaktiviteter

Anlægsarbejder medfører ofte høje støjniveauer i begrænsede tidsrum og det er derfor sædvanligvis praksis at kommunen dispensere fra Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier i forbindelse med anlægsprojekter. Det er normalt kommunen, som fastsætter støjgrænser for anlægsaktiviteter

MST svar:

*Miljøstyrelsen skal præcisere, at styrelsen ikke har udgivet særskilte vejledende grænseværdier for støj fra byggepladser, men at støjen som udgangspunkt vurderes af efter de almindelige vejledende grænser for støj fra virksomheder (ekstern støj fra virksomheder). Mange kommuner fastsætter i praksis mere lempede grænser for støjen i dagperioden på hverdage end de vejledende støjgrænser for industristøj, og kommunen kan meddele dispensation fra en forskrift, når der fx er behov for at arbejde i natperioden. Efter en konkret vurdering af projektet gøres dette enten efter §42 i miljøbeskyttelsesloven eller gennem forskrifter jf. miljøaktivitetsbekendtgørelsen.*



## Bemærkninger fra Vandmiljø og Friluftsliv

### Generelle bemærkninger

Efter lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26/01/2017 med tilhørende fastsætter bl.a. miljømål og indsatsprogrammer med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Det følger af bekendtgørelse 449 af 11/04/2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, § 8, at myndighederne ikke må træffe afgørelser, hvis afgørelsen kan medføre at aktuel tilstand forringes, eller at fastlagte miljømål ikke kan opnås for målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster.

Det følger af § 18 i lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 25/11/2019, at statslige, regionale og kommunale er myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen bundet af de miljømål og indsatsprogrammer, der er fastsat efter havstrategilovens §§ 12 og 13. Myndighederne kan ikke træffe afgørelse om tilladelse, hvis tilladelsen forhindrer opfyldelse af den danske havstrategi, herunder fastsatte miljømål samt det gældende indsatsprogram.

Bemærkninger fra Vandmiljø og Friluftsliv (V&F) har til formål at sikre, at miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm vil være fyldestgørende til vurdering af om der er risiko for, at projektet:

- indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af vandforekomster, der medfører, at aktuel tilstand forringes, eller at fastlagte miljømål ikke kan opnås.
- forhindrer opfyldelsen af den danske havstrategi, herunder fastsatte miljømål samt det gældende indsatsprogram,
- er i overensstemmelse med overvågningsprogrammet NOVANA og overvågningsprogrammet for havstrategidirektivet.

Miljøkonsekvensrapporten skal derfor redegøre for påvirkningen af overfladevandområder, grundvandsforekomster og danske havområder i tilstrækkelig grad til, at miljømyndigheden kan vurdere, om lov(forslaget) om anlæg af Lynetteholmen vil være i overensstemmelse med indsatsbekendtgørelsens § 8 og havstrategilovens § 18.

### Tekstnære bemærkninger

| Dokument | Afsnit/sidetall                       | Bemærkninger                                                                                                                                                                                                                                     | Enhed/initialer |
|----------|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| MKR      | Indholdsfortegnelse, s. 8, kapitel 29 | Kapitel 29 bør være et kapitel 29 a og b, hvor der redegøres for både vurderinger af overensstemmelse med vandplanlægningen og med havstrategien                                                                                                 | V&F, DBS        |
| MKR      | 1 – Ikke teknisk resume               | Resumeet indeholder antagelser og vurderinger, der er opsummeringer af afsnit om vurderinger af tilstanden i kystvande og konsekvenser heraf, som er fejlbæftede. Resumeet vil altså skulle konsekvensrettes.<br><br>Eksempler til illustration: | V&F, DBS        |

|     |                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |           |
|-----|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|     |                                    | <p>På s. 9 er gengivet et skema, hvor vandkvalitet alene er placeret under fysisk-kemisk miljø, og økologisk tilstand i kystvande er ikke nævnt under biologiske forhold.</p> <p>I afsnittet 1.9. Vandkvalitet<br/> På s. 18. er der et kort resume af tilstand i de tidligere – i VP 2- afgrænsede kystvande ved København. Disse tilstandsvurderinger er fra 2015, og de er ikke fuldstændige. Det fremgår, at den samlede økologiske tilstand i det mest berørte kystvand er ringe, men der er ingen beskrivelse af, hvad det betyder for vurderingerne af overensstemmelse med vandplanlægningen og denne planlægnings forbud mod yderligere forringelse af kvalitetselementer i ringe tilstand.</p> <p>Da der reelt ikke er foretaget vurdering af det samlede projekts overensstemmelse med vandplanlægningen, er der heller ikke en opsummering af denne vurdering. De vurderinger, der er, er alene foretaget efter og bruger karakteriseringerne efter retningslinjerne for vurderinger efter miljøvurderingsloven.</p> <p>På side 19 i samme afsnit er det i 4 afsnit fra oven anført, at "under forudsætning af, at renseanlæggets Lynettens udløbsledninger flyttes til en placering længere væk fra Lynetteholmen, hvor der er et vandskifte, der giver tilstrækkelig fortynding, vil der ikke ske forringelse af vandkvaliteten ved de nuværende badeområder. Påvirkningen af vandkvaliteten ved tilførsel af mikroorganismer vurderes at være ubetydelig."</p> <p>Det fremgår imidlertid ikke klart, om denne flytning af udløbsledninger fra Lynetten er en del af dette projekt, det er heller ikke oplyst, hvornår denne flytning antages at ske – og om der er perioder (herunder måske op til flere år), hvor der vil være en problematisk påvirkning af badevandsområderne, som er beskyttede områder under vandplanlægningen.</p> |           |
| MKR | Afs. 1.9<br>Vandkvalitet<br>s. 18. | <p>Der gøre opmærksom på, at det i højere grad er kystvandområdet Nordlige Øresund som påvirkes direkte af projektet end vandområdet Københavns Havn jf. gældende vandområdeplaner for 2015-2015. Der gøres i den forbindelse også opmærksom på den ændrede vandområdeafgrænsning og karakterisering i basisanalysen til vandområdeplaner for 2021-2027. Det tidligere vandområde Københavns Havn indgår fremadrettet som en del af vandområdet Nordlige Øresund.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | V&F/MOBRO |

|     |                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |           |
|-----|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|     |                                    | Der gøres opmærksom på, at vandområdeafgrænsningen til brug for de kommende vandområdeplaner for 2021-2027 er ændret i forhold til de gældende vandområdeplaner for 2015-2021. Ændringerne fremgår af basisanalyse til vandområdeplaner for 2021-2027 <a href="https://mst.dk/natur-vand/vandmiljoe/vandomraadeplaner/vandomraadeplaner-2021-2027/basisanalyse-for-vandomraadeplaner-2021-2027/">https://mst.dk/natur-vand/vandmiljoe/vandomraadeplaner/vandomraadeplaner-2021-2027/basisanalyse-for-vandomraadeplaner-2021-2027/</a> Heraf fremgår under MiljøGIS, at Københavns Havn indgår som en del af Nordlige Øresund. |           |
| MKR | Afs. 1.9<br>Vandkvalitet<br>s. 18. | Det beskrives, at "Ved udskiftning af havbundssedimenter fjernes store mængder næringsstoffer, metaller og organiske forureninger om er indkapslet under Lynetteholmen og dermed reduceres den fremtidige belastning." Dette forudsætter, at der er tale om en nuværende belastning fra det eksisterende sediment til vandmiljøet. Der savnes en bedre belysning heraf.                                                                                                                                                                                                                                                       | V&F/MOBRO |
| MKR | Afs. 1.9<br>Vandkvalitet<br>s. 19. | Beskrivelsen af den nødvendige opblandingszone til overholdelse af kvalitetskriterierne for nogle stoffer virker som en indirekte fremstilling af, at en række af gældende miljøkvalitetskrav ikke kan overholdes ved punktudledninger og ved den diffuse udsivning fra Lynetteholmen, hvilket ønskes præciseret. Det bemærkes derfor også, at udledningen/udsivningen kræver udlægning af såkaldte blandingszoner efter lovgivningen.                                                                                                                                                                                        | V&F/MOBRO |
| MKR | Afs. 1.9<br>Vandkvalitet<br>s. 19. | Der henvises til tilstanden i Københavns Havn. Der gøres opmærksom på, at der er tale om påvirkning af formentlig to vandområder efter vandområdeplanerne, Københavns Havn og Nordlige Øresund.<br><br>Der henvises til faneblad om vandområdenes afgrænsning i Basisanalysens MiljøGIS:<br><a href="https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3basis2019">https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3basis2019</a>                                                                                                                                                                     | V&F/MOBRO |
| MKR | Afs. 1.9<br>Vandkvalitet<br>s. 19. | "Påvirkning af vandkvalitet med næringsstoffer fra udledning og udsivning fra Lynetteholm er vurderet at være lille."<br><br>Der gøres opmærksom på, at der er tale om en merudledning af N (og P), som efter vandområdeplanlægningen og den gældende lovgivning skal håndteres iht indsatsbekendtgørelsen (Bek nr. 449 af 04/11/2019).                                                                                                                                                                                                                                                                                       | V&F/MOBRO |
| MKR | Kapitel 2, afsnit 2.1.,<br>s. 36   | Det fremgår, at (den del af) projektet, der vurderes i denne rapport, alene er konstruktion af øens afgrænsning og opfyldning af området med forurenet og uforurenet jord –                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | V&F/ DBS  |

|     |                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |           |
|-----|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|     |                                                         | <p>Dette er imidlertid ikke konsistent i forhold til en række af de gennemførte vurderinger af påvirkninger, hvor der refereres til forudsatte andre projekter, hvoraf nogle i udgangspunktet er besluttet og muligt vurderes i anden sammenhæng som etablering af mellem deponi af forurenede jord mhp. senere opfyldning af Lynetteholm og anlæg af arbejdshavn i Nordhavnsområdet. For projektet eller evt. nedrivning og ny placering af renseanlægget Lynetten fremgår det ikke klart, om der er truffet beslutning eller iværksat konkret planlægning for de ændringer, der forudsættes i denne miljøvurdering (se f.eks. afsnit 4.5. "Biofos' renseanlæg Lynetten" s. 89)</p>                                                                        |           |
| MKR | Kapitel 2, afsnit 2.2., s. 37 (andet afsnit nede fra)   | Det fremgår af det forventes at tage 30-40 år at opfylde Lynetteholmen, denne antagelse afspejles ikke konsekvent i resten af rapporten, se kommentarer nedenfor.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | V&F, DBS  |
| MKR | Kapitel 3, afsnit 3.1.3., s. 42 -43                     | <p>Det er anført, at der er søgt om godkendelse af anlægget som nyttiggørelsesprojekt ved Miljøstyrelsen - og hvilke oplysninger mv, der skal tilvejebringes – i den sammenhæng anføres det også, at anlægget skal stå klar inden for de næste 25-35 år. Anlægsprojektet – etablering af (første del af) perimeter mv alene antages at vare 2 – 3 år og opfyldning er andet sted vurderet til at vare mellem 30 og 40 år.</p> <p>Antager, at dette afsnit skal opdateres med oplysninger om forslaget til anlægsloven, og at forventning til projektets varighed justeres i denne sammenhæng.</p>                                                                                                                                                           | V&F, DBS  |
| MKR | Kapitel 3, afsnit 3.3, s. 50<br>Perimeterens udformning | Hvis det er besluttet, så inkludér eventuelt en beskrivelse af hvor sten til stendæmningerne kommer fra, om det er fra land (stenbrud) eller havbund (stenfiskeri)? Og karakteristika af sten etc.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | V&F/KILAR |
| MKR | Kapitel 7, afsnit 7.1.3.<br>"Vandrammedirektivet"       | <p>Afsnittet er ufuldstændigt. Der mangler følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En redegørelse for indholdet af forbuddet mod forringelse, som fortolket ved især Weserdommen - og i den sammenhæng, at ikke-forringelse og overensstemmelse med vandplanlægningen er en forudsætning for, at et projekt kan gennemføres.<br/>EU Domstolens dom C-461/13 (Weser):<br/><a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?qid=1595943805900&amp;uri=CELEX:62013CJ0461">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?qid=1595943805900&amp;uri=CELEX:62013CJ0461</a></li> <li>- Oplysning om de EU fastsatte miljøkvalitetskrav, der definerer kemisk tilstand, i direktiv om miljøkvalitetskrav (direktiv 2008/105/EF)</li> </ul> | V&F/ DBS  |

|     |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                 |
|-----|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
|     |                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Oplysning om projektets forenelighed med de krav, der følger af vandrammedirektivet (svarende til hvad, der er anført for overensstemmelse med havstrategidirektivet)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                 |
| MKR | Kapitel 7, afsnittene 7.2.7., 7.2.14 og 7.2.15 | <p>Der er her redegjort kort for lov om vandplanlægning, bekendtgørelse om fastsættelse af miljømål og indsatsbekendtgørelsen.</p> <p>Bekendtgørelsen om mål for overfladevandområder og grundvandsforekomster er ikke nævnt – og i det hele mangler der en redegørelse for hvorledes reguleringen samlet bidrager til etablering af den bindende vandplanlægning.</p> <p>Det fremgår videre, at det er lagt til grund, at det alene er vandplanlægningen for 2015-21, der er relevant for vurdering af overensstemmelse med vandplanlægningen og forbuddet mod forringelse af tilstand. Der er ikke korrekt, men medfører bl.a., at der ikke taget højde for en ny afgrænsning af kystvandene ved København med basisanalysen for vandplanlægning 2021-27. Basisanalysen er offentliggjort december 2019.</p> <p>Det konkluderes, at lov om vandplanlægning og indsatsbekendtgørelsen alene er relevant for kap. 8 (geologi og grundvand) og kapitel 12 (vandkvalitet), det er ikke korrekt, da kystvanden økologiske tilstand også vurderes ved kvalitetselementerne ålegræs, klorofyl og bundfauna.</p> |                 |
| MKR | Kapitel 7, afsnit 7.3.1., s. 126               | <p>Det fremgår af afsnittet er vandområdeplaner er en samlet planlægning for at forbedre det danske vandmiljø.</p> <p>Det er ikke korrekt. Den bindende vandplanlægning etableres ved bekendtgørelse om henholdsvis miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster og ved bekendtgørelse m indsatsprogrammer (for vandområdedistrikter). Vandområdeplaner indeholder resume af den bindende vandplanlægning, dele af basisanalysen og de vurderinger af vandforekomsternes tilstand, som er en del af grundlaget for vurderingerne af, at projekter m.v. er i overensstemmelse med vandplanlægningen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | V&F/DBS         |
| MKR | Afsnit 8.2.5, s 152 Grundvand                  | <p>De nævnte grundvandsforekomster refererer til den afgrænsning, der er knyttet for vandområdeplan 2015-2021.</p> <p>Der gøres opmærksom på, at afgrænsning af grundvandsforekomster til brug for de kommende vandområdeplaner 2021-2027 er ændret i forhold til de gældende vandområdeplaner 2015-2021. Ændringerne fremgår af basisanalyse til vandområdeplaner for 2021-2027 <a href="https://mst.dk/natur-vand/vandmiljoe/vandomraadeplaner/vandomraadeplan">https://mst.dk/natur-vand/vandmiljoe/vandomraadeplaner/vandomraadeplan</a></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | V&F/RAAHK/SOWIN |

|     |                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |           |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|     |                                                                                                                              | <a href="#">er-2021-2027/basisanalyse-for-vandomraadeplaner-2021-2027/</a> under fanebladet Basisanalyse – vandområders afgrænsning, hhv. terrænnære, regionale og dybe.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |           |
| MKR | Afs. 9.2.3, s 170<br>Sedimentforurening.                                                                                     | Målinger af MFS sammenholdes med klapvejledningens aktionsniveauer. Det er fint i forhold til eventuel klappning, men målingerne bør også vurderes i forhold til relevante miljøkvalitetskrav i bek. om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand, bek. nr. 1625 af 19/12/2017. I fodnote til tabel 9.3 henvises dog også til denne bekendtgørelse, men det kan med fordel fremhæves i teksten. Der gøres generelt opmærksom på, at klapvejledningens aktionsniveauer finder anvendelse ved administration af klapsager og miljøkvalitetskrav finder anvendelse ved dels udledninger jf. bekendtgørelse om krav til udledning af visse forurenende stoffer til vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og havområder, bek. nr. 1433 af 21/11/2017 og dels ved vurdering af den kemiske (EU-prioriterede stoffer) og økologiske (nationalt specifikke stoffer) tilstand efter vandområdeplanerne. | V&F/MOBRO |
| MKR | Afs. 9.2.3, s 170<br>Sedimentforurening                                                                                      | Tabel 9-5 Baggrundskoncentrationer beskrives ved NOVANA-målinger.<br><br>Der savnes en argumentation for at NOVANA-målingerne kan udgøre baggrundskoncentrationer i forhold til målingerne i projektområdet/Lynetteholm og på Middelgrunden                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | V&F/MOBRO |
| MKR | Afs. 9.3.4.1, s. 181-183.<br>Påvirkning af havbund med tungmetaller og organiske stoffer                                     | For de modellerede spredninger og resulterende koncentrationer af cadmium og bly kan der sammenholdes med sedimentkvalitetskrav jf. bek. 1625 af 19/12/2017.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | V&F/MOBRO |
| MKR | Kapitel 10<br>Afsnit 10.4.6, s. 208<br>Påvirkning af gennemstrømning<br>Og<br>Afsnit 10.6, s. 210<br>Afværgeforanstaltninger | Jævnfør havstrategiloven §18 er myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen bundet af miljømål og indsatsprogrammer.<br><br>Miljømålet for hydrografiske ændringer fastslår, at menneskeskabte aktiviteter, som især er forbundet med fysisk tab af havbunden, og som forårsager permanente hydrografiske ændringer, alene har lokale virkninger på havbunden og i vandsøjlen, og skal udformes under hensyn til miljøet samt, hvad der er teknisk muligt og økonomisk rimeligt for at forebygge skadelige virkninger på havbunden og i vandsøjlen (Danmarks Havstrategi II Første del).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | V&F/KILAR |

