
Fra: Jesper Rølund
Sendt: 24. januar 2021 19:43
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Følgende kommentarer retter sig mod By & Havns valg af transportløsning for jord ifm. anlægsprojektet til etablering af Lynetteholm. Det hævdes af By & Havn, at man har fundet den bedste løsning med henblik på at mindske gener for naboer, minimere forureningsgraden, udledningen af CO2 samt økonomi. Forslaget indebærer at der bliver etableret en helt ny vej til lastbilstransport af jord, fra prøvestenen og frem mod Lynetteholm. Der sammenlignes med jordtransport til søs, men det er uklart om man har undersøgt andre muligheder der eventuelt kunne vise sig mere fordelagtige end lastbilstransport.

Har man undersøgt hvad en løsning med transportbånd til jordtransport på samme strækning ville betyde for projektet?

Umiddelbart forekommer en transportbåndsløsning til jordtransport på denne strækning, at kunne bidrage med en lang række fordele til projektet:

- Anlægsomkostningerne kan reduceres væsentligt i forhold til etablering af en vej til lastbiler.
- Der er god plads i området omkring prøvestenen til etablering af et modtageanlæg af jorden, langt væk fra beboelse.
- Et transportbånd kan drives via el-drift, og derved være mindre forurenende og klimabelastende end lastbilskørsel.
- Et transportbånd kan bygges sådan, at jordtransporten i forhold til de eksisterende forhold, ikke vil genere sejladsforholdene for de to havne på strækningen. Altså bygges højt nok til at sejlads kan foregå under anlægget, helt uden behov for driftstop, som det ellers er nødvendigt ved det nuværende forslag med en oplukkelig bro ved Margretheholm havn.
- Et transportbånd vil medføre en væsentlig støjreduktion i forhold til lastbilstransport. Dette åbner for muligheden for at transportere jorden i døgndrift, hvilket i sig selv kan bidrage til at flytte større mængder af jord med højere hastighed.
- Teknikken er velkendt fra metrobyggeriet, hvor der flyttes jord over længere strækninger end den ca. 3 km lange strækning fra prøvestenen og frem. Det betyder også at der i forvejen findes aktive virksomheder i området, med den fornødne ekspertise og erfaring med drift af jordtransport via transportbånd.

Det er mit håb at dette høringssvar kan føre til en seriøs undersøgelse af denne mulighed, forud for at man lægger sig fast på det nuværende forslag med et vejanlæg.

Med venlig hilsen

Jesper Rølund
Arkitekt og iværksætter

Fra: Katrine Kjersgaard
Sendt: 24. januar 2021 19:46
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar angående etablering af Lynetteholmen

Som borger i Københavns Kommune er jeg bekymret for at beslutningen om anlæggelse af Lynetteholmen er gået for hurtigt.

Der er p.t ikke undersøgt flere forskellige alternativer, vurderet fordele og ulemper for forskellige projekter. Det er ikke en rimelig proces for så stort et projekt der kommer til at have meget stor betydning for København fremover, og for de borgere der allerede bor her .

Som borger undrer jeg mig over nogle af forudsætningerne for anlæggelse af Lynetteholmen : På Københavns kommunes hjemmeside kan man læse at man forventer 85.000 nye tilflyttere frem mod 2031. Folketallet er iflg. Danmarks statistik kun i 2020 steget med 5000 indbyggere i København mod Tidligere 10.000.

I center for byudviklings analyser til Københavns kommuneplan 2019 skrives der i bilag 9 at "modellen er behæftet med usikkerhed og især følsomme over for ændringer i familiers boligpræferencer og flyttemønstre mellem by, omegn,og ulandet"

Der flytter således allerede nu færre til København end KK's prognoser. Så måske behovet for så mange nye boliger ikke er så stort mere ?

Som borger i Nordhavn er jeg meget bekymret for den støj som etablering af Lynetteholmen vil påføre os borgere, der kommer til at bo tæt på byggefeltet.

Til og med 2023 er i vi i Nordhavn plaget af byggeriet af Kronløbsøen. I 2021 påbegyndes udviklingen af Levantkaj. Det er særdeles stressende at være nabo til sådanne store byggepladser og det er ikke rimeligt at borgerne skal være plaget af støj fra byggerier i så lang en periode fremover såfremt Lynetteholmen vedtages.