|     |                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |           |
|-----|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|     |                                                    | <p>Indsatsprogrammet skal sikre, at anlægsprojekter højst har lokale effekter, og at der i de danske farvande ikke sker væsentlige påvirkninger af temperatur og saltholdighed.</p> <p>Baseret på ovenstående anbefales det, at der inkluderes en vurdering af eventuelle potentielle påvirkninger på miljøet fra ændringerne i hydrografien inklusiv temperatur og saltholdighed, både lokalt og generelt gennem Øresund. Det anbefales yderligere, at det diskuteres om det er muligt ved afværgeforanstaltninger (hvilke) at opnå en reel nulløsning ud fra hvad der er teknisk muligt og økonomisk rimeligt.</p> <p>Ovenstående skal også ses i lyset af vigtig Drogden/Limhamn-tærsklen er i forhold til blandt andet saltvandsindbrud til Østersøen. Vil den lille procentændring der er modellert have betydning for vandudskiftningen til/fra Østersøen?</p> |           |
| MKR | s. 208. Afs. 10.4.6 Påvirkning af gennemstrømning. | Det undrer, at der ikke er lavet et strømtværsnit over Kongedybet, som ellers beskrives som et delområde, som påvirkes betydeligt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | V&F/MOBRO |
| MKR | Afsnit 10.5, s 209 Kumulative påvirkninger.        | <p>"Der er ikke kendskab til projekter, som kan bidrage til kumulative effekter sammen med Lynetteholm."</p> <p>Spørgsmålet er om kumulative effekter kun skal ses i forhold til eventuelle andre aktuelle projekter, eller om det skal ses i et længere forudgående perspektiv.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | V&F/MOBRO |
| MKR | Afsnit 10.5, s. 209 Kumulative påvirkninger        | I relation til de nævnte kriterier for Øresundsforbindelsens nulløsning savnes en vurdering af, om de daværende faglige og lovgivnings- og direktivmæssige forudsætninger fortsat kan siges at være gældende.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | V&F/MOBRO |
| MKR | Kapitel 12, s. 215 Vandkvalitet                    | <p>Det undrer, at afsnittet 12.2.1 Karakterisering af havområdet inkl. kort fra vandområdeplanerne ikke nævner/viser vandområdet Københavns Havn som selvstændigt kystvandområde. Det bliver dog efterfølgende nævnt i teksten.</p> <p>Der gøres opmærksom på, at vandområdeafgrænsningen til brug for de kommende vandområdeplaner for 2021-2027 er ændret i forhold til de gældende vandområdeplaner for 2015-2021. Ændringerne fremgår af basisanalyse til vandområdeplaner for 2021-2027 <a href="https://mst.dk/natur-vand/vandmiljoe/vandomraadeplaner/vandomraadeplaner-2021-2027/basisanalyse-for-vandomraadeplaner-">https://mst.dk/natur-vand/vandmiljoe/vandomraadeplaner/vandomraadeplaner-2021-2027/basisanalyse-for-vandomraadeplaner-</a></p>                                                                                                         | V&F/MOBRO |

|     |                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |           |
|-----|------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|     |                                                                              | 2021-2027/ Heraf fremgår under MiljøGIS, at Københavns Havn indgår som en del af Nordlige Øresund.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |           |
| MKR | Kapitel 12, afsnit 12.1.1. og 12.2.1., s. 215                                | <p>Metode til beskrivelse af den aktuelle miljøstatus</p> <p>Det er anført, at den eksisterende status er beskrevet på grundlag af datagrundlaget fra vandområdeplanen for vandområdedistrikt 2, udgivet 2016 – og at dette vurderes at være tilstrækkeligt.</p> <p>MST er ikke enig i denne vurdering. Kystvandene er ny-afgrænsede – datagrundlaget for VP 2015-21 er af ældre dato – og tilstanden for bundfauna er her ukendt. Det fremgår i øvrigt af kapitlet, at der er tilvejebragt yderligere data for visse områder.</p>                                                                                                                          | V&F/DBS   |
| MKR | Afsnit 12.2.1, s. 216. Karakterisering af havneområdet                       | Der kan med fordel laves en mere præcis beskrivelse af direktiverne, deres implementering og mål. Først og fremmest er vandrammedirektivet implementeret i dansk lovgivning ved lov om vandplanlægning og en række tilhørende bekendtgørelser og udmøntes i vandområdeplanerne. Målet efter vandrammedirektivet er for overfladevandområder god økologisk tilstand og god kemisk tilstand og for stærkt modificerede vandområder godt økologisk potentiale og god kemisk tilstand. Havstrategidirektivet er implementeret i lov om havstrategi og udmøntes i havstrategiens basisanalyse og indsatsprogram. Målet efter havstrategien er god miljøtilstand. | V&F/MOBRO |
| MKR | Afsnit 12.2.3, s. 219. Vandkvalitet – eksisterende forhold (IFF)             | Der ønskes en uddybning af hvad der menes med "baggrundstilstand" ligesom der i tidligere afsnit er benyttet "baggrundskoncentration". Der er formentlig tale om den eksisterende eller aktuelle tilstand, som for miljøfarlige forurenende stoffer (MFS) udtrykker den koncentration i vandmiljøet (vand, sediment, biota) som skyldes menneskabt påvirkning og eventuel naturlig baggrundskoncentration?                                                                                                                                                                                                                                                  | V&F/MOBRO |
| MKR | Afsnit 12.3.3.1, s. 229. Opgravning af forurenede sediment langs perimeteren | Det er fortsat lidt uklart hvordan man skal forstå begrebet "baggrundskoncentration" jf. "baggrundskoncentrationerne målt i Kongedybet i 2020". Der er jo ikke tale om naturlig baggrundskoncentration og er Kongedybet ikke forurenede med MFS i forvejen?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | V&F/MOBRO |
| MKR | Afsnit 12.3.3.1, s. 231 Opgravning af forurenede sediment langs perimeteren. | Vedr. beskrivelse af kortvarige overskridelse af maksimum kvalitetskriteriet (VKKMaks) for kviksølv på 0,07 µg/l. Der gøres opmærksom på, at maksimumkoncentrationen er defineret som "Denne parameter er miljøkvalitetskravet udtrykt som højeste tilladte koncentration                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | V&F/MOBRO |

|     |                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |           |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|     |                                                                                                                                                | (maksimumkoncentration)”, jf. bek 1625 af 19/12/2017 og bek. 1433 af 21/11/2017.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |           |
| MKR | Afsnit 12.3.3.1, s. 231-234.<br>Opgravning af forurenede sediment langs perimeteren                                                            | Det kan generelt konstateres, at gravearbejdet medfører overskridelse af gældende miljøkvalitetskrav for nogle metaller, herunder maksimumkoncentrationer. Det kan yderligere konstateres, at der i forvejen forekommer høje koncentrationer af metaller, nogle over maksimumkoncentrationen (zink). Der må derfor siges at være en udfordring med overholdelse af gældende miljøkvalitetskrav ikke bare for projektet isoleret set, men også i forhold til i forvejen forekommende koncentrationer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | V&F/MOBRO |
| MKR | Afsnit 12.3.3.1, s. 237.<br>Opgravning af sediment langs perimeteren                                                                           | ”For koncentrationerne af metaller i vandfasen i og ved graveområdet er der overskridelser af de forskellige lovgivningsmæssige krav i korte perioder på mellem 0 - 5 dage under selve gravearbejdet” – Der gælder konkrete krav vedr. overskridelser af miljøkvalitetskrav jf. Bekendtgørelse om krav til udledning af visse forurenende stoffer til vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og havområder, BEK nr. 1433 af 21/11/2017. Samtidig finder miljøkvalitetskravene anvendelse ved vurderingen af kemisk tilstand (EU prioriterede stoffer) og økologisk tilstand (nationalt specifikke stoffer) efter vandområdeplanerne. Her er det vigtigt jf. indsatsbekendtgørelsen (Bek. 449 af 04/11/2019, § 8) af der sker en vurdering af, om påvirkningen/udledningen forringer aktuel tilstanden og hindrer målopfyldelsen i det eller de berørte vandområder. Denne vurdering synes ikke indeholdt i miljøvurderingsrapporten. | V&F/MOBRO |
| MKR | Afsnit 12.3.3.2, s. 240.<br>Budget over håndterede og opgravede mængder af metaller, organiske forbindelser og næringsstoffer i anlægsperioden | Tabel 12-13. Der savnes en kolonne med det konkrete tab til det omgivende vandmiljø (uden for perimeteren). Dette forventes at udgøre nettoressourcen af regnestykket, som tabellen bygger på. Samtidig må det udgøre en forudsætning for beregningerne, at mængderne af næringsstoffer og MFS, som sedimenterer inden for perimeteren, begravnes permanent (indesluttet) og ikke efterfølgende kan tilføres vandmiljøet. Denne forudsætning ønskes præciseret.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | V&F/MOBRO |
| MKR | Afsnit 12.3.3.3, s. 243.<br>Konklusion                                                                                                         | Den samlede vurdering synes at forudsætte at store mængder næringsstoffer, tungmetaller og organiske stoffer fjernes fra det marine miljø idet det indkapsles under Lynetteholmen (”Netto fjernes store mængder næringsstoffer, metaller og organiske forureninger fra det marine område (hvoraf en mindre del vil være biotilgængeligt) pga. indkapsling under Lynetteholmen.”).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | V&F/MOBRO |

|     |                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |           |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|     |                                                                                 | Denne forudsætning ønskes bedre belyst da den fx formentligt først er opfyldt, når driftsfasen er gennemført og hele Lynetteholmen er opfyldt med rent og mindre forurenet jord.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |           |
| MKR | Afsnit 12.3.3.3, s. 243.<br>Konklusion                                          | Generelt og bl.a. i den sammenfattende vurdering i 12.3.3.3 Konklusion bør påvirkningen vurderes i forhold til om den forringer tilstanden eller hindrer målopfyldelse i de konkrete vandområder jf. vandområdeplanerne.<br><br>Der henvises til § 8 i bek. 449 af 04/11/2019.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | V&F/MOBRO |
| MKR | Afsnit 12.3.4, s. 243 – 245<br>Påvirkning af vandkvaliteten med næringsstoffer. | Der konstateres en merbelastning af vandmiljøet (Øresund) som bør sammenholdes med vandområdeplanernes indsatsprogram jf. indsatsbekendtgørelsen (bek. 449 af 04/11/2019, § 8).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | V&F/MOBRO |
| MKR | Afsnit 12.3.4, s. 248.<br>Påvirkning af vandkvaliteten med næringsstoffer       | Ad "Den samlede påvirkningen fra forureningsstoffer i sedimentet vurderes således at være netto positiv, fordi belastningen fra frigivelse af forurening (herunder Hg) fra bundsedimentet med overskudsvandet under opfyldning af Lynetteholm, vurderes at være mindre end den naturlige udvaskning fra projektområdet."<br><br>Denne positive effekt af projektet forudsætter, at der i udgangspunktet sker en betydelig frigivelse af stoffer fra det eksisterende sediment, det som betegnes som naturlig udvaskning. Er den naturlige udvaskning af stoffer i den nuværende situation tilstrækkeligt belyst, til at man kan vurdere anlægning af Lynetteholmen som en positiv miljøeffekt for bl.a. Øresund? | V&F/MOBRO |
| MKR | Afsnit 12.4.1.2, s. 250-251.<br>Opfyldning af Lynetteholm                       | Tabel 12-22 og evt. tilknyttet tekst. Der savnes indikation af hvilke stoffer der overskrider gældende miljøkvalitetskrav.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | V&F/MOBRO |
| MKR | Afsnit 12.4.1.2, s. 253<br>Opfyldning af Lynetteholm                            | Ad "Den i forvejen forekommende (IFF) koncentration, som er summen af evt. baggrundskoncentration og evt. bidrag fra andre kilder, er fratrasket".<br><br>Det er uklart hvad der menes med "fratrasket". Den konkrete udledning skal ses og vurderes sammen med i forvejen forekommende koncentrationer jf. § 7 stk. 3 i Bekendtgørelse om krav til udledning af visse forurenende stoffer til vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og havområder, BEK nr 1433 af 21/11/2017.                                                                                                                                                                                                                                | V&F/MOBRO |

|     |                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |           |
|-----|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| MKR | Afsnit 12.4.1.2, s. 252 – 254<br>Opfyldning af Lynetteholm Punktudledning. | Afsnittet synes ikke at konstatere, at selve udledningsvandet overskrider en række gældende miljøkvalitetskrav, men forudsætter nogle opblandingszoner, for at der er tale om overholdelse af miljøkvalitetskravene. Det forekommer at være en indirekte fremstilling af de konkrete forhold. Det forudsættes således også, at der kan udlægges blandingszoner efter de gældende regler. Forudsætningerne herfor ønskes bedre belyst.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | V&F/MOBRO |
| MKR | Afsnit 12.4.1.2, s. 255 – 257<br>Opfyldning af Lynetteholm Punktudledning  | Tabel 12-25. Der savnes en tydeligere indikation af stoffer og koncentrationer, der overskrider gældende miljøkvalitetskrav, ligesom det er gjort tidligere i rapporten vha. farver.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | V&F/MOBRO |
| MKR | Kapitel 12.8, s.285                                                        | Den sammenfattende vurdering indeholder en oversigt over miljøpåvirkningerne, karakteriseret i kategorierne sårbarhed, størrelse og betydning, men der er ingen vurdering af, om påvirkningerne er forenelig med vandplanlægningen – om de indebærer forringelse af kystvand, der efter de oplysninger, der er anvendt i miljøvurderingen er i ringe tilstand – og således ikke må yderligere forringes i forhold til henholdsvis kvalitetselement ålegræs og den kemiske tilstand, som er ikke god.<br><br>Der er heller ingen redegørelse for, hvorledes merudledning af kvælstof i størrelsesordenen 6-7 T årligt til Øresund Nord kan forenes med et gældende reduktionskrav for udledninger i størrelsesordenen 240 T til Hovedvandområde 2.3. Øresund. | V&F/DBS   |
| MKR | Kapitel 16, Afsnit 16.4, s. 362-363<br>Grænseværdier for undervandsstøj    | Det er rigtigt fint at anvende de foreslåede kriterier for PTS for marsvin og sæler fra Southall 2019. Det anbefales dog, at der skrives to linjer om de PTS der nævnes i Danmarks Havstrategi II Første del, om Southall kriterierne er mere konservative eller ej, og om det betyder noget for vurderingen.<br><br>Der henvises til Miljøstyrelsens hjemmeside:<br><a href="https://mst.dk/natur-vand/vandmiljoe/havet/havmiljoe/danmarks-havstrategi/">https://mst.dk/natur-vand/vandmiljoe/havet/havmiljoe/danmarks-havstrategi/</a>                                                                                                                                                                                                                     | V&F/KILAR |
| MKR | Kapitel 17, afsnit 17.8, s.385                                             | Der er her – som i den sammenfattende vurdering for påvirkning af vandkvalitet - en oversigt over miljøpåvirkningerne, karakteriseret i kategorierne sårbarhed, størrelse og betydning, men der mangler den afgørende vurdering af, om påvirkningerne er forenelig                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | V&F/DBS   |

|     |                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |           |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|     |                                                                                        | med vandplanlægningen – om de indebærer forringelse af kystvandets økologiske tilstand, vurderet i forhold til de 3 kvalitetselementer ålegræs, klorofyl og bundfauna.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |           |
| MKR | Afsnit 17.2.1, s. 388. Forureningskortlagte grunde på Refshaleøen og Kraftværkshalvøen | <p>Der henvises til forekomsten af ålegræs og påvirkningen af denne i "hovedvandopland Øresund". Der menes formentlig vandområdet Nordlige Øresund jf. vandområdeplanerne, hvorfor dette bør præciseres for forståelsens skyld.</p> <p>Generelt bør påvirkninger beskrives i forhold til vandområdeplanernes konkrete afgrænsninger af overfladevandområder mhp vurdering af tilstandsforringelse og målopfyldelse for bl.a. de biologiske kvalitetselementer. Der henvises i den forbindelse til Weser-dommen for en forståelse af forringelse efter vandrammedirektivet.</p> <p>EU Domstolens dom C-461/13 (Weser):<br/> <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?qid=1595943805900&amp;uri=CELEX:62013CJ0461">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?qid=1595943805900&amp;uri=CELEX:62013CJ0461</a></p> | V&F/MOBRO |
| MKR | Afsnit 17.3.4.1, s. 390 Bundvegetation.                                                | Det beskrives, at "den overordnede betydning vurderes at være lille, da arealet, der påvirkes, hvor der forekommer ålegræs er lille i forhold til den samlede udbredelse af ålegræs i hovedopland Øresund." Vurderingen bygger på en arealbetragtning af påvirkningen på ålegræs i forhold til ålegræsforekomsten i vandområdet Nordlige Øresund. Er der lavet en konkret analyse af den samlede ålegræsudbredelse, som kan underbygge vurderingen?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | V&F/MOBRO |
| MKR | Afsnit 17.3.5 Påvirkning fra forurenende stoffer frigivet til vandfasen                | Der beskrives kortvarige overskridelser af gældende miljøkvalitetskrav (VKKmax) for bl.a. metaller af 0-5 dages varighed. Der gøres opmærksom på, at maksimumkoncentration efter bek. nr 1625 af 19/12/2017 er udtrykt ved, at "Denne parameter er miljøkvalitetskravet udtrykt som højeste tilladte koncentration (maksimumkoncentration)". Dette er ligeledes defineret i BEK nr 1433 af 21/11/2017.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | V&F/MOBRO |
| MKR | Før kapitel 29, s. 626                                                                 | <p>Som beskrevet ovenfor – Der mangler et kapitel 29a, hvor følgende opsummeres:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hvilke vandforekomster må antages at kunne blive påvirket</li> <li>- Hvordan er disse vandforekomsters aktuelle tilstand, herunder hvordan er tilstanden for alle relevante kvalitetselementer/kravværdier for hhv. økologisk, kemisk og kvantitativ tilstand</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | V&F/DBS   |

|     |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |           |
|-----|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|     |                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hvilken betydning for vandforekomsternes tilstand og forekomsternes fastholdelse eller opfyldelse af miljømål, vil de enkelte påvirkninger indebære – der skal her redegøres for påvirkning af alle relevante kvalitetselementer/kravværdier for hhv. økologisk, kemisk og kvantitativ tilstand</li> <li>- Vurdering af, om påvirkninger indebærer forringelse – eller ikke, også dette skal ske i forhold til alle relevante kvalitetselementer/kravværdier for hhv. økologisk, kemisk og kvantitativ tilstand</li> </ul>     |           |
| MKR | Kapitel 29, Afsnit 29.4, s. 641<br>Overvågning | Vær opmærksom på, at impulsstøj også skal indrapporteres til Miljøstyrelsen (D11 Undervandsstøj).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | V&F/KILAR |
| MKR | Kapitel 31, Kumulative påvirkninger, s. 642    | <p>Der er ikke redegjort for, hvad konsekvenserne af de kumulative virkninger af dette projekt og den tilknyttede uddybning af sejrende samt klapning af materiale, samlet vil være.</p> <p>Som skrevet oven for mangler der tillige en redegørelse for konsekvenserne af, hvad det vil betyde, hvis nogle af de forudsatte projekter som flytning af renseanlægget Lynetteholmen eller etablering af yderligere opfyldninger i Øresund (som forudsætning for, at Lynetteholmen kan indgå i et samlet projektet for klimasikring) realiseres eller ikke realiseres.</p> | V&F/DBH   |
| MKR | Kapitel 31, s 645<br>Kumulative påvirkninger   | Kumulative påvirkninger er et vigtigt aspekt i forhold til havstrategien. Det anbefales derfor, at der inkluderes et kort afsnit om akkumulerede påvirkninger. Dette inkluderer blandt andet også en vurdering af den samlede lokale påvirkning i driftsfasen fra dette projekt, med en ændret vandgennemstrømning, ændrede temperatur forhold, ændrede salinitet, etc.                                                                                                                                                                                                 | V&F/KILAR |



Høringssvar til "Intern bestilling" for etablering af  
Lynetteholmen fsva. badevand.

Vandforsyning  
J.nr. 2020-37211  
Ref. PESJE  
Den 18. januar 2021

## Høringssvar

Høringssvaret er baseret på høringsmaterialet som findes på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside under <https://tbst.dk/da/lynetteholm>.

Høringssvar vedr. badevand er afgivet i forhold til den baggrundsrapport, der i det fremsendte materiale omhandler "Vandkvalitet" – jf. afsnittet om badevandskvalitet. Det drejer sig om afsnit 4 "Badevandskvalitet" side 5 – 15.

I høringssvaret er der forholdt sig de overordnede forhold vedr. badevandsforhold og badevandskvalitet. Der er fx ikke taget stilling til kvalitet af "metoder og modelopsætning", idet de fornødne kompetencer til at kommentere på dette ikke er til stede.

## Bemærkninger til høringsmaterialet

1. Det skal sikres, at påvirkningen på badevandsforholdene af den kommende "Svanemøllen Skybrudstunnel" er medtaget i vurderingen af nærværende projekt. Herunder i forhold til de opstillede modelberegninger samt i forhold til tidsfasen for udførelsen af anlægsprojektet.
2. Det skal sikres, at alle nuværende og planlagte badevandsstationer er medtaget i vurderingen af badevandskvaliteten. Københavns Kommune har myndighed til årligt at udpege supplerende badevandsstationer. Det skal derfor sikres med Københavns Kommune, at alle planlagte badevandsstationer indgår i vurderingerne af projektets påvirkning af fremtidige badevandskvaliteter.
3. Med ref. til punkt 2 bør fremstilles kort, der synliggør beliggenhed for alle eksisterende og planlagte badevandsstationer sammen med alle nuværende og planlagte udledningspunkter.
4. Der findes nogle udledningspunkter, som i dag udleder, der hvor der i henhold til projektet vil blive opfyldt. Disse udledningspunkter skal flyttes. Det skal derfor sikres, at udledningspunkterne flyttes til lokaliteter, hvor badevandskvaliteten ikke påvirkes negativt. Dette skal sikres i de udførte modelberegninger og vurderinger.
5. Tilsyneladende er der i forhold til badevandskvalitet fokuseret på vandkvalitet i forhold til parametrene E-Coli og Enterokokker. I anlægsfasen vil bundsediment imidlertid blive hvirvlet op. I vurderingen af projektets påvirkning af vandkvaliteten på badevandsstationerne (eksisterende og planlagte) skal det yderligere sikres, at der også er foretaget vurdering af badevandskvaliteten i forhold til de stoffer, der måtte blive frigivet under anlægsfasen. Det skal derfor undersøges hvilke miljøfremmede stoffer, der er

tale om. Det skal sikres, at badevandskvaliteten ikke påvirkes negativt af disse stoffer.

6. Eventuelle påvirkninger fra etableringen af projektet på badevandsstationerne kontrolleres både i anlægsfasen og i en før og efter periode (driftsfase).


**Bemærkninger fra Arter og Naturbeskyttelse**

Arter og Naturbeskyttelse

Ref. HALIK

Den 25. januar 2021

Arter og Naturbeskyttelse bemærkninger til miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm fremgår af skemaet nedenfor.

Arter og Naturbeskyttelse har ikke bemærkninger til baggrundsrapporterne *Lynetteholm - Natura 2000-væsentlighedsvurdering* og *Lynetteholm – Marine pattedyr*, som ikke er adresseret i bemærkningerne til miljøkonsekvensrapporten.

**Bemærkninger til miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm**

| Kapitel/Afsnit     | Sidetal                           | Bemærkning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Initialer     |
|--------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 6 metode           | s. 107                            | Det bemærkes, at Bilag IV arter, herunder flagermus, ikke er medtaget som receptor i Tabel 6-3 <i>Sammenhæng mellem kilder til potentiel påvirkninger, og de fysiske-kemiske, biologiske, og samfundsmæssige forhold og receptorer som dækker både land og til havs</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | A&N,<br>HALIK |
| 16 Undervandsstøj  | s. 360                            | For at kunne vurdere omfanget af undervandsstøj, vil en beskrivelse/angivelse af, i hvilke periode og i hvilket omfang de forskellige typer undervandsstøj foregår, være givtig.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | A&N,<br>HALIK |
| 19 marine pattedyr | s. 421                            | I forhold til adfærdsændringer fremgår det, at <i>"Påvirkningen vurderes at være lokal, da den er begrænset til en zone på 9,8 km, hvor der kan forekomme adfærdsændringer hos marsvin"</i> og at <i>"De marine pattedyr forventes at vende tilbage få dage efter de mest støjende aktiviteter (spunsramning er ophørt) og undvige adfærden vurderes kun at have ubetydelige påvirkninger ift. stres og brug af energi."</i><br><br>Det bemærkes, at ved vurderingen af, om adfærdsændringen ved undervandsstøj påvirker marsvin i området, bør den tidsmæssige udbredelse af aktiviteterne som medføre undervandsstøj inddrages i vurderingen af betydningen af fortrængning fra potentielle ophold- og fødesøgningsområder. | A&N,<br>HALIK |
| 21 Natur på land   | s. 439<br>Vegetation              | Det fremgår, at der er registreret en enkelt fredet art - orkidéen skov-hullæbe i undersøgelsesområde D, og som beskrevet er det i henhold til artsfredningsbekendtgørelsen ikke tilladt at beskadige eller fjerne voksestedet for fredede plantearter uden forudgående dispensation, jf. §§ 14 og 15 i Bek. Nr. 1466 af 06/12/2018. Det fremgår imidlertid ikke klar af redegørelsen om undersøgelsesområde D inddrages i forbindelse med projektet eller på anden måde påvirkes, så der sker beskadigelse eller voksested for skov-hullæbe fjernes.                                                                                                                                                                         | A&N,<br>HALIK |
|                    | s. 442-444<br>+ 448,<br>Flagermus | Der etableres i forbindelse med projektet et arbejdsareal på Kraftværksøen, hvor der bl.a. ifølge figur 21-3 inddrages et naturareal B. Det fremgår ikke af redegørelsen, om der i                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | A&N,<br>HALIK |

|                |                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |            |
|----------------|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
|                |                                    | forbindelse med projektet fjernes træer og bygninger, som potentielt kan være yngle-rasteområder for flagermus                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |            |
| 22 natura 2000 | generelt                           | Miljøstyrelsen bemærker, at i basisanalyserne for planperiode 2022-27, som udkom 11. juni 2020, er der sket en opdatering af udpegningsgrundlaget, hvor en række fugle, arter og naturtyper er foreslået tilføjet eller fjernet. Miljøstyrelsen bemærker, at indtil udpegningsgrundlaget er endeligt godkendt af EU, skal en vurdering tage højde for både de fugle, arter og habitater, som tilføjes og fjernes fra udpegningsgrundlaget. Opdatering af udpegningsgrundlaget fremgår af Miljøstyrelsens hjemmeside: <a href="https://mst.dk/natur-vand/natur/natura-2000/natura-2000-omraaderne/udpegningsgrundlag/opdatering-af-udpegningsgrundlaget/">https://mst.dk/natur-vand/natur/natura-2000/natura-2000-omraaderne/udpegningsgrundlag/opdatering-af-udpegningsgrundlaget/</a>                                                                                                                                                                                                                                  | A&N, HALIK |
|                | s.462-465<br>N141,<br>Naturtyper   | Der beskrives i redegørelsen forskellige tærskelværdier for, hvornår der ikke sker en væsentlig påvirkning af habitatnaturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder ved deposition af ammoniak, herunder når den samlede ammoniakdeposition til naturområdet er mindre end den nedre tålegrænsen for naturtypen, samt ved merdepositioner der er mindre end 1 % af gældende tålegrænser eller som ligger under 0,6 kg N/ha/år. Miljøstyrelsen bemærker, at selvom tærskelværdier giver en god formodning for, at påvirkningen ikke vil indebære en væsentlig påvirkning af de relevante habitatnaturtyper, skal der dog under alle omstændigheder i hver enkel tilfælde foretages en konkret vurdering af, om der er et konkret forhold som bevirker at der sker en væsentlig påvirkning af naturtypen og Natura 2000-området, herunder i kumulation med andre planer og projekter.<br>(bemærkningen gælder generelt for vurdering af terrestrisk habitatnatur inden for de behandlede Natura 2000-områder) | A&N/H ALIK |
|                | s. 468<br>Påvirkning<br>er af N142 | Af rapporten fremgår, at der forekommer ingen eller ganske små ændringer i de hydrografiske forhold og vandkvalitet indenfor N142, da påvirkningerne er begrænset til havnen og omkring Trekroner, samt at det på denne baggrund konkluderes, at det i både anlægs- og driftsfase på forhånd kan afvises at der vil ske væsentlige påvirkning af de udpegede marine naturtyper i Natura 2000-område N142.<br>Det fremgår imidlertid ikke af redegørelsen, hvilke betragtninger og hensyn der ligger til grund for ovenstående vurdering og hvad menes der med, at der kun vil ske små ændringer i de hydrografiske forhold og vandkvalitet indenfor N142?<br>Det er Miljøstyrelsen opfattelse, redegørelsen for de mulige ændringer i hydrografiske forhold og vandkvalitet samt den potentielle påvirkning af marine naturtyper bør uddybes og argumenteres.                                                                                                                                                           | A&N, HALIK |

47

**Sussie Larsen**

**Fra:** Lars Kjærsgaard Bendtsen (FST) <lkb@fiskeristyrelsen.dk>  
**Sendt:** 26. januar 2021 11:20  
**Til:** Gert Agger  
**Emne:** SV: Høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Hej Gert.

Beklager det sene svar, jeg havde ikke fået den lagt korrekt ind i kalender.

Fiskeristyrelsen gør opmærksom på overholdelsen af Fiskerilovens paragraffer 76-80.

Der er sendt kommentarer fra fiskeriforeningen på Østerbro til sagen, dem har jeg dog ikke set endnu. Der vil sandsynligvis blive søgt erstatning i denne sag. Sagsbehandlingen i denne sag vil fremover ligge hos FKK.

Venlig hilsen

**Lars Kjærsgaard Bendtsen**  
 Overfiskerikontrollør | Regional Kontrol  
 +45 72 18 56 17 | +45 33 44 36 70 | lkb@fiskeristyrelsen.dk

**Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri**

Fiskeristyrelsen | Frejasvej 1 | 4100 Ringsted | Tlf. +45 72 18 56 00 | mail@fiskeristyrelsen.dk |  
[https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1l4LSI-00063r-3O&i=57e1b682&c=asRkvh0xwam213\\_a2lPr5zv5K-oTWUZ3zUX91cjB0i3Z4EPfFRiGBSgkCFGu3GwQwqTGhT0sFLdl-DqAwhOP5jeBRF8obHR4rEmGcQ\\_m27f\\_laW7EJhhIXfB6VuIXF1VwNrdPG-f6hHrXAs\\_31yRiKDJ-Nzg\\_VkccZoSplquNU578MPPAA1Ji00v4Jf76vM02UIFrUqFQisVJEH-addL9tVgHaTcEapLv3zfHNS9Oo](https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1l4LSI-00063r-3O&i=57e1b682&c=asRkvh0xwam213_a2lPr5zv5K-oTWUZ3zUX91cjB0i3Z4EPfFRiGBSgkCFGu3GwQwqTGhT0sFLdl-DqAwhOP5jeBRF8obHR4rEmGcQ_m27f_laW7EJhhIXfB6VuIXF1VwNrdPG-f6hHrXAs_31yRiKDJ-Nzg_VkccZoSplquNU578MPPAA1Ji00v4Jf76vM02UIFrUqFQisVJEH-addL9tVgHaTcEapLv3zfHNS9Oo)

På Fiskeristyrelsen.dk kan du læse om, hvordan vi behandler dine [personoplysninger](#).