Vi købte i 2016 vores lejlighed på sundkaj under den forudsætning af vi på trods af Kronløbsøen ville have frit udkig over havet mod Trekroner og bag Trekroner.

Denne forudsætning ændres fuldstændigt ved evt. anlæggelse af Lynetteholmen, noget vi ikke var bekendt med ved køb af vores bolig, som således må formodes at tabe værdi.

Jeg er fortaler for klimasikring af København, men jeg er modstander af at man haster så store projekter igennem uden at have undersøgt alternativerne. Måske man kunne finde bedre og billigere alternativer hvis man tog sig tiden til det ?

Med venlig hilsen

Katrine Kjersgaard

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

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

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

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler 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,

Kirstine Autzen

Kontakt:

Fra: Pia Kromann
Sendt: 24. januar 2021 19:54
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringsvar ang. Lynetteholm

d. 24. januar 2021

Jeg skriver, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringsvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelses processen. Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm. Dette virker på mig helt uforsvarligt og dybt påklageligt. I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer der strider imod almindelig sund fornuft.

Klagepunkter:

De ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til:

- 1) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- 2) Øget luftforurening, som uøvrigt allerede er et stort problem. Det estimeres at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet*
- 3) Øget CO2 udledning, som vi ellers i disse klimakrisetider altid burde fokusere på at minimere Negative påvirkninger i forbindelse med etablering af holmen og byggeriet på den. Det vil i anlægsprocessen påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med:
- 4) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- 5) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO2 de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræsegnene som aturligt habitat
- 6) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- 7) Negativ påvirkning af havmiljøet. forårsaget af oprensningsprocessen

Slutteligt vil jeg påpege at noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de visualiseringer vi er blevet præsenteret for, hvor køer og får går og græsser på store, grønne vidder. Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m2 pr indbygger mod 150 m2 pr indbygger i resten af byen. Og så skal der nu åbenbart også lige være plads til en enorm idrætspark med flere anlæg, hvis man spørger V borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard? (Altinget Hovedstaden, d. 21/2 2012). Blot endnu en ting der får dette projekt, til at virke mere som et luftkastel sat i søen for at sikre det enormt gældsatte By & Havn en ny indtægt og politikerne nogle nye talepunkter, end et projekt der reelt løser noget for Københavnerne.

Med venlig hilsen,
Pia Kromann

*Kilde: <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/1700-doer-af-luftforurening-i-hovedstadsomraadet-om-aaret>

Sendt fra min iPad

Høringsvar ang. Lynetteholm

d. 24. januar 2021

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringsvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelsesprocessen. Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm. Dette virker på mig helt uforsvarligt og dybt påklageligt. I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer der strider imod almindelig sund fornuft.

Klagepunkter:

De ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til:

- 1) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- 2) Øget luftforurening, som i øvrigt allerede er et stort problem. Det estimeres at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet*
- 3) Øget CO2 udledning, som vi ellers i disse klimakrisetider altid burde fokusere på at minimere

Negative påvirkninger i forbindelse med etablering af holmen og byggeriet på den. Det vil i anlægsprocessen påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med:

- 4) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- 5) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO2 de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræsegnene som naturligt habitat
- 6) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- 7) Negativ påvirkning af havmiljøet. forårsaget af oprensningsprocessen

Slutteligt vil jeg påpege at noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de visualiseringer vi er blevet præsenteret for, hvor køer og får går og græsser på store, grønne vidder. Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m2 pr indbygger mod 150 m2 pr indbygger i resten af byen. Og så skal der nu åbenbart også lige være plads til en enorm idrætspark med flere anlæg, hvis man spørger V borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard? (Altinget Hovedstaden, d. 21/2 2012). Blot endnu en ting

der får dette projekt, til at virke mere som et luftkastel sat i søen for at sikre det enormt gældsatte By & Havn en ny indtægt og politikerne nogle nye talepunkter, end et projekt der reelt løser noget for Københavnerne.