Fra

**Fra:** Gert Agger <[GEAG@tbst.dk](mailto:GEAG@tbst.dk)>  
**Sendt:** 30. november 2020 13:36  
**Til:** [marinark@vikingeskibsmuseet.dk](mailto:marinark@vikingeskibsmuseet.dk); [m@m.dk](mailto:m@m.dk); [ledningsinfo@energinet.dk](mailto:ledningsinfo@energinet.dk); [3.parter@energinet.dk](mailto:3.parter@energinet.dk); GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <[GST@gst.dk](mailto:GST@gst.dk)>; [kmk@kmk1923.gk](mailto:kmk@kmk1923.gk); [info@copenhagencablepark.dk](mailto:info@copenhagencablepark.dk); [fly@seaplanes.dk](mailto:fly@seaplanes.dk); [dffr@roning.dk](mailto:dffr@roning.dk); [dkf@kano-kajak.dk](mailto:dkf@kano-kajak.dk); [ds@sejlsport.dk](mailto:ds@sejlsport.dk); [info@lynetten.dk](mailto:info@lynetten.dk); [tom@flidhavne.dk](mailto:tom@flidhavne.dk); [info@flidhavne.dk](mailto:info@flidhavne.dk); [cmport@cmport.com](mailto:cmport@cmport.com); [arc@a-r-c.dk](mailto:arc@a-r-c.dk); [tf@taarnby.dk](mailto:tf@taarnby.dk); [Efudsigten@gmail.com](mailto:Efudsigten@gmail.com); [kontakt@trekronerfort.dk](mailto:kontakt@trekronerfort.dk); Sikre farvande <[sifa@dma.dk](mailto:sifa@dma.dk)>; NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse <[nst@nst.dk](mailto:nst@nst.dk)>; SLKS hovedpostkasse <[post@slks.dk](mailto:post@slks.dk)>; Skystdirektoratet (kdi) <[kdi@kyst.dk](mailto:kdi@kyst.dk)>; Energistyrelsens officielle postkasse <[ENS@ENS.DK](mailto:ENS@ENS.DK)>; Danmarks Naturfredningsforening <[dn@dn.dk](mailto:dn@dn.dk)>; [fr@friluftsraadet.dk](mailto:fr@friluftsraadet.dk); [planloven@erst.dk](mailto:planloven@erst.dk); Mail (FST) <[mail@fiskeristyrelsen.dk](mailto:mail@fiskeristyrelsen.dk)>; [info@ejd.dk](mailto:info@ejd.dk); [dof@dof.dk](mailto:dof@dof.dk); [fes-myn@mil.dk](mailto:fes-myn@mil.dk); [sekretariat@mitfritidshus.dk](mailto:sekretariat@mitfritidshus.dk); [hofer@hofer.dk](mailto:hofer@hofer.dk); [vand@tmf.kk.dk](mailto:vand@tmf.kk.dk); [miljoe@tmf.kk.dk](mailto:miljoe@tmf.kk.dk); [kontakt@roklubben-gefion.dk](mailto:kontakt@roklubben-gefion.dk)  
**Cc:** MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <[MST@MST.DK](mailto:MST@MST.DK)>; [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk); [info@byoghavn.dk](mailto:info@byoghavn.dk); Sune Ribergaard Henriksen <[surhe@mst.dk](mailto:surhe@mst.dk)>; Søren Jensen <[soeje@mst.dk](mailto:soeje@mst.dk)>; Morten Rickers Østergaard <[mooes@mst.dk](mailto:mooes@mst.dk)>; Michael Lundgaard <[MLU@byoghavn.dk](mailto:MLU@byoghavn.dk)>; Nanna Vestergaard <[nave@tbst.dk](mailto:nave@tbst.dk)>; Jan Albrecht <[JAA@tbst.dk](mailto:JAA@tbst.dk)>; Mikkel Zwergius Christensen <[mizw@tbst.dk](mailto:mizw@tbst.dk)>  
**Emne:** Høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Venligst se vedlagte høringsbrev vedr. miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm.

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](mailto:geag@tbst.dk)

[www.tbst.dk](http://www.tbst.dk)

## Indsigelse i forhold til VVM Lynetteholm.

Vi har et demokratisk problem! Denne plan er meget stor og vil få meget stor betydning for udviklingen i hele det storkøbenhavnske område i mange år. Den bliver tilsyneladende til virkelighed som følge af en budgetaftale i BR i København, uden at være tiltrådt af københavnernes selv og uden at omegnens kommuner er adspurgt! Det er uklogt og ikke fair! Planerne bliver hastet igennem administrationen medens samfundet er nedlukket, så den demokratiske proces sættes ud af funktion. Rigtig mange inbyggere er afskåret fra eller har ikke erfaring med at deltage i de digitale møder, som er afholdt til at afløse rigtige borgermøder. Jeg kunne fristes til at mene, at det passer fint i planerne med, at man på denne måde undgår de store folkelige protester samt kan nå at beslutte sagen inden kommunalvalget til efteråret!

Denne plan, som nu er til offentlig høring, er første del af en større plan. Det er altså grundlaget for en udbygning, som kan strække sig langt ud over vores levetid. En så vidtrækkende plan kræver, at der handles på det bedst oplyste grundlag med de nyeste tal og rigtige forudsætninger. Nogle forudsætninger er politiske i deres karakter, dvs er ønsker til at præge fremtidens udvikling i en anden retning end den kendte. Det får mig til at se på de forudsætninger, der er for denne plan, som jeg anser for ikke at tage højde for, de ændrede vilkår der må gælde for fremtiden.

Med udsigten til ændringerne i vores klima, blev der i 2017 udfærdiget en klimaplan til sikring mod stormflod i Hovedstaden med en udbygning af digerne rundt om Amager og på sjællandssiden samt sluseporte i åbningerne. Et behov der er stor enighed om.

Lynetteholm skal efter de foreliggende planer indgå som en prop i det nordlige havnehul, hvorfra en sluseport skal monteres og kunne lukke havneløbet mod nord. Det er en mulighed - men er der andre? Det er meget svagt belyst – nærmest ikke belyst. Jeg kan forestille mig løsninger med dæmninger, hvorpå dok-porten kunne monteres. Hvorfor er det ikke skitseret og undersøgt hvordan andre løsninger kan udformes? Så ville der reelt være noget at tage stilling til!

Jeg savner også beregninger af hvor meget jord, der kan tilgås digerne rundt om København, for at opnå en tilstrækkelig højde til at sikre mod oversvømmelser. Det må være en væsentlig prioritet at sikre allerede eksisterende boliger før der er tale om at (mis-)bruge jorden som fyld i havet!

At København i 2025 har et mål om at være CO-2 neutral indebærer store ændringer. Både byggeriet og transportsektoren står overfor store forandringer. Set i det lys er det utroligt at planmaterialet udelukkende bygger på gamle tal og gennemsnitsberegninger af overskudsjord og transportbehov. Tal fra en tid, hvor ringmetroen blev anlagt og havnen blev bebygget og hvor der selvsagt blev frembragt megen overskudsjord. Vi kan med andre ord risikere, at opfyldningen af det store hul foran middelgrunden strækker sig over meget længere tid end nu planlagt, eller at vi må "importere" god jord fra oplandet for at dumpe det i havet!

Ligeledes er det af klimamæssige grunde uforståeligt, at der kan være tale om i fremtiden at anlægge en motorvejstrækning mellem Nordhavn og Kastrup i en tid, hvor vi ved, at antallet af bil- og flytransporter skal nedbringes kraftigt.

Udbygningen af boligmassen i København har stået på i en længere årrække. Denne plan vil betyde, at der skal udbygges i centrum af metropolen og at udbygningen af omegnskommunerne går i stå. Der er stor uenighed om hvordan demografien udvikler sig. Coronaens eftervirkninger kan dels betyde, at mange flere oftere vil arbejde hjemmefra og dels at behovet for at bo i nærheden af naturen, bliver stigende. Så det kan meget vel betyde en afvandring fra storbyen mod omegnskommunerne og ikke som forudsat her en øget tilvækst på 100.000 indbyggere over 10 år. Igen har man forudsat at udviklingen er lineær og ikke foranderlig!

Desuden er der bred enighed om, at der er mangel på billigere boliger i byen særlig for unge og enlige forsørgere. Der er ikke noget i planen der gør det sandsynligt, at det er sådanne boliger, der

skal bygges på øen. Det er ikke de unge og de enlige, der vil få gavn af de planlagte bolige, men den mere velstillede del af omegnens befolkning. Og hvis der ikke indføres bopælspligt vil en del sikkert blive solgt til spekulationsformål eller som ferieboliger. Lige nu står der over 15.000 boliger tomme i København iflg Danmark Statestik. Mange af dem er af sidste kategori. Grundpriserne bliver nødvendigvis sat så højt de kan og vil følge markedet, for at indbringe den største sum til By og Havn. Det skal jo dække det underskud, der er en følge af konstruktionen.

Boligbyggeriet her planlægges et så afsides sted, at det er nødvendigt at anlægge en metro- og en biltunnel dertil, for at kunne komme frem og tilbage uden at forstyrre omgivelserne. Samtidig afskæres udsigten over bugten fra et af Danmarks mest besøgte turistattraktioner ved Langelinie i en grad, så man end ikke vil kunne skimte horisonten. Hvor højt og hvor tæt, der skal bygges fremgår ikke af planen, men sikkert er det vel, at der skal proppes så mange boliger ind som muligt af hensyn til By og Havns økonomi. Det skønmaleri der fremgår af prospektet kommer helt sikkert ikke i nærheden af virkeligheden, når økonomien har første prioritet.

Under selve opfyldnings- og byggefasen kommer trafikken til at belaste et allerede fuldt udbygget område overmåde meget. Støj- og luftforureningen vil stige med alvorlige sundhedsmæssige følger. Der argumenteres med, at lastbilerne kører alligevel - blot i en anden bydel og ad andre veje. Det bliver det altså ikke bedre af! At man på Østerbro og i Nordhavn har kunnet leve med et årelangt øget niveau af støj og forurening, betyder ikke, at det er i orden at fortsætte og flytte det til en anden bydel. Vi må nedbringe forureningen i vores boligområder – ikke øge den!

Alt i alt bedømmer jeg planen til at være ufuldstændig og konservativ i sin udviklingsvinkel.

Jens Aare Jensen, 1988

København den 24. januar 2021

Til Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen.

Jeg sender her mine bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm.

### Indledning

Overordnet set er jeg på nuværende tidspunkt hverken for eller imod etablering af Lynetteholm, men jeg mener grundlæggende, at projektet i dets nuværende form af miljøkonsekvensrapporten og tilhørende bilag lider under en række svagheder, som jeg vil uddybe nedenfor.

### Projektet kan og må ikke vurderes adskilt fra metrobyggeriet og Østlig Ringvej.

Helt overordnet finder jeg det kritisabelt og ulovligt, jf. EU-retten, at Lynetteholm vurderes uden at inddrage metrobyggeriet, havnetunnelen og hele Østre Ringvej.

Det er ifølge VVM-direktivet nødvendigt at vurdere projekter samlet, især hvor de hænger sammen og følger efter hinanden, eller hvis deres miljøeffekter overlapper hinanden. Dette må siges at være tilfældet ved Lynetteholm.

Det er en helt central præmis for byudviklingen i området, at der etableres Østlig Ringvej fra Nordhavn til motorvejen på Amager samt en metrobetjening af området. Man kan ikke bare miljøvurdere anlægget af øen uden at inddrage konstruktionen af Østlig Ringvej og metroen. Projektet hænger uløseligt sammen med infrastruktur-anlæggene, hvilket da også fremgår af den nyhed på regering.dk, som præsenterede Lynetteholm for offentligheden.

*"Som en helt central præmis for byudviklingen i det nye område skal der etableres ny infrastruktur, der blandt andet kan sikre tilgængeligheden for de nye beboere i områderne. Det drejer sig om en Østlig Ringvej fra Nordhavnen til motorvejen på Amager samt en metrobetjening af området. Byudvikling på Lynetteholmen bidrager til finansieringen af den nye infrastruktur, som man f.eks. kender det fra Ørestad og Nordhavn"*

Kilde - Nyhed af 5. oktober 2018 fra Regeringen.dk.

By og Havn anfører som svar herpå i VVM-rapportens side 102, at:

*"Miljøvurderingen af disse projekter og planer lader sig vanskeligt inddrage på nuværende tidspunkt, fordi de ikke er konkrete nok"*

Det er i mine øjne et uacceptabelt argument, særligt fordi der er foretaget forundersøgelser af Østlig Ringvej, og der er også foretaget forundersøgelser af metro til Lynetteholm. Hvis der er behov for flere oplysninger til at udarbejde en VVM-rapport for projekterne, så må VVM-processen for hele anlæggelsen af Lynetteholm, inkl. infrastruktur, afvente, indtil oplysningerne er tilvejebragt. Alt andet må betragtes som ulovlig praksis.

I forlængelse heraf er jeg generelt bekymret for projektets effekter på miljøet sammenholdt med de andre byggeprojekter, som er igangsat eller på vej til at blive igangsat. Udover Lynetteholmen og metrobyggeri og Østlig Ringvejs-byggeriet, så gør det sig også gældende i forhold til opgravningen af store mængder sand ved Kriegers Flak i Østersøen til erstatning for det bundslam, som fjernes og dumpes i Køge Bugt. Opgravningen af sand ved Kriegers Flak bør ydes særlig opmærksomhed, idet anlæggelsen af Femern-forbindelse forudsætter gravning efter sand sammesteds og i samme periode. I den forbindelse skal det også holdes for øje, at der planlægges endnu et jordopfylds-projekt med [anlæggelsen af Holmene ved Avedøre](#), og der også skal laves to vindmølleøer.

### **Alternativer til anlæg af Lynetteholm er ikke undersøgt grundigt nok**

Endvidere finder jeg det stærkt bekymrende, at alternativerne til anlæg af Lynetteholm er så sparsomt undersøgt. I miljøansøgningen side 7- 12 fremgår det, at formålene med Lynetteholm er fremtidig klima- og stormflodsikring af København, etablering af areal til byudvikling, nyttiggørelse af overskudsjord samt udbygning af- og bidrag til infrastruktur.

Klimasikringen af København vil kunne foretages på mindre indgribende måder end en ø, f.eks. med stormflodsporke ved Trekroner eller lignende. Københavns Kommune har fået udarbejdet andre forslag til stormflodssikring med etablering af stormflodsporke uden Lynetteholm. Andre områder i København vil kunne byudvikles på måder, hvor man ikke på samme måde lukker Københavns Havn inde. Overskudsjorden vil uden problemer kunne deponeres bl.a. med [anlæggelsen af Holmene ved Avedøre](#), men dette projekt nævnes ikke med et ord i VVM-rapporten, selvom det blev lanceret samtidig med offentliggørelsen af Lynetteholm.

Metrobetjening af Lynetteholm bliver irrelevant, hvis Lynetteholm ikke anlægges, og Østlig Ringvej vil også kunne anlægges uden Lynetteholm. Disse muligheder nævnes ikke i rapporten.

Jeg mener, at projektet har så store økonomiske og miljømæssige konsekvenser for København, at det er nødvendigt med større debat og mere information om Lynetteholm. Dette understreges i særlig grad af, at høringen af VVM-rapporten blev udsendt den 30. november 2020, hvor store dele af Danmark var hjemsendt fra arbejde og skole grundet COVID-19. Borgere og beslutningstagere har travlt med at navigere i dette og hjemmeskole deres børn, og derfor bør VVM-processen udskydes og beriges med yderligere information, før en endelig beslutning om anlæggelsen af Lynetteholm kan igangsættes.

### **Trafik**

#### **Vandtransport af jorden**

Helt principielt mener jeg, at eftersom en meget stor mængde af jorden ligger ved Nordhavn, så bør denne jord sejles over til Lynetteholm. Det giver ikke mening, at denne jord skal transporteres gennem Indre By med trafik- og støjgener til følge. Der er ikke i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm undersøgt noget reelt alternativ til lastbiltransport af jord gennem København. Der er kun undersøgt en pramning fra Prøvesten til Lynetteholm hvorved man sparer 1,3 km lastbilkørsel. Det giver overraskende nok et stort ekstra

CO2-bidrag. Et reelt alternativ kunne være pramning fra Sydhavnen eller Kalveboderne. Det ligger tæt på store veje og en enkelt pram vil kunne aflaste vejene over nord Amager for 100-150 lastbiler hver vej. Samtidig ville det blive muligt at transportere en stor del af byggematerialerne til Lynetteholm ad vandvejen og fra Nordhavnen, hvor 25 % af jorden skal karteres frem til 2035.

#### Øget trafik i Indre By og på Nordøstamager

Endvidere er jeg bekymret over, at jordtransporten vil forårsage uacceptabelt øget trafik i Indre By og på det nordøstlige Amager via flaskehalsene Langebro, Knippelsbro og Christmas Møllers Plads. Det kan godt være, at lastbilerne kører rundt i hele København i forvejen, men nu skal trafikken koncentreres omkring et geografisk afgrænset område, som i forvejen lidt under meget trafik. Dette forhold er kritisabelt nok i sig selv. Hvordan vil man trafik sikre områderne for skolebørn, der benytter Kløvermarken, og hvordan vil By og Havn sikre, at lastbilerne tager den angivne rute over Prøvestenen frem for idrætsbanerne og kolonierne på Kløvermarksvej og senere hen Margrethelholmen?

Anlæggelsen af Lynetteholm bør helt generelt afvente anlæggelsen af Østlig Ringvej, hvor byggeriet af Nordhavnstunnelen allerede er igangsat. Der kunne snildt bygges en tunnel over til jorddepotet, hvormed den tunge trafik kunne køre uden om de forømtalte flaskehalse.

#### Effekt på cyklisme

Jeg savner generelt en mere samlet vurdering af konsekvenser for byens mange cyklister. Selvom der er en del cykelstier, er der på mange strækninger ikke lysregulerede krydsninger og cyklisterne udsættes for mere dieselos på især visse strækninger. I baggrundsrapporten om de trafikale forhold er cyklisterne stort set fraværende – på nær Vermlandsgade-Uplandsgade krydset. Jeg ønsker således en mere samlet analyse, der ser på cyklisternes forhold i den samlede anlægsfase for at indkredse, hvor der med fordel kan foretages ændringer, herunder behov for eventuelle nye lyskryds. Dette skal også ses i tilknytning til den kraftige boligudbygning på Nordøstamager.

#### Lokal effekt på Forlandet/Refshalevej i anlæggelsen af jorddepotet

Jeg værdsætter meget, at selve jordtransporten efter 2023 føres over Prøvestenen og videre ad en separat rute til depotet bagom Margrethelholmen, Jeg vil dog påpege, at området omkring Forlandet/Refshalevej vil i forbindelse med anlægget af modtagepladsen frem mod 2023 opleve øget tung trafik, jf. side 16 i miljøkonsekvensrapportens baggrundsrapport om trafikale forhold.

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

Allerede nu er der meget trafik på Forlandet/Refshalevej ved Margrethelholmen, hvor der mangler lysregulering samt forto og cykelsti i begge sider af vejen, ligesom skolebørn skal stå i vejanten og vente på bussen. Antallet af lastbiler og personbiler - særligt i morgen- og

eftermiddagstimerne - er allerede nu højt, og den øgede mængde lastbiler i den periode, hvor modtagepladsen anlægges, vil understrege behovet for, at trafiksikkerheden i området forbedres. Rapporten nævner, at seneste trafiktælling tættest på Forlandet/Refshalevej er gennemført på Kløvermarksvej i 2017<sup>1</sup>. Dette var før Copenhagen Street Food flyttede ud til Reffen, og før Inderhavnsbroen for alvor åbnede Holmen og Refshaleøen op for turisterne i Indre By. Var rapporten baseret på en trafiktælling gennemført i sommeren 2019 eller 2020, ville den have vist, at antallet af bløde trafikanter på vejstrækningen nu er meget højere grundet de mange besøgende til Refshaleøens rekreative områder såsom Reffen, Havnebadet ved Refshaleøen, La Banchina mm. Endvidere er Amager Resource Center (skibakken) også åbnet efterfølgende, og denne tiltrækker også gæster om eftermiddagen. De bløde trafikanter tager i vid udstrækning Refshalevej, og det understreger behovet for, at trafiksikkerheden på vejstrækningen øges betragteligt i forhold til nu.

### Margretheholm Havn

Jeg vil opfordre til, at Margretheholm Havn kan bevare sin frie adgang til havet ved, at lastbilerne kører under havnen i en tunnel frem for over havnen på en dæmning med klapbro. Fritidssejlerne sejler jo ikke kun i aftentimerne og i weekenden, og hvis København vil fortsætte med at kalde sig selv for en sejlerby, så bør det være nærliggende at lade Margretheholm Havn operere uhindret i anlægsperioden.. Desuden er vandkvaliteten i havnen lige nu så god, at man kan bade i den, og en dæmning med klapbro vil forværre vandkvaliteten, da vandgennemstrømningen til havnen vil blive formindsket. Jeg ved, at Margretheholm Havns bestyrelse har forelagt et godt forslag for By og Havn, som viser, hvordan dette kan blive gennemført. Desuden er havnen er vigtig rekreativt område for nærområdet, som man kan trække sig tilbage til, når menneskemylderet ved havnebadet på Refshaleøen bliver for tæt. Jeg ville være ked af de facto at miste Margretheholm Havn som rekreativt område, såfremt klapbroen lukker af for vandtilførslen til havnen.

### **Støjgener**

Det fremgår af miljøansøgningens side 138, at "der ansøges om lempelse af støjgrænser for rekreative områder fra 40 dB til 50 dB". Dette gælder bl.a. Margretheholm Havn. På grund af Margretheholms nærhed til Margretheholm Havn har jeg svært ved at se, at Margretheholms rekreative områder - legepladser og grønne arealer - ikke også vil blive påvirket af støjen. På Margretheholmen er der mange beboere med børn, der sover lur udendørs i barnevogne og klapvogne i de selvsamme rekreative områder, og disse vil potentielt blive påvirket af larmen fra anlæggelsen af jorddepotet.

Jeg ønsker derfor, at alle støjgrænser skal overholdes - uden undtagelse eller dispensation. Der bør eksempelvis blive stillet krav om, at spuns tættest på beboelsesområder vibreres på plads frem for at blive nedrammet, Projektets størrelse og varighed nødvendiggør, at By og Havn tager ekstraordinært hensyn til omkringliggende områder, og vi har set ved andre byggeprojekter i Kbh, at støjgrænser jævnlige overskrides.

Endvidere er jeg særligt bekymret for de kumulative effekter af støj fra andre anlægsprojekter i nærheden, som f.eks. Østlig Ringvej og metrobyggeriet. Samlet set er det svært at forestille sig, at disse anlægsprojekter vil kunne holde sig inden for støjgrænserne.

---

<sup>1</sup> jf. side 13 i baggrundsrapporten om trafikale forhold

Det understreger endnu en gang min pointe om, at VVM-processen for anlæggelsen af Lynetteholm bør inkludere anlæggelsen af Østlig Ringvej og metrobyggeriet.

Desuden henviser jeg til [denne artikel på dr.dk](#), hvor By og Havns udviklingsdirektør citeres for følgende:

*- Hvis det skulle vise sig, når vi når længere frem i projektet, at vi står i en situation, hvor vi simpelthen ikke kan komme videre uden at lave noget arbejde, der støjer mere end støjgrænserne, så er der nogle mekanismer, der træder i kraft, hvor de vil kunne få en eller anden form for kompensation, siger han.*

Det fremgår ikke i rapporten, hvordan By og Havn vil undgå dette scenarie ud over, at der vil blive etableret en jordvold op til Margretheholm. Jeg ønsker derfor belyst, hvordan rapporten kan omtale ubetydelig eller moderat støjpåvirkning af naboerne, når der samtidigt i pressen omtales mulighed for, at det kan komme på tale at kompensere naboerne for støj. Jeg vil også gerne vide, at hvad er sandsynligheden for, at situationen opstår med og uden foranstaltninger?

Den udarbejdede baggrundsrapport om støj og VVM-rapporten er endvidere mangelfuld og til dels misvisende i forhold til de støjgener borgerne udsættes for. Eksempelvis er de viste tabeller med støjgrænser anført i enheden L(den), mens støjkort er angivet i enheden L(Aeq) dB(A), hvorved værdierne ikke umiddelbart kan sammenlignes. I den sammenhæng er der et særligt problem ved støjkortene i dagtimerne, hvor der vil foregå spunsning fra 4. kv. 2021 og 2-3 år frem. De viste støjkort viser døgn gennemsnittet, dvs. at selvom al støj foregår om dagen, opgøres den samlede støj fordelt ud på et helt døgn, hvilket får støjbelastningen til at fremstå væsentligt lavere, end den faktisk vil blive oplevet i dagtimerne. De viste støjkort afspejler dermed ikke den støj, som borgerne rent faktisk udsættes for i dagtimerne, hvilket skjuler et væsentligt velfærds- og sundhedstab ved projektet uden afværgeforanstaltninger.

Det fremgår endvidere, at der ikke er indarbejdet impulstillæg i støjberegninger, hvilket er uacceptabelt. Netop spunsning er om noget en impulsstøj, som naturligvis skal indregnes i støjberegningerne. I VVM'en anføres (side 338), at det ikke er medtaget på grund af den store afstand mellem støj kilder og modtager. Denne argumentation er jeg ikke enig i, da vi her taler om støj hen over vand og afstanden er ned til 1 km til fx Margretheholms beboere. Der bør derfor udarbejdes nye støjkort, som dels er sammenlignelige med de formelle støjgrænser og dels opgøres, så den faktiske støj i hhv. dagtimer og nattetimer præsenteres hver for sig, så det er muligt for borgerne at se, hvilken støj de reelt kan forvente at blive udsat for. Herunder også støjkort, der viser det maksimale lydtrykniveau  $L_{pA,max}$ . Sådanne nye støjkort bør fremlægges i god tid inden en anlægslov besluttet og anlægsloven skal være baseret på sådanne støjkort. Der bør i VVM-rapporten indgå et kapitel om mulige afværgeforanstaltninger, der teoretisk og praktisk kan tages i anvendelse i de indledende anlægsaktiviteter på havet og som vil kunne sikre, at støjniveauet betyder, at ingen støjgrænser overskrides.

**Deponering af jord**

Et af By og Havns centrale argumenter for Lynetteholm af jorddeponi, idet jorddepoterne i Nordhavn er ved at blive fyldt op. Rapportens afsnit 5.1.3 omhandler, hvad der skal ske med jorden, såfremt Lynetteholm ikke anlægges. Heri fremgår det:

*“Overskudsjord skal anvendes 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.”*

By og Havn har ikke belyst muligheden for, at jorden anvendes til andre byggeprojekter uden for Sjælland, bl.a. de [i december 2019 vedtagne vindmølle-øer i Nordsøen og Østersøen](#). En anden mulighed er at bruge jorden til [udvidelsen af Avedøre Holme](#), men dette fremgår heller ikke i rapporten, selvom dette projekt også er igangsat arbejde mellem regeringen og Hvidovre kommune. Derudover planlægger Københavns Kommune at lave nye diger omkring Amager med deponeret jord. I Københavns Kommunes eksisterende stormflodsplan fremgår det endvidere, at det er vigtigere at stormflodssikre København mod syd frem for mod nord, hvilket taler for, at affaldsjord prioriteres hertil frem for til Lynetteholm. By og Havns argument om, at man vil få et problem med deponering af jord, såfremt Lynetteholmen ikke vedtages, hænger således ikke sammen. Man får snarere et problem med at have jord nok.

I de senere år er ca. 70 % af overskudsjord kommet fra Københavns og Frederiksberg Kommuner. Det kan dog ikke forudsættes i VVM-redegørelsen, at der kan forventes en tilsvarende mængde overskudsjord 30 år frem. Eftersom byggeaktiviteten ikke kan forventes at være på samme høje niveau så mange år frem, da ledige arealer til bebyggelse nu er mere begrænsede end tidligere. Der bør derfor udarbejdes en langt grundigere afklaring og specifikation af, hvorfra den nødvendige mængde overskudsjord kan komme, herunder en analyse af, hvilke andre større anlægsarbejder på Sjælland, der vil have behov for at aftage overskudsjord, hvornår og i hvilke mængder. Da der også kan forventes et behov for jord ved anlæggelsen af Holmene ved Avedøre Holme, må det antages, at en væsentlig andel af den jord, der skal tilføres Lynetteholmen, skal tilføres fra Sjælland eller længere væk. Denne jord bør ikke fragtes med lastbil gennem København, men bør planlægges tilført fra søsiden. Der bør tilføjes et krav om, at overskudsjord uden for Københavns og Frederiksberg Kommuner ikke må transporteres med lastbil gennem København, men alene må tilføres Lynetteholm via havet.

#### Kommunal anvisning af affaldsjord

I VVM-rapporten forudsættes, at proceduren med kommunal anvisning af affaldsjord er gældende, hvilket f.eks. ses på side 118-119. Imidlertid ændres disse vilkår markant fra 2021, eftersom kommunens anvisningspligt og -ret fjernes, og at affaldsjord liberaliseres. Det betyder, at bygherrer selv kan vælge, hvem de vil afsætte jorden til. Det medfører i

praksis konkurrence mellem aftagere på tværs af landet, hvilket igen giver faldende indtægter på at modtage jord. By og Havn kan derfor næppe forvente de samme jordmængder til aktuelle priser/indtægter. Dette aspekt bør belyses nærmere inden behandlingen af en anlægslov, som forudsætter, at anlæggelsen af Lynetteholmen er selvfinansierende via indtægterne fra jordmodtagelsen.

### **Manglende inddragelse af nabokommuner- og regioner**

I det hele taget lider projektet under et manglende udsyn ud over kommunegrænsen, hvor der ene og alene er taget hensyn til By og Havns interesser. Projektet forudsætter, at Københavns befolkning vokser med et vist antal over de næste mange år. Der tages ikke højde for, at infrastrukturen i omegnskommunerne forbedres, hvormed det bliver langt hurtigere at komme ind og ud af København. Det er slet ikke sikkert, at Københavns Kommune fortsætter med at have den befolkningsvækst. Derudover har der heller ikke været en debat om, hvorvidt Københavns Kommune skal have plads til alle de mennesker, som ønsker at bo i København. Hvorfor udnytter vi ikke, at der allerede nu er en lynhurtig togforbindelse, som tager folk fra København til Køge på under 30 minutter. Det er selvfølgelig ikke By og Havns skyld, men da staten skal medfinansiere en vis procentdel af projekt, så vil projektet få økonomiske konsekvenser for resten af Danmark, men inddragelsen af resten af Danmark er ikke sket. Dette bør ske, inden der tages stilling til, om projektet skal fortsætte.

Dette indikerer for mig, at By og Havn alene er interesseret i at få dette projekt presset igennem i en COVID-19-tid, hvor beslutningstagere og offentligheden er travlt optaget med krisehåndtering frem for udvikling af landets hovedstad. Taget i betragtning af projekts størrelse, økonomisk omfang og varighed, så bør alt arbejde med anlægsloven om Lynetteholm afvente, at de yderligere oplysninger er tilvejebragt, og VVM-processen er gået om.

Med venlig hilsen

Morten Roe Andersen

**Fra:** Anne Kirstine Svanholt ·  
**Sendt:** 24. januar 2021 14:35  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar vedr. VVM Lynetteholmen

## Høringssvar

Overordnet set er vi ikke længere tilhængere af etableringen af Lynetteholm. Dette er grundet i en sjusket proces, som hverken sikrer ordentlig inddragelse af københavnere eller sikre at beslutningen bliver taget med udgangspunkt i robust og valideret analysearbejde, der ikke er farvet af et ønske om at etableringen af Lynetteholm. Derudover, så lider projektet i dets nuværende form af miljøkonsekvensrapporten og tilhørende bilag under en række svagheder.

### Projektet kan og må ikke vurderes adskilt fra metrobyggeriet og Østlig Ringvej.

Helt overordnet finder vi det kritisabelt og ulovligt, at Lynetteholm vurderes uden at inddrage metrobyggeriet, havnetunnelen og hele Østre Ringvej.

Det er en helt central præmis for byudviklingen i området, at der etableres Østlig Ringvej fra Nordhavn til motorvejen på Amager samt en metrobetjening af området. Man kan ikke bare miljøvurdere anlægget af øen uden at inddrage konstruktionen af Østlig Ringvej og metroen. Projektet hænger uløseligt sammen med infrastruktur-anlæggene, hvilket da også fremgår af den nyhed på [regering.dk](https://www.regering.dk), som præsenterede Lynetteholm for offentligheden.

*"Som en helt central præmis for byudviklingen i det nye område skal der etableres ny infrastruktur, der blandt andet kan sikre tilgængeligheden for de nye beboere i områderne. Det drejer sig om en Østlig Ringvej fra Nordhavnen til motorvejen på Amager samt en metrobetjening af området. Byudvikling på Lynetteholmen bidrager til finansieringen af den nye infrastruktur, som man f.eks. kender det fra Ørestad og Nordhavn"*

[Kilde - Nyhed af 5. oktober 2018 fra Regeringen.dk.](#)

By og Havn anfører som svar herpå i VVM-rapportens side 102, at:

*"Miljøvurderingen af disse projekter og planer lader sig vanskeligt inddrage på nuværende tidspunkt, fordi de ikke er konkrete nok"*

Det er i vores øjne et uacceptabelt argument, særligt fordi [der er foretaget forundersøgelser af Østlig Ringvej](#), og der er også foretaget [forundersøgelser af metro til Lynetteholm](#). Hvis der er behov for flere oplysninger til at udarbejde en VVM-rapport for projekterne, så må VVM-processen for hele anlæggelsen af Lynetteholm, inkl. infrastruktur, afvente, indtil oplysningerne er tilvejebragt. Alt andet må betragtes som ulovlig praksis.

Dette er det første bevis på, at der er tale om en forhastet proces, hvor ønsket om at etablere Lynetteholmen vejrer tungere end lovlig praksis samt et solidt fundament med de nødvendige analyser og sammenhænge.

**Alternativer til anlæg af Lynetteholm er ikke undersøgt grundigt nok**

Endvidere finder vi det bekymrende, at alternativerne til anlæg af Lynetteholm er så sparsomt undersøgt. I miljøansøgningen side 7- 12 fremgår det, at formålene med Lynetteholm er fremtidig klima- og stormflodsikring af København, etablering af areal til byudvikling, nyttiggørelse af overskudsjord samt udbygning af- og bidrag til infrastruktur.