Med venlig hilsen,

Oliver Lorenzen Kromann

*Kilde: <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/1700-doer-af-luftforurening-i-hovedstadsomraadet-om-aaret>

505

Fra: Kristian Kirkebjerg <kkirkebjerg@gmail.com>
Sendt: 24. januar 2021 18:47
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar til VVM for Lynetteholmen fra EL
Vedhæftede filer: Høringssvar Lynetteholmen EL.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9032430

Kære By og Havn

Hermed fremsendes vores udarbejdede høringssvar i relation til VVM for Lynetteholmen. Vi ser frem til at modtage svar på de stillede spørgsmål og afgivne kommentarer.

Med venlig hilsen
På vegne af Arbejdsudvalget for Enhedslisten Vanløse
Kristian Kirkebjerg
Tlf 27236663
Email: kkirkebjerg@gmail.com

Høringssvar til VVM for Lynetteholmen

Høringssvar til VVM vurdering for Lynetteholmen:

1. Vi har med interesse læst VVM redegørelsen og har følgende spørgsmål og kommentarer:
Hvilken afgrænsning er der foretaget i relation til at Lynetteholmen kun er vurderet som et opfyldningsprojekt, og der således ikke er inkluderet følgende umiddelbart tilkoblede projekter: Dokporten, sandgravningen, flytning af Lynetten renseanlæg, byggeriet på Lynetteholmen, østre ringvej. Det er for os på ingen måde en forklaring at disse anlæg ikke er vedtagne, de er en forudsætning for at udformningen af Lynetteholmen giver mening både trafikalt og bebyggelsen kan ikke foretages uden en flytning af det enorme anlæg Lynetten renseanlæg udgør. Østre ringvej indregnes faktisk i jordtransporten efter 2035! Vi forbeholder os således ret til at klage over By og Havn for at have benyttet Salamimetoden i forbindelse med denne VVM, og udbeder os en juridisk begrundet teknisk udredning i relation til hvorfor der ikke er tale om Salamimetode, og påbegyndelse af hele dette anlægskompleks uden at have et samlet overblik over de miljømæssige påvirkninger af anlæggene. Salamimetoden er iht EU direktivet om VVM ulovligt, iht adskillige domme på området.
2. Vi finder ikke at 0-alternativets forudsætninger er realistiske, når man ikke kan finde nogen måder at placere et forudsagt jordoverskud i København og omegn. Vi kan henvise til at Stormflodsplan for København påpeger behov for store digebyggerier/andet og et meget mindre anlæg hvor Lynetteholmen nu er planlagt. Dette må der redegøres for i en VVM.
Behov for sikring iht Stormflodsplan for København 2017:

FIGUR 2: HOVEDGREB FOR STORMFLODSIKRING I KØBENHAVN



Høringssvar til VVM for Lynetteholmen

Fra side 29 i Stormflodsplan København 2017

SAMORDNING MED DEPONI

Kommuneplan 2015 nævner, at det skal undersøges, om en investering i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter eller primært skal håndteres som et selvstændigt anlæg til stormflodssikring. Kommuneplan 2015 nævner også, at overskudsjord så vidt muligt skal håndteres lokalt, fx gennem nytliggørelse i klemasikring, støjskærmning, rekreative landskaber mv. Arealet ved Trekroner, mellem Lynetten og Nordhavn, er et af de områder, der skal sikres med en dæmning på tværs af havneindløbet, der kan beskytte København mod stormflod fra nord.

Sikring mod stormflod fra nord koster, ud fra de nuværende overslag, mere end sikringen mod syd og risikoen for stormflod fra nord er meget begrænset i de første mange år. Sikring mod stormflod fra nord er derfor ikke så presserende som sikring mod syd. Det kan dog være forbundet med betydelige økonomiske og planmæssige fordele at samordne en del af anlægget af sikringen i nord med de behov for placering af jord fra bygge- og anlægsarbejder, som København får i de kommende årtier.

Der kan være besparelser ved koordination mellem stormflodssikring og etablering af jorddeponier i nord ved Trekroner. En konkretiseringsfase for stormflodssikring skal inddrage hensyn til samordning med deponi. I et tidligere udredningsarbejde om deponi er der også peget på, at der kunne anlægges et større deponi ud for Amager Strandpark. Dette deponi vurderes ikke at rumme samme fordele, herunder samordningsøkonomi, som et deponi ved Trekroner.