Klimasikringen af København vil kunne foretages på mindre indgribende måder end en ø, f.eks. med stormflodsporke ved Trekroner eller lignende. Andre områder i København vil kunne byudvikles på måder, hvor man ikke på samme måde lukker Københavns Havn inde. Overskudsjorden vil uden problemer kunne deponeres bl.a. med [anlæggelsen af Holmene ved Avedøre](#), men dette projekt nævnes ikke med et ord i VVM-rapporten, selvom det blev lanceret samtidig med offentliggørelsen af Lynetteholm.

Metrobetjening af Lynetteholm bliver irrelevant, hvis Lynetteholm ikke anlægges, og østlig ringvej vil også kunne anlægges uden Lynetteholm. Disse muligheder nævnes ikke i rapporten.

Jeg mener, at projektet har så store økonomiske og miljømæssige konsekvenser for København, at det er nødvendigt med større debat og mere information om Lynetteholm. Dette understreges i særlig grad af, at høringen blev udsendt den 30. november 2020, hvor store dele af Danmark var hjemsendt fra arbejde og skole grundet COVID-19. Borgere og beslutningstagere har travlt med at navigere i dette, og derfor bør VVM-processen udskydes og beriges med yderligere information, før en endelig beslutning om anlæggelsen af Lynetteholm kan igangsættes.

## Trafik

Endvidere er vi bekymrede for, at jordtransporten vil forårsage uacceptabelt øget trafik på det nordøstlige Amager via flaskehalsene Langebro, Knippelsbro og Christmas Møllers Plads. Det kan godt være, at lastbilerne kører rundt i hele København i forvejen, men nu skal trafikken koncentreres omkring et geografisk afgrænset område, som i forvejen lider under meget trafik. 720 lastbiler om dagen i 30 år er uacceptabelt og det strider i mod de grønne visioner vi ellers som københavnere bliver bedt om at byde ind på.

Der tales om at nedlægge parkeringspladser, undgå dieselbiler og ja også med tiden benzinbiler samtidig med at man er klar til at sende store diesellastbiler igennem København uden at sikre ordentlig inddragelse i betydningen af dette. Rigtig mange københavnere er ikke bekendte med detaljerne i disse planer, da By og Havn meget behændigt kun viser små udsnit af kort over rute, således at rigtig mange bydele ikke på nuværende tidspunkt ved hvilken belastning det kommer til at betyde. Igen et eksempel på hvordan denne proces forhastes igennem og på inden måde tager højde for at politikere er valgt af borgerne i København og derfor skal de høres og inddrages. Det ville derfor også have klædt Københavns BR, at lade denne beslutning indgå i det kommune kommunalvalg dels for at sikre inddragelse og god proces, dels for at sikre at københavnernes tilkendegiver deres ønske gennem en demokratisk valgproces.

Dette forhold er kritisabelt nok i sig selv. Anlæggelsen af Lynetteholm bør afvente anlæggelsen af Østlig Ringvej, hvor byggeriet af Nordhavnstunnelen allerede er igangsat. Der kunne snildt bygges en tunnel over til jorddepotet, hvormed den tunge trafik kunne køre uden om de førømtalte flaskehals.

Desuden skal jeg påpege, at området omkring Forlandet/Refshalevej vil i forbindelse med anlægget af modtagepladsen frem mod 2023 opleve øget tung trafik, jf. side 16 i miljøkonsekvensrapportens baggrundsrapport om trafikale forhold.

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

*området ved Margretheholm. Disse trafikmængder vil dog ikke påvirke trafikafvikling eller trafiksikkerhed mv. i betydelig grad.*

Allerede nu er der meget trafik på Forlandet/Refshalevej ved Margretheholmen, hvor der mangler lysregulering samt fortov og cykelsti i begge sider af vejen, ligesom skolebørn skal stå i vejkanterne og vente på bussen. Antallet af lastbiler, 2A-busser og personbiler - særligt i morgen- og eftermiddagstimerne - er allerede nu højt, og den øgede mængde lastbiler i den periode, hvor modtagepladsen anlægges, vil understrege behovet for, at trafiksikkerheden i området forbedres. Rapporten nævner, at seneste trafiktælling tættest på Forlandet/Refshalevej er gennemført på Kløvermarksvej i 2017. Dette var før Copenhagen Street Food flyttede ud til Reffen, og før Inderhavnsbroen for alvor åbnede Holmen og Refshaleøen op for Indre By. til disse steder. Var rapporten baseret på en trafiktælling gennemført i sommeren 2019 eller 2020, ville den have vist, at antallet af bløde trafikanter på vejstrækningen nu er meget højere grundet de mange besøgende til Refshaleøens rekreative områder såsom Reffen, Havnebadet ved Refshaleøen, La Banchina mm. De bløde trafikanter tager i vid udstrækning Refshalevej, og det understreger behovet for, at trafiksikkerheden på vejstrækningen øges betragteligt i forhold til nu.

I forbindelse med anlæggelsen af svømmehallen ved Papirøen har der dagligt kørt tunge lastbiler gennem Christianshavn, heldigvis ikke i det omfang som I lægger op til med Lynetteholmen, men alligevel har det givet en tydelig indikation af, at byen ikke er gearet til tung lastvognstrafik. Det er farligt for de bløde trafikanter og det skaber flaskehalse, støj og forurening fra dieselmotorerne. Dette må være en afgørende vision for København, at vi ønsker at begrænse tung lastvognstrafik i videst mulig omfang.

Vi værdsætter meget, at selve jordtransporten efter 2023 føres over Prøvestenen og videre ad en separat rute til depotet bagom Margretheholmen, men vil opfordre til, at Margretheholm Havn kan bevare sin frie adgang til havet ved, at lastbilerne kører under havnen i en tunnel frem for over havnen på en dæmning med klapbro. Fritidssejlerne sejler jo ikke kun i aftentimerne og i weekenden, og hvis København vil fortsætte med at kalde sig selv for en sejlerby, så bør det være nærliggende at lade Margretheholm Havn operere uhindret i anlægsperioden. Desuden er vandkvaliteten i havnen lige nu så god, at man kan bade i den, og en dæmning med klapbro vil forværre vandkvaliteten, da vandgennemstrømningen til havnen vil blive formindsket. Jeg ved, at Margretheholm Havns bestyrelse har forelagt et godt forslag for By og Havn, som viser, hvordan dette kan blive gennemført. Desuden er havnen et vigtigt rekreativt område for nærområdet, som man kan trække sig tilbage til, når menneskemylderet ved havnebadet på Refshaleøen bliver for tæt. Jeg ville være ked af de facto at miste Margretheholm Havn som rekreativt område, såfremt klapbroen lukker af for vandtilførslen til havnen.

## **Støjgener**

Det fremgår af miljøansøgningens side 138, at "der ansøges om lempelse af støjgrænser for rekreative områder fra 40 dB til 50 dB". Dette gælder bl.a. Margretheholm Havn. På grund af Margretheholms nærhed til Margretheholm Havn har jeg svært ved at se, at Margretheholms rekreative områder - legepladser og grønne arealer - ikke også vil blive påvirket af støjen. På Margretheholmen er der mange beboere med børn, der sover lur udendørs i barnevogne og klapvogne i de selvsamme rekreative områder, og disse vil potentielt blive påvirket af larmen fra anlæggelsen af jorddepotet.

Jeg ønsker derfor, at alle støjgrænser skal overholdes - uden undtagelse eller dispensation. Der bør eksempelvis blive stillet krav om, at spuns tættest på beboelsesområder vibreres på plads frem for at blive nedrammet, Projektets størrelse og varighed nødvendiggør, at By og Havn tager ekstraordinært hensyn til omkringliggende områder, og vi har set ved andre byggeprojekter i Kbh, at støjgrænser jævnligt overskrides.

Endvidere er jeg særligt bekymret for de kumulative effekter af støj fra andre anlægsprojekter i nærheden, som f.eks. Østlig Ringvej og metrobyggeriet. Samlet set er det svært at forestille sig, at disse anlægsprojekter vil kunne holde sig inden for støjgrænserne. Det understreger endnu en gang min pointe om, at VVM-processen for anlæggelsen af Lynetteholm bør inkludere anlæggelsen af Østlig Ringvej og metrobyggeriet.

Desuden henviser jeg til [denne artikel på dr.dk](#), hvor By og Havns udviklingsdirektør citeres for følgende:

*- Hvis det skulle vise sig, når vi når længere frem i projektet, at vi står i en situation, hvor vi simpelthen ikke kan komme videre uden at lave noget arbejde, der støjer mere end støjgrænserne, så er der nogle mekanismer, der træder i kraft, hvor de vil kunne få en eller anden form for kompensation, siger han.*

Det fremgår ikke i rapporten, hvordan By og Havn vil undgå dette scenarie ud over, at der vil blive etableret en jordvold op til Margretheholm. Jeg ønsker derfor belyst, hvordan rapporten kan omtale ubetydelig eller moderat støjpåvirkning af naboerne, når der samtidigt i pressen omtales mulighed for, at det kan komme på tale at kompensere naboerne for støj. Jeg vil også gerne vide, at hvad er sandsynligheden for, at situationen opstår med og uden foranstaltninger?

### Deponering af jord

Et af By og Havns centrale argumenter for Lynetteholm af jorddeponi, idet jorddepoterne i Nordhavn er ved at blive fyldt op. Rapportens afsnit 5.1.3 omhandler, hvad der skal ske med jorden, såfremt Lynetteholm ikke anlægges. Heri fremgår det:

*“Overskudsjord skal anvendes 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.”*

By og Havn har ikke belyst muligheden for, at jorden anvendes til andre byggeprojekter uden for Sjælland, bl.a. de [i december 2019 vedtagne vindmølle-øer i Nordsøen og Østersøen](#).

En anden mulighed er at bruge jorden til [udvidelsen af Avedøre Holme](#), men dette fremgår heller ikke i rapporten, selvom dette projekt også er igangsat arbejde mellem regeringen og Hvidovre kommune.

I det hele taget lider projektet under et manglende udsyn ud over kommunegrænsen, hvor der ene og alene er taget hensyn til Københavns Kommunes interesser. Dette indikerer for mig, at bygherre alene er interesseret i at få dette projekt presset igennem i en COVID-19-tid, hvor beslutningstagere og offentligheden er travlt optaget med krisehåndtering frem for udvikling af landets hovedstad.

Det er desuden fortsat til stor forundring at det ikke er muligt at sejle noget af jorden via pramme. Det virker ikke gennemarbejdet og velovervejet når denne løsning afvises med begrundelsen at det er mere miljøvenligt at køre 720 tunge diesellastvogne gennem København i 30 år. Der må og skal findes andre løsninger og såfremt disse løsninger ikke er fundet på nuværende tidspunkt, så er det endnu et tegn på at der er tale om forhastet proces hvor forarbejdet ikke er gjort godt nok. Lynetteholmen ligger 50 år ude i fremtiden. Om det istedet kommer til at tage 52 år har ingen betydning i det store billede, men det har

dårlige beslutninger tilgængæld som ikke kan rulles tilbage og som får massive konsekvenser for fremtidige generationer. Brug nu den nødvendige tid på at finde de rigtige løsninger.

Med venlig hilsen

Anne Kirstine Svanholt og Ashok Polur

# Høringssvar vedrørende VVM om 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 infrastrukturprojekter. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner samt i de negative miljøkonsekvenser byggeriet vil få for havmiljøet.

## 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' og miljøkonsekvenserne for havmiljøet er ikke undersøgt i tilstrækkeligt omfang
4. Flere beboere og øget infrastruktur vil øge mængden af biltrafik i indre København
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er ikke retvisende
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 trafikårer vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder i form af støj og luftforurening. Ca 550 københavnere dør for tidligt hvert år grundet luftforurening, ligesom støjgener har mange ligeså mange helbredsmæssige konsekvenser for de berørte beboere. Der skal ske en reduktion i både luft og støjforurening ikke en øgning. Dette stigning er helt uacceptabelt.

**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 skader på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm og dumpningen af forurenede byggeaffald. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO<sub>2</sub> 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' og projekter vil ligeledes have konsekvenser for os som er fritidssejlere, roere og brugere af vandet i andet rekreationelt øjemed.

**Vedr. Punkt 4:** Udvidelser af infrastrukturen og flere beboere vil få biltrafikken til at stige i indre København. Det vil måske være mere hensigtsmæssig at placere nybyggeri i omegnskommunerne ud fra en regional plan og ikke kun en se på København som en isoleret container.

**Vedr. Punkt 5:** Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358<sup>1</sup>. 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<sup>2</sup>.

**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 til efter kommunevalget, da hele den demokratiske proces under Covid-19 er kortslettet. Kommunen formår ikke engang at holde et digitalt borgermøde, men selv et eller flere digitale borgermøder ville ikke være tilstrækkelig inddragelse af borgerne. Selv er jeg, som ellers oplyst borger, der følger med på de digitale medier, først blevet opmærksom på beslutningsprocessen for to dage siden.

Venligst hilsen,

**Jeanne Lind**

~ ~

Kontakt:

~ ~ ~

---

<sup>1</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

<sup>2</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Til Bygge- og Boligstyrelsen  
vedr. Lynetteholm  
Høringssvar

Forslag;

***Den i "Høring af miljøkonsekvens rapport for etablering af Lynetteholm" foreslåede jordtransportvej mellem Kraftsværkshalvøen og Refshaleøen over Margretheholms yderhavn erstattes af en tunnel, således at S/K Lynettens lystbådehavn holdes fri for sejladsbegrænsninger.***

***Den i samme rapport foreslåede mellemlagerplads på Kraftsværks halvøen anbringes istedet på det sydøstlige hjørne af Benzinøen, hvor der i forvejen er kaj anlæg med rigelig vanddybte.***

Margretheholm Havn er et miljø, et kulturelt rekreativt område for Københavnerne, specielt for de godt 1200 medlemmer, der dagligt bruger havnen / sejlklubben. Havnen er skabt af medlemmerne / medlemmernes indsats gennem mere end fyrre år, er rost af samtlige overborgmestre i den tid og har tjent som fristed, oplæringsplads for kommende sejlere, sportsstævne sted, sommeraktivtetssted og vintersamlingssted for adskillige tusinde mennesker.

Tabet ved den foreslåede løsning synes næsten totalt, ingen sejlklub / lystbådehavn kan fungere med en adgangs begrænsning så massiv, som den foreslåede.  
Hvem ønsker at ligge i eller besøge en havn hvor man er lukket inde på ubestemt tid?  
Hvilke sportsmæssige aktiviteter kan foregå i en havn, hvor man ikke kan regne med fri adgang til vandet?  
etc.

I den foreslåede løsning med en dæmning og klapbro ses der tilsyneladende helt bort fra driften samt de ulemper og udgifter som løsningen medfører.  
Administrering af brovagt samt afholdelse af udgift til samme over 40-50årig periode må anses for en unødigt komplicering.

Med den forelagte VVM, der virker stærkt tilskåret til kun at imødekomme "By og Havn"s ønske om tilladelse til deres forslag til jordtransport og uden egentlige infrastruktur løsninger kan man jo kun gætte på hvilke transportveje, der jo ellers havde kunnet opprioriteres.

Men tænkes vejstrækningen ind i Lynetteholms fremtidige infrastruktur må det vel også kunne betragtes som et godt argument for ovennævnte forslag!

Kan sejlklubben ikke bare flytte?

Et miljø kan ikke flyttes - mennesker kan, både kan, huse og skure kan. Men det unikke miljø, som er skabt af, at medlemmerne af S/K Lynetten selv fra et uanvendeligt brakvandsområde skabte en fuldt moderne havn - kan ikke flyttes! Klubben og havnen opstod på et behov og blev levende på entusiasmen.

Med Sejlerhilsen  
Tolf Askler  
24.01.21

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

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

**Klagepunkter:**

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.
8. Der bør i stedet investeres 1) tæthed ved allerede igangværende projekter (f.eks. Nordhavn, hvor boligerne ikke bliver gjort så tætte som de bør, og man derved skaber langt færre boliger, til højere pris) og hvor infrastrukturen allerede er til stede for at udvide yderligere. Samt 2) nabokommuner til København, der bør forskønnes med f.eks. bedre offentlig transport og etablering af grønne områder, så at befolkningstilvæksten kan fortsætte denne vej ud. Lynetteholmen er simpelthen et fortidslevn, og holder ikke standard til hvad en forgangshovedstad som København burde gøre når vi kigger ind i den nærmeste fremtid hvad angår klima, økonomi, og livskvalitet.

**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 koordinering af høringssvar, hvilket i høj grad skader den demokratiske legitimitet hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke engang formår at holde et digitalt borgermøde, er det umuligt fra kommunens side at påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces.

Venligst hilsen,  
**Jacob Fischer**

Kontakt:

---

**Fra:**  
**Sendt:** 24. januar 2021 15:20  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynetteholmen

Nej tak!!!

# 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 områder<sup>1</sup>. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening<sup>2</sup>, 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

<sup>1</sup> Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

<sup>2</sup> <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. 358<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup>.

**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,

**Lars-Ulrik Aaen Andersen**

Kontakt:

---

<sup>3</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

<sup>4</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

4/80

---

**Fra:** Rita Su ·  
**Sendt:** 24. januar 2021 15:36  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynetteholmen

Hi there,

Happy 2021! My name is Rita, and I am writing to express my concerns re the Lynetteholmen project in development. While I believe in the importance of protecting Copenhagen from rising seawater levels, providing more housing, and better transportation systems to connect the north to the city, there must be a better way.

I am concerned that this project will mean an estimated 720 large trucks carrying dirt to the Lynetteholmen site everyday for thirty years. From what I've gathered, there has not been a clearly paid out plan as to how to pay for it and no scientific studies about the environmental impact of such a huge undertaking. Having trucks carrying dirt into the city everyday is antithetical to the Copenhagen I know and love.

The high costs of this project would displace affordable housing for those who need them; instead having 35,000 luxury apartments and roughly the same amount of workplaces while increasing the environmental damage is not a good tradeoff.

Furthermore, the construction of the proposed motorway will mean destruction of some of my favorite small businesses on Refshaleoen such as Amass Restaurant, La Banchina, Lille Bakery, and Empirical Spirits! Perhaps noma too! Every year, thousands and thousands of gourmet travelers flock to Copenhagen to enjoy its shared love and appreciation of good foods and great drinks.

Lynetteholmen project as it is currently presented poses a real threat to the wellbeing of the city. We must do better, as it can be better.

Thank you for your consideration  
Rita

# 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 områder<sup>1</sup>. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening<sup>2</sup>, 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

---

<sup>1</sup> Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

<sup>2</sup> <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 CO<sub>2</sub> der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængder 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<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup>.

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

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

Venligst hilsen,

Mia B. Rosenkilde Nielsen

Kontakt:

Dato: 24. januar 2021

---

<sup>3</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

<sup>4</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

**Fra:** Anders H <  
**Sendt:** 24. januar 2021 15:45  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynetteholm, Indsigelse / høringssvar

## **Indsigelse / høringssvar vedrører Lynetteholm:**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Sendt til: [vvm@tbst.dk](mailto:vvm@tbst.dk)

**"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 ikke vil 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 beborenes ophold udendøre forventeligt er mindre.
- 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.

Med venlig hilsen

Thomas og Sarah Rønnow,

samt,  
Anders H.  
Medlem af bestyrelsen for Grundejerforeningen Sundkaj Vest

# Høringssvar miljøvurdering Lynetteholmen

Til: Trafik- bygge og Boligstyrelsen rette vedkommende

Fra: Torben Lynge Andersen;

## Transport af jord til Lynetteholmen:

Transport ad søvejen havde fortsat været at foretrække for byens borgere og specielt os der bor tæt på. Det skal dog anderkendes at man har fundet anlæggelsen af en ny transportvej via Prøvestenen mulig.

Væsentligste ankepunkt ved den forelagte løsning er at man vil anlægge en broløsning over Margretheholm havn som i en betydelig del af dagen vil støjbelaste området voldsomt grundet lastvognstransport over vand.

Der skal således henstilles til at man af hensyn til borgerne på Udsigten etablerer en Akvædukt med en "oversejlingsbro" som foreslået af Sejlklubben Lynetten. Denne løsning er iflg klubbens rådgivere endda en billigere løsning end den nu forelagte broløsning. Dette vil også sikre uhindret adgang for lastbiler til enhver tid og samtidig have "indbygget" støjvold

Herunder findes skitseforslag dertil som er forelagt af SK Lynetten.



Der skal desuden henstilles til at man undersøger muligheden af at lægge forbindelsen længere ud så den kommer længst muligt væk fra direkte nær disponering for bebyggelsen Udsigten med deraf følgende forurening og støjgener. Rute skitseret herunder.



Aternativ føringsvej for etablering af en "oversejlingsviadukt" for transport af jord til Lynetteholmen.

Det er også vigtigt for området / Københavnen at beholde havnen attraktiv og tryk hvad akvæduktløsningen vil bidrage til. I særdeleshed hvis den lægges længere ud og forbassinet dermed er træningsområde for børne sejlerne mm.

Med venlig hilsen og håbet om at vi som borgere bliver hørt i vores egen by og at demokratiet ikke blot er en "skueproces"

Torben Lynge Andersen

**Fra:** Palle Skov  
**Sendt:** 24. januar 2021 16:04  
**Til:** VVM-Sager  
**Cc:** Mimi  
**Emne:** Høringssvar "Lynetteholmen"

Tak for muligheden for at give høringssvar.

Jeg er mod at give tilladelse til at anlægge perimeteren, præsenteret i redegørelsen stk. 3.1.4 – og i det hele taget den kunstige ø Lynetteholmen.

Jeg er imod af følgende grunde:

- VVM redegørelsen handler kun om en lille del af det samlede projekt Lynetteholmen.
- Jeg anser det samlede projekt Lynetteholmen, som det markedsføres af By og Havn pt., for ren spekulationsøkonomi. Jeg efterlyser et overordnet projekt for klimasikring af hele København, der med udgangspunkt i FN's Verdensmål fremlægger forskellige alternativer for klimasikring af byen og dets opland mod nord, øst og syd.
- Projekt Lynetteholmen forudsætter at Rensningsanlægget flyttes. En sådan flytning er i sig selv så omfattende og indgribende, at konkrete alternativer bør indgå i den samlede behandling af klimasikring af København.
- Jeg anser den fremlagte tidsplan, de forskellige etaper og de forskellige aktørers roller heri, som tæt på en hån imod befolkningens intelligens. Som et forsøg på at 'liste' projektet igennem for hurtigst muligt at nå en situation, hvor 'man' kan slå ud med armene, og med beklagelse konstaterer, at 'løbet er kørt'.

Min prioritering er:

1. Klimasikring af København og Frederiksberg
2. Så vidt mulig bevarelse af det meste af København/Frederiksberg som en grøn sund og sjov by at leve, bo, arbejde i for alle aldersklasser, og at drive virksomhed i.
3. At nødvendige klimasikringsindgreb er velbegrundede og yderst skånsomme over for eksisterende gode miljøer der berøres af indgreb.
4. At spørgsmål om boligudbygning, -sanering og -forbedring samt trafikbetjening af byen vurderes og afgøres inden for rammerne af en samlet plan for Københavns bæredygtighed frem mod det 22. århundrede.

Med venlig hilsen

Palle Skov





# 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 områder<sup>1</sup>. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening<sup>2</sup>, 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

---

<sup>1</sup> Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

<sup>2</sup> <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 CO<sub>2</sub> 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<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup>.

**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,

**Nicolai Banck**

Kontakt:

---

<sup>3</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

<sup>4</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

486

---

**Fra:** Christian Foss ·  
**Sendt:** 24. januar 2021 16:18  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Lynetteholmen

Hej TBST,

I forbindelse med anlæggelsen af Lynetteholmen ønsker jeg at modtage en komplet VVM for hele projektet.

Desuden noteres det, at byplanlægningen bør koordineres med hele hovedstadsområdet frem for centraliseres til København.

I følge COWI kan der laves andre og bedre løsninger end den fremlagte plan for Lynetteholmen, når det kommer til kystsikring, hvorfor disse bør undersøges for at mindske trafik mv. på Vesterbro.

Mvh.

--  
Christian Foss

Skrevet med et lillebitte tastatur.

---

**Fra:** Svend Aage Schiermacher  
**Sendt:** 24. januar 2021 16:21  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** vvm Lynetteholmen  
**Vedhæftede filer:** Kanal endelig 2.JPG

**Sag:** TS6040102-00024  
**Sagsdokument:** 9032471

Hermed høringssvar, der omhandler anlæg af en sejlerkanal- etablering mellem Sejlklubben Lynetten og Inderhavnen.

M.v.h.

Svend AAge Schiermacher



Refshaleøen

Refshale

Kanalsti der fører til  
gangbro for gående  
og cyklister

Solklubbens  
Lynetten

Dobbeltrettet kanal Ca. 12 m  
alternativt enkeltrettet 6 m bred

Refshaleveje  
ender blindt

Christiansh

Magrethøms-  
bebyggelsen

© 2020 Google

55°41'19.72" 12°36'3

holm.  
ubben  
/ på alle tider af  
ladgangsvej  
en.på dæmning.

s

**Fra:** JT >  
**Sendt:** 24. januar 2021 16:31  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Vedr. Høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Vedr:

## Høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Jeg, Tobias Andersson, er imod projektet Lynetteholm, da det væsentligt vil forringe dagligdagen, livskvaliteten og miljøet på Margretheholm.  
Mvh Tobias

Sendt fra min iPhone



---

**Fra:** Dorthe Berlin <  
**Sendt:** 24. januar 2021 16:35  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar Lynetteholm >

Som beboer i Indre by er jeg meget bekymret for de trafikale forhold. I forbindelse med byggeri af Metro og andet i byen, er den tunge trafik i midtbyen øget væsentligt, de sidste 15 år. I forbindelse med stabling af Lynetteholm vil dette fortsætte, til gene for byens beboere, tillige truer det miljøet i byen samt trafiksikkerheden, for os cyklister, som dagligt færdes i vores by. Som lokaludvalget for Indre By og lokaludvalget for Christianshavn, vil jeg hermed udtrykke min bekymring for bykemens miljø og trafiksikkerhed, idet den tunge trafik slider på vores veje og forurener med både larm og udstødning.

Med venlig hilsen

Dorthe Berlin

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

## Høringssvar vedr. Lynetteholm

### Projektets helhed mangler undersøgelse

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør klarlægges ind man begynder at anlægge dele der skal indgå i denne.

Undersøgelser af infrastruktur bør være en del af det indledende arbejde før anlægsloven behandles. Det er useriøst at anlægge en hel ø, med den begrundelse, at der skal bygges på den, uden at gøre det klart for alle hvad det vil indebære af infrastruktur.

### Forslag om opdeling af projektet

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel. Dette dige kan så på et senere tidspunkt udvides med det foreslået Lynetteholm. Diget kan følge den indre perimeter med mulighed for at anlægge yderligere ud i Øresund.

### Klimamål og CO2

København har et erklæret mål om at blive CO2 neutral i 2025, et projekt som Lynetteholm vil umuliggøre denne målsætning. Dels i kraft af udledninger fra anlæg, derefter ved at skabe mere vej (bla havnetunnel) der vil give mere trafik og flere udledninger. Politisk vil der argumenteres for at biltrafik snart vil være elektrisk, men det er stadig problematisk at sikre naturressourcer til at fremstille disse tons tunge køretøjer der står stille det meste af tiden. Er der vej, vil der blive kørt på dem, er der fortsat frivej vil flere anskaffe sig deres første bil eller bil nummer 2.

### Der er ikke blev præsenteret alternativer

Projektet er formuleret på én måde og alternative undlades eller undersøges ekstremt overfladisk. Et projekt af denne størrelse, der vil have indflydelse på hele Hovedstaden for evigt, og med en anlægsfase på 30 år, må forventes at leve op til en højere standard.

Alternativer til:

- Jorddeponi evt. med henblik på senere udnyttelse i andre anlægsprojekter.
- Klimasikring igennem anlægning af diger med plads til rekreative områder.
- Metoder til at få jorden sejlet til Lynetteholm, f.eks udskibning fra Avedøre Holme

### Resource behov

Det anslås at der skal benyttes op til 83 millioner tons jord til Lynetteholm. Dette er ressourcer der kan, og skal anvendes langt klogere end at smide i havet. Ved at slå et så stort brød op, binder By & Havns sig til opgaven om at tiltrække nok jord til at fylde den perimeter, der anlægges. Dette vil unægteligt komme til at modarbejde klimamål, både kommunens, folketingets og FN's verdensmål.

### **Adgangsveje**

Det beskrives, at adgangsvejene søges at blive gjort permanente, hvis dette er tilfældet, er det bydende nødvendigt at den fornødne infrastruktur for den færdige Lynetteholm analyseres, så der kan laves kvalificerede bud på fremtidens infrastruktur behov. Derfor skal der behandles alternativer til en klapbro foran Margretheholm Havn, og de skal behandles med en seriøsitet, der er Danmarks største sejlklub værdig, også selvom løsningerne måske er dyre eller vil tage længere tid. Det vil tjene sig hjem på den lange bane. Alternativer der bør undersøges: en komplet tunnel fra kraftværkshalvøen eller prøvestenen og frem til nordsiden af Refshaleøen. Dette både for at sikre at den midlertidige adgangsvej kan bære den trafik der er nødvendig efter anlægsfasen, for at skåne området for store mængder luftbåren skidt. Alle både og bebyggelser i området vil være dækket et fint lag støv/sand, noget der kendes til i detaljer fra kullageret på kraftværkshalvøen.

Skulle den nye østlige adgangsvej vise sig at være utilstrækkelig er der ingen forpligtelse til ikke at benytte sig af Forlandet/Refshalevej. Denne strækning er ekstrem sårbar for bløde trafikanter. Der er flere sving på vejens forløb der mindsker udsynet. Der er meget få strækninger med cykelsti og derfor skal vejen deles af flere. Vejen er den del af 2A bussen er en ledbus og med sin ekstra længde er den medvirkende til at skabe farlige situationer, når tungt lastede lastbiler skal passere.

Vejens tilstand er i øvrigt meget ringe, og den bør derfor udbedres og trafiksikres før den benyttes til materielkørsel.

Udover det, er der i de første 2 år af anlægsfasen, besluttet at 30 lastbiler dagligt skal køre frem og tilbage via Forlandet/Refshalevej. Det er ganske enkelt ikke holdbart. I forvejen har Reffen medført en enorm trafik både mht. Gående, cyklister og biler. Som det er nu, er det meget farligt at krydse vejen, fordi den snor sig udover det, er der børn helt ned til 6 års alderen der skal over vejen til og fra skole, med masser af biler, dårlig udsyn, ingen trafiklys, og så skal de så udsættes for 60 lastbiler. Det er for farligt.

### **Støj og forurening**

Adgangsvejen over Margretheholm Havn mangler at bliver undersøgt for støj. Det virker meget useriøst at dette ikke er blevet gjort. Der bør allerede nu blive tænkt ind, at der skal sættes støjværn op på vestsiden der vil skåne havnen og bebyggelse på Margretheholm, der har >350 soveværelser ud mod den østlig adgangsvej.

Adgangsvejen bør også søges belagt med støjreducerende belægning. Endvidere hvad betyder for os de 2000 beboere, deraf ca. 500 børn, vores sundhedstilstand, at vi skal udsættes for massiv støj, møg og forurening. Man ved jo, at ens liv bliver betydeligt forkortet, når man er udsat for den slags partikler - og her taler vi om 30 år!

### **Påvirkninger af lokalmiljø**

- Kløvermarken, fodbold
- Spejdergruppen sønderbro 1
- Den Integrerede børneinstitution Børnehuset ved Volden, Ved Stadsgraven
- Fritidslivet omkring Margretheholm Havn
- Forurening og støj ved den kommende Kløverparken

### **Salami metode / slicing**

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst modstrid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter sådan at et helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

### **Økonomisk usikkerhed**

Der regnes med at betaling for at modtage jord holder en minimumspris, en pris der i det senere stykke tid er steget og må forventes at falde igen. Specielt set i lyset af affaldshåndtering, herunder jord, skal liberaliseres og markedsudsættes med henblik på genanvendelse, som aftalt i Affaldsforliget fra juni 2020. Selvom det kan argumenteres at opfyld af Lynetteholm til at kunne udstykke byggegrunde er genanvendelse, så er det ikke hensigten med forliget. Derudover beslaglægger et opfyld af Lynetteholm, enorme mængder jord der må forventes at mangle i andre gode anlægsprojekter rundt om i Hovedstaden samt resten af Sjælland.

Et af disse anlæg er Avedøre Holme der vil være i direkte konkurrence med Lynetteholm om at aftage jord. Det projekt har en nødplan om at tiltrække jord fra Sverige hvis der ikke skulle være nok i Hovedstadsområdet. Med andre ord bidrager Lynetteholm med at hæve CO2 udledningen i Avedøre Holme projektet.

### **Udsættelse af høringsfrist**

Mange borgere og politikere har kæmpet for at få udsat deadline af høringssvar. Årsagen til dette er mange:

- Vi står i en situation fuldstændig uden sidestykke, nemlig Corona pandemien.
- Perioden ligger oven i en periode hvor der har været nedlukning af skole i en stor del af tiden, der giver hjemmeskole. Det afskærer en stor del af familierne fra at bruge den fornødne tid til at sætte sig ind i de omfangsrige konsekvenser af dette projekt.
- Perioden er også lagt oven i Jul og Nytår der måske normalt ville give ro på, men på grund af pandemien har oplevelsen hos de forskellige familier været det modsatte.
- Kort før Lynetteholm blev præsenteret offentligt, blev det kystområde By & Havn råder over, udvidet og taget fra kystdirektoratets områder. Lynetteholm ligger på en måde at det handler om kystanlæg, og der er normalt en høringsperiode på 6 måneder for disse projekter.
- Et projekt der skal tage 30 år at anlægge og yderligere 20 år at udvikle, altså en samlet periode på eller over 50 år. En periode der udgør 2 generationer! Dette hastes igennem. Nok har projektet været kendt siden slutningen af 2017, men det er først ved denne VVM undersøgelse af projektet er konkret nok til at blive debatteret i offentligheden med vægt.
- Anlægsloven der baseres på denne VVM undersøgelse, er der allerede lavet udkast på og sendt i høring, uden kendskab til udfaldet af denne VVM undersøgelse. Det er forkasteligt i et demokratisk samfund som det danske. Demokrati tager tid, at haste ting igennem, er at modarbejde demokratiet.