3. Vi mener der bør redegøres meget mere detaljeret for at jordopfyldning ikke kan ske på land og dermed være en langt større sikring mod stormflod end ved at lægge størstedelen af jorden ud på det dybeste sted i havnen.
4. Der bør redegøres meget mere fyldestgørende for hvordan de forskellige påvirkninger kunne forventes at gå fra orange eller grøn til rød, altså at de kunne blive afværgekrævende. Det er yderst uklart hvordan robustheden af de udførte analyser er vurderet.
5. I relation til CO2 belastningen ved biltransport ift vandtransport er der ikke foretaget nogen form for innovativ vurdering af mulighederne for direkte omlastning mellem bil og fragtptram og fragtptramens aflæsning på Lynetteholmen. Det er uden realisme at der ikke kan laves investeringer i læsse/losseanlæg som kan nedbringe CO2 og de økonomiske omkostninger meget væsentligt. Vurderinger forekommer om end meget tendentiøse, for ikke at bruge havtransportmodellen.
6. I relation til påvirkningen af vandgennemstrømningen i havnen og i Øresund generelt forekommer det ikke bevist at der ikke her er tale om væsentlige påvirkninger. Hvad er udfaldsrummet for en væsentlig påvirkning her. Der har ved andre anlæg, f.eks. Øresundsbroen været tale om sammenlignelige påvirkninger, der har afstedkommet vurdering af væsentlig påvirkning.

Fra: Lars Kjoller
Sendt: 24. januar 2021 18:47
Til: VVM-Sager
Cc: Mette Vestergaard
Emne: Lynetteholm - Høringssvar
Vedhæftede filer: Høringssvar - Lynetteholmen - 24 Januar 2021.RTF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9032454

Se venligst herunder eller vedhæftet fil med kopi. Jeg imødeser en kvittering for at I har modtaget mit høringssvar.

København 24/1, 2021

Høringssvar vedrørende Lynetteholm fra Lars Kjoller

Min overordnede indstilling til Lynetteholmen er hverken negativ eller positiv. Projektet virker dog som om det forsøges hastet igennem uden at en overordnet planlægning af den bedst mulige proces med henblik på det bedst mulige resultat har været foretaget.

Som beboer på Margretholmen med børn, der har både skolegang og fritidsaktiviteter i området er der en række forhold, der bekymrer mig og som jeg finder enten underbelyst eller negligeret i betragtning af, at der er tale om et projekt kommer til at påvirke min familie gennem resten af min forventede levetid.

I mit høringssvar herunder vil jeg først påpege en række konkrete bekymringer og afslutningsvis fremhæve mere generelle problematiske forhold ved projektet og udfordrer dogmet om at Lynetteholmen er den bedste løsning på klimasikring, jord-deponering og byudvikling i København.

1. Trafik

Alle de mange beregninger i miljøkonsekvensrapporten konkluderer, at der vil være en øget trafikal belastning af områderne i nærheden af Lynetteholmen i hele perioden. Det anses, som en kun begrænset forøgelse af den allerede eksisterende trafik. Man overser dog fuldstændigt, at trafikken til modtageanlæg og byggeplads i anlægsfasen skal ske af eksisterende veje. En øget tung trafik vil specielt på strækningen Danneskiold-Samsøes Alle/Kongebrovej/Refshalevej, men også på Raffinaderivej/Kløvermarksvej/Forlandet have en kraftig lokal påvirkning (i modsætning til hvad der hævdes på side 485). Der har over de seneste år været en stigende trafik på disse veje og specielt i perioder med børn på vej til skole eller fritidsaktiviteter observerer, man dagligt farlige situationer. Der er ikke ifølge rapporten planlagt afværgeforanstaltninger, men nye anlæg med tydelige afgrænsning mellem svage trafikanter, som cyklister og tung trafik må være nødvendighed. Desuden er der farlige kryds uden regulering mellem Raffinaderivej/Kløvermarksvej og ved Vandflyverhangaren, hvor Refshalevej støder på Forlandet. Her må lysregulering være et minimum, når trafikken øges. Rapporten inddrager slet ikke disse områder i sin overfladiske/teoretiske vurdering af risikoen for flere uheld (side 496). Jeg vil anbefale, at man ser på de konkrete lokale forhold.

Overordnet set bekræfter rapporten, at der vil blive yderligere trængsel i områder, hvor der allerede er meget trafik. Det konkluderes letter absurd, at fordi, der allerede er meget trafik, så vil det ikke være et problem med mere. En mere logisk konklusion vil være, at fordi der allerede er

meget trafik og trængselsproblemer, så bør man være mere opmærksom i forhold til at tilføre endnu mere tung trafik.

I forlængelse heraf virker det både af trafiksikkerhedsmæssige grunde (mange børn på vejen) og af trængselsmæssige grunde uhensigtsmæssigt, at belaste hele området fra Christmas Møllers Plads ud mod Lynetteholmen i perioderne fra kl. 7-9 og 14-17, hvor de i forvejen er meget trafik. som afværgeforanstaltning kunne man forbyde/begrænse kørsel til Lynetteholmen i disse perioder, hvor børn er på vej i skole og til fritidsaktiviteter. Fornuft og omhu her vil måske kunne redde liv!

Der nævnes i rapporten, at man vil anvende nummerpladegenkendelse til at sikre at lastbiler følger den korrekte vej vian den nyanlagte vej via Prøvestenen. Har man nogen evidens for at det er tilstrækkeligt til at undgå at tung trafik kører via Danneskiold-Samsøes Alle/Kongebrovej/Refshalevej eller Raffinaderivej/Kløvermarksvej/Forlandet? Yderligere afværgeforanstaltninger til at sikre dette vil være fornuftige.

2. Støj

Der nævnes flere steder i rapporten, at støjen i de nærliggende boligområder vil være høj og generende under ramningsarbejdet og at støj udover ramning i perioder vil kunne påvirke beboernes nattesøvn. I betragtning af betydningen af ordentlig søvn for sundheden, så forekommer det mig utroligt, hvis dette kan accepteres. Er man simpelthen ligeglad med folks helbred?

Det er også tydeligt, at bygherren forventer, at overskride grænseværdierne for rekreative områder og har forsøgt at få dispensation for grænseværdierne. Det bør belyses meget tydeligere, hvilket omfang støj udenfor normal arbejdstid vil have og præcis hvilke tiltag, der gøres for at begrænse støjen, så den ikke overskrider grænseværdierne for de rekreative områder. Det nævnes også, at der ikke må udføres støjende aktiviteter i aften og nattetimer på den sydvestlige del af byggepladsen, der grænser om mod beboelsesejendommene på Margrethholm. Her bør både den tidsmæssige periode og de faktiske støjniveauer præciseres og det bør afklares om støjende aktiviteter på resten af byggepladsen påvirker beboelsesejendommene. Det ville være meget trist, hvis Lynetteholmen på lang sigt medfører en generelt dårligere helbredstilstand blandt beboere i nærområdet, på grund af manglende hensynstagen.

3. Byggeplads og arbejdshavn i anlægsfasen på Margrethholm

Både omfanget, karakteren og varigheden af arbejdet på byggepladsen er meget uklart beskrevet. Da det udover trafikken er den del af projektet, der er tættest på rekreative områder og beboelse, så bør konsekvenserne for beboerne belyses meget tydeligere og eventuelle afværgeforanstaltninger iværksættes. Den sydvestlige del af området er i dag delvis grønt område og delvis ubenyttet parkeringsplads. Dette område grænser lige op til rekreative områder tilhørende Den Overordnede Grundejerforening Margrethholm, hvor der i øjeblikket foregår boldspil, leg, solbadning, sejlads med småbåde mm. Et fællesprojekt med nyttehaver er også under udvikling i området. Desuden er det også beliggende meget tæt på selve beboelsen. Der vil være en voldsom påvirkning af beboernes livskvalitet i området, som bør belyses yderligere. Et forslag kunne være, at der etableres en bufferzone med et grønt område inkluderende støjværn, som sikrer en fornuftigt overgangsforløb mellem rekreativt område og byggeplads. Det kunne måske med fordel inddrage et besøgsområde, hvor By&Havn kunne informere om og fremvise de påståede kvaliteter ved Lynetteholmprojektet.