25. januar 2021

Derfor skal projektet sættes på pause og inddrage alle borgere, der har noget på hjertet, og der skal bruges masser af tid og energi på at diskutere alternativer og levere folkeoplysning.

Med venlig hilsen

Arthur Pagaard Selvig, Wilma Fri Pagaard, Selvig, Enel Laura Pagaard Selvig og Sebbe Bo Selvig.

# Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

## Klagepunkter:

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

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

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

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

**Vedr. Punkt 3:** Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO<sub>2</sub> 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 spunsedsættelse, 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,

**Djamila Hansen**

Kontakt:



---

**Fra:** Lars Christensen  
**Sendt:** 24. januar 2021 17:04  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

#### **Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm.**

Vi skriver som borgere bosat i Københavns Kommune. Som borgere på Margretheholmen, og dermed direkte nabo til anlægsprojektet Lynetteholm, er vi meget bekymret over de trafik- og støjgener, som dette projekt afstedkommer. Se venligst nedenfor:

#### **Støjgener og trafikgener:**

Margretheholmens område, med omegnen af ca. 3.000 beboere, vil blive en trafikflaskehals og nærmeste nabo til byggepladsen/arbejdsarealet, der etableres i forbindelse med projektet.

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

Bydelen Margretheholmen 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.

Vi efterspørger 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" på Margretheholmen, 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 de ca. 3000 beboere. Konsekvenserne heraf for livskvaliteten for beboere i området er kun overfladisk beskrevet i VVM'en. Som beboere på Margretheholmsvej kommer vi til, at leve med generne i mange år.

#### **Trafikale konsekvenser:**

*"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 vi helt uenig i, da blandt andet de eksisterende adgangsveje til anlægsområdet lokalt er små og svære at udbygge. 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.

Det foreslås lokalt, at der opføres forbedrede og effektive afværgeforanstaltninger ved bydelen Margretheholm ved krydset Refshalevej/Forlandet samt Forlandet/Margretheholmsvej. F.eks. 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 ses 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.

Med venligst hilsen

Lars Christensen og Sandra 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 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 områder<sup>1</sup>. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening<sup>2</sup>, 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

---

<sup>1</sup> Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

<sup>2</sup> <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. 358<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup>.

**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,

**Jacob K. Jensen**

3

Kontakt:

---

<sup>3</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

<sup>4</sup> Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

---

**Fra:** Erik Brandt  
**Sendt:** 24. januar 2021 17:49  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** høringssvar Lynetteholmprojektet

Lynetteholmen er besluttet i mulm og mørke af en forhenværende statsminister og overborgmester. Projektet er aldrig blevet demokratisk diskuteret og besluttet.

Vi bliver nødt til at have denne diskussion af hvordan København skal udvikle sig, inden vi kan begynde beslutningerne om selve udformningen og udviklingen af en evt. Lynetteholm.

Som projektet ligger nu vil det ødelægge havmiljø, trafikplanlægningen i København, befæste en ikke bæredygtig økonomisk model i By&Havn, som også vil låse udviklingen af København for mange år frem.

Samtidig vil projektet ikke løse de problemer, som det bliver solgt på; at skaffe billige boliger, sikre mod stormflod, skabe mindre biltrafik i det centrale København – tværtimod.

Mvh  
Erik Brandt



## Høringssvar angående miljøkonsekvensrapport, Lynetteholm:

1. **72 lastbiler i timen, ti timer om dagen, i 30 år, i København - er den direkte konsekvens af at bygge den kunstige ø.** Som københavnere vi stærkt bekymret for jordopfyldning med lastbiler. Det vil føre til partikelforurening, støjgener, trafikchaos og stigning i antal trafikulykker grundet tung trafik gennem København. Det er ikke tilstrækkeligt belyst, hvilke konsekvenser By og Havn / Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mener, at trafikken gennem byen vil få?

Det meste af opfyldningsjorden er deponeret ved Nordhavn, så jordopfyldning kan sejles til opfyldningspladsen på Refshaleøen. Dette må være en langt mere klimavenlig løsning. Det er ikke tilstrækkeligt belyst, hvilken løsning By og Havn / Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mener, er mest klimavenlig?

2. Som fritidssejler med bådplads i S/K Lynetten, Margretheholm havn, er vi bekymret for, hvor vi og mange andre fremover kan have deres båd? Vi er også bekymret for ødelæggelsen af det unikke havnemiljø i Danmarks største selvbyggede bådhavn. Her er et helt særligt kultur- og havnemiljø med 1232 medlemmer og 736 bådpladser. Se mere her: <http://www.lynetten.dk/36/index.php/nyheder/billeder/category/91-vi-byggede-havnen>

Under Corona har S/K Lynetten i den grad været ekstra brugt, selv på kolde vinterdage har der været fuldt af liv. København har brug for den slags grønne og blå åndehuller.

3. Vil gerne vide, hvad det betyder for badevandet i København, at man lukker ud til det åbne vand? Og hvilken betydning processen med jordopfyldning i øvrigt har for fauna, fisk og fiskeri i Københavns havne? Dette er ikke tilstrækkeligt belyst.
4. By og Havn skriver, at Lynetteholmen skal klimasikre København. Vi kunne godt tænke os at vide, om ikke København kunne få meget mere klimasikring for de samme milliarder, hvis man (i stedet for at bygge en ø) byggede diger, ala de tegninger arkitektfirmaet BIG har tegnet til klimasikring af Lower Manhattan? Det er ikke tilstrækkeligt belyst, hvordan By og Havn / Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mener, at man får mest klimasikring for pengene?

I den forbindelse vil vi gøre opmærksom på, at BIG inviterede alle berørte på Manhattan til at deltage i en grundig dialog og demokratisk proces; noget vi ikke ser i København, hvor vi føler at beslutninger tages hen over hovedet på folk – oven i købet i en tid med Corona, hvor det er svært at samles for debat.

Udskyd eller drop beslutningen om den kunstige ø Lynetteholmen.

Ralf Andersson



København, 22. Januar 2021

## Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm

Jeg er en af de mange, mange københavnere, der bruger Københavns havn i min fritid. For mit vedkommende som kajak- og robådsroer i havnen og Øresund, gennem mit medlemsskab i Amager Ro- og Kajakklub, der hører hjemme i den sydlige del af Københavns Havn.

Først og fremmest vil jeg gerne anerkende, at jeg finder det meget positivt, at der i miljøkonsekvensrapporten om Lynetteholm, er taget højde for forholdene for, som sejlbåde, mindre motorbåde, kajaker m.m. Samtidig vil jeg dog opfordre til, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, og projektets øvrige aktører, tager følgende to perspektiver i betragtning, i forbindelse med det videre arbejde med planerne for etablering af Lynetteholmen.

### **1. Der er forskel på de bløde trafikanter, og der er brug for bedre sikkerhed for de blødeste fritidssejlere.**

I følge rapporten vil al trafik ud og ind af den nordlige ende af Københavns Havn blive samlet i Kronløbet under og efter etableringen af Lynetteholm. Det betyder, at både og skibe af meget forskellig størrelse vil skulle navigere mellem hinanden på forholdsvis lidt plads. Hvor det er positivt, at der i rapporten er opmærksomhed på, at forskellige trafikanter har forskellige behov, så synes jeg, at de tiltag der beskrives i rapporten, som skal komme fritidssejlere til gode, primært kommer lystsejlere som sejlbåde og mindre motorbåde til gode. Man er i en kajak og robåd væsentlig mere udsat i forhold til hækbølger, refleksbølger, strøm, vind, både der sejler (for) hurtigt osv. Alene det at sejle tæt på Kronløbet i dag er en udfordring, som jo af gode grunde ikke bliver mindre fremadrettet, når al trafik samles her. Det er positivt, at der er tænkt i at udvide løbet med 20 meter, men de meter gør ikke den store forskel, hvis en motorbåd eller stort skib kommer forbi og man selv befinder sig i en kajak.

Jeg vil derfor opfordre til, at der, ud over de beskrevne tiltag, tænkes i en alternativ, sikker rute ind og ud af havnens nordlige ende for de ekstra bløde trafikanter som kajaker, robåde og SUP'ere.

### **2. Der bliver (endnu) længere til Amager Strand og en tur rundt om Amager.**

Som en der er vokset op i København gennem 80'erne og 90'erne er det fantastisk så meget havnen har udviklet sig i forhold til at blive en integreret del af fritids- og kulturlivet i Københavns Havn, herunder også for ro- og kajakklubberne i havnen samt klubberne ved Øresund nord og syd for Kronløbet.

For os er en tur til Øresund/rundt om Amager, eller en tur til havnen for Øresundsklubbernes vedkommende, en populær aktivitet, som foretages mange gange på et år. Med tilføjelsen af Lynetteholmen bliver turen rundt om Amager og til Amager strand 10-12 km længere. Noget der måske ikke synes af meget, men i kajak eller robåd er det ikke en ubetydelig distance, slet ikke når sikkerheden også er blevet forringet (jf. mit forrige punkt).

I forslaget er der medtaget etablering en kanal mellem Orientbassinet og Kalkbrænderihavnen. For stadig at kunne bibeholde muligheden for jævnlige roture mellem havnen og Amager Strand vil jeg opfordre til, at der etableres endnu en kanal, fx. mellem Krudtløbet og Margretheholm, som kan benyttes af de blødeste trafikanter. Alternativt, kan en kajakoverbæring samme sted også være en mulighed. Kanalen vil være fremragende til at gøre jævnlige, sikre ture til og fra Amagers østkyst mulige.

Med venlig hilsen  
Nanna Schnipper

~

\*\*\*\*\*

# Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

## Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter er inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
7. Lynetteholmen vil endegyldigt ødelægge det maritime liv i og omkring København.
8. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

**Vedr. Punkt 3:** Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner af drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Både til lands og til vands vil byggeriet af Lynetteholmen medføre store negative miljømæssige konsekvenser.

Det skyldes, at det kystnære farvand omkring København har stor betydning for biodiversiteten i Øresunds økosystem som strækker sig fra Gilbjerg Hoved i nord til Falsterbo i syd. Området omkring København er lavlandet med mange sandbanker og har en frodig vækst af ålegræs og andre typer havgræs. Disse havskove opsuger ligeså meget CO<sub>2</sub> fra luften som et tilsvarende skovareal på land. Havskovene gør det endda hurtigere end skove på land. De opsamler også partikler og fastholder organisk stof på bunden, som de selv udnytter, og de producerer ilt, som frigives til vandet og luften. Desuden har de en dæmpende effekt på bølgevirkningen og bidrager derfor til klimasikring af området. Men havskovene er sårbare. De kan ikke tåle at blive gravet op eller at få slam hældt ud over sig, som de vil få i et meget større område end indenfor Lynetteholms spunsvægge, når der skal arbejdes med de enorme slam-, gytje- og jordmængder i de 30 år, som projektet Lynetteholm vil tage at opføre. Desuden vil byggeriet få negative konsekvenser for havbundsforholdene langs Nordhavn og Amager, hvis der skal føres en tunnel fra Svanemøllen til Nordhavn og derfra til Lynetteholm. Ved den store opfyldning af Nordhavnsknoppen er der allerede forsvundet 30 hektar ålegræsskov. At ødelægge havbunden yderligere omkring den 280 hektar store kunstige ø, svarer til at rydde mere end 300 hektar skov på land. At ignorere de negative miljømæssige effekter af denne store rydning af frodig havskov lige uden for København vil være katastrofal. Dette bør sammenholdes med, at vi i dag fokuserer på at rejse mere skov og natur for at dæmpe den globale opvarmning, opsuge CO<sub>2</sub>, og partikler samt at fremme luftkvaliteten ved produktion af ilt.

Derfor er opførelsen af Lynetteholmen uforenelig med kommunens retorik om, at København skal være en 'grøn by'.

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

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

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

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

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

Venlig hilsen,  
Rikke Jespersen

Kontakt:



---

**Fra:** Martin Andresen  
**Sendt:** 24. januar 2021 18:14  
**Til:** VVM-Sager  
**Emne:** Nej tak til 15 års tung trafik

---

I forvejen har vi Københavnerne lidt under og lider stadig af efterveerne fra metrobyggeriet. Støj, forurening og ødelagte veje og nu skal vi så igen betale med vores helbred og trivsel for endnu et langvarigt projekt hvor vi der lever, arbejder i byen og gør den til den dejlige by den er, fuldstændig tilsiddesættes og bliver sat uden for indflydelse på hvordan vores miljø behandles.

Hvor mange cyklister skal dræbes i trafikken af højresvingende lastbiler, ført af chauffører som aldrig har kørt i en storby før?

Hvor mange børn skal vokse op med kroniske luftvejssygdomme?

Hvor mange skal dø af støjrelateret stress?

Der må være andre måder at gøre tingene på.

Der bliver ikke vundet noget politisk velvilje på så kortsigtede og uigennemtænkte projektløsninger.

24.01.2021

**Høring af VVM for Lynetteholmen.**

Jeg har følgende bemærkninger til høringen om VVM'en for Lynetteholm.

*Forudsætninger*

Københavns Kommune forudsætter at den nuværende befolkningstilvækst vil fortsætte og at en måde at holde boligpriserne nede er at øge boligudbudet.

Vi er midt i en verdensomspændende pandemi og et boligmarked, hvor priserne eksploderer. Vil det være sundhedsmæssigt forsvarligt at bygge så tæt, som vi har gjort hidtil? Er m<sup>2</sup> priserne så høje, at folk får lidt for prisen eller ikke har råd til at bo i København? Det kan muligvis ændre de nuværende forudsætninger for at etablere op til 35.000 nye boliger på Lynetteholmen.

*Proces*

Der har ikke været nogen overordnet diskussion og inddragelse i forhold til etableringen af Lynetteholmen. Det er besluttet af Københavns Kommune og Staten i fællesskab, og er solgt som et kinderæg. Den sædvanlige demokratiske proces er blevet kortsluttet.

Nu sender man en VVM i høring, som kun omfatter klimatilpasningsprojektet, der kun er en lille del af det samlede projekt. Der er derfor ikke nogen mulighed for at drøfte det fulde projekt.

Klimatilpasningsprojektet hviler i sig selv økonomisk, og skal sikre at København ikke oversvømmes og at opfyldningen kan sikre, at København og omegn kan deponere jord. Det er jo sådan set fint, men hvorfor lave opfyld til en stor ny bydel, når der ikke er taget stilling til hverken byggeri eller infrastruktur på nuværende tidspunkt? Det er da at foregribe udviklingen. Og det gør projektet irreversibelt.

Hvad hvis forudsætningerne ændrer sig og der ikke er brug for så mange nye boliger? Hvem skal betale for infrastrukturen, hvis By & Havn ikke kan sælge dyre byggegrunde af det nyindvundne land? Det bliver københavnernes, der kommer til at betale.

Jeg mener, at man skal nøjes med at lave opfyld af det areal, der skal anvendes til selve klimatilpasningsprojektet. Det hviler jo i sig selv økonomisk. Så må man tage stilling til, om der skal opfyldes mere og bygges by, hvis behovet viser sig at være der.

*VVM*

Da VVM'en kun omfatter klimatilpasningsprojektet, er der ingen vurdering af hvordan projektet vil påvirke visuelt, når der er bygget by. Det vil jo have en helt anderledes påvirkning end opfyldningen af området. Visualisering af opfyldt er vist i 2035, uden bygninger -til gengæld med en glad sæl.

Der er simpelthen en useriøs proces, hvor københavnernes får serveret pølsen i mindre skiver.

Projektet hænger sammen med den øvrige regionale udvikling. Er der behov for byudvikling i den sværest tilgængelige del af København? Hvordan hænger projektet for Lynetteholmen sammen med

udviklingen af arealerne langs letbanen? Hvad skaber det af trafik- og støjpåvirkning af vores nabokommuner?

Der er heller ikke taget stilling til, hvordan projektet hænger sammen med øvrige lokale byudviklingsprojekter. Der skal også byudvikles på Papirøen og Refshaleøen, Bispeengbuen skal halveres og så videre. Der er jo kumulative effekter af igangværende projekter både regionalt og lokalt.

Stop op, tænk jer om og lad ikke København blive kvalt i sin egen succes.

Venlig hilsen

Catharina Friedberg

Byplanlægger, cand. arch.

DGNB konsulent, byområder