Yderligere nævnes også i rapporten at I anlægsfasen påvirkes klima og luftkvalitet af anvendelse af entreprenørmaskiner, der medfører emission af CO₂, samt luftforurenende stoffer (primært NOX) og støv, som kan påvirke menneskers sundhed og naturen." (side 20). Det må forventes, at disse entreprenørmaskiner anvendes mindst muligt på byggepladsen, nær ved beboelsen. Som

anført under afsnittet om støj, så vil det være trist, hvis beboernes helbredstilstand på lang sigt belastes af Lynetteholm projektet.

4. Havnebund og miljø

Det forkommer ikke klart om opgravningen af gytje udover uklarhed af vand og frigivelse af kulbrinter, tungmetaller mm også vil medføre mere direkte gener, som lugtgener?

5. Økonomisk compensation

Et 40-50 årigt projekt som Lynetteholmen vil udover en direkte påvirkning af livskvaliteten blandt beboerne i nærområdet også forventes at forringe værdien af deres boliger betragteligt. Et så gennemgribende projekt som Lynetteholmen kan ikke siges at være en del af den forventede samfundsmæssige udvikling, og da der er gener, som synes at være betragteligt over en naboretlig tålegrænse er det rimeligt at borgerne i nærområdet for en økonomiske compensation. Dette bør være en del af en anlægslov. En væsentlig værdiforringelse af boliger uden compensation er i praksis en stavnsbindelse. I modsat fald vil man sandsynligvis se en bølge af sagsanlæg.

6. Generelt

Det er muligvis en god ide, at fylde en del af havnen op med forurenede jord for at lave klimasikring af København. Men er alternative muligheder for klimasikring undersøgt godt nok og er Lynetteholmen en tilstrækkelig løsning eller afhængig af yderligere tiltag, som f.eks. dokporte? Er de tekniske løsninger i forhold til transport af jord, anlæg og opfyldning, samt forhold for sejlere tidssvarende? Med den lange tidshorisont og den voldsomme effekt på København og det borgere burde man se mulighederne for at inddrage den bedst mulige teknologi og bruge det som en "showcase" for byudvikling, der kunne give positiv international anerkendelse.

Det er kritisabelt, at bygherren By & Havn får lov til at lave en miljøkonsekvensrapport og arrangere informationsmøder, der tydeligt nedtoner konsekvenserne. (se ovenfor for konkrete eksempler). By & Havn har en gæld på 12 milliarder kroner og har en indlysende egeninteresse i at gennemføre Lynetteholmen billigst muligt for senere at kunne sælge byggeretter og nedbringe gælden. Det ønskes belyst via en miljøkonsekvensrapport udført af en uvildig instans om konklusionerne rent faktisk er korrekte.

Det hævdes i rapportens indledning og mange gange under informationsmøderne, at man ikke kan tage stilling til tilknyttede projekter, som bl.a. Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm på nuværende tidspunkt. Dette virker kortsigtet for så voldsomt et projekt, hvor samtænkning af infrastruktur og byudvikling og Nordhavn må anses for at være nødvendig for projektets langsigtede positive bidrag til København. Fra flere sider nævnes det at metrobetjening og Østlig Ringvej indgår som en præmis for udviklingen af Lynetteholm, se bl.a. Vejdirektoratets resumerapport ved forundersøgelse af Østlig Ringvej fra August 2020 og dette nævnes også flere steder i miljøkonsekvensrapporten, hvilket tydeliggør, at opdeling i flere projekter er kunstig. F.eks. nævnes på side 15, at større åbning eller sejlmulighed (mellem Lynetteholm og Nordhavn) vil betyde væsentlige meromkostninger til påtænkte etableringer af Østlig Ringvej og metrobetjening af Lynetteholm, så når det passer i By&Havns argumentation, så samtænkes der. Overordnet set opfordres, der til at hele projektet genvurderes. Er det virkelig den bedste måde at klimasikre København, at finde en løsning til opbevaring af forurenede jord og at opfylde et påstået fremtidigt behov for flere boliger? Eller er det et forhastet projekt, der skal løse et problem med for høj og forkert byggeaktivitet og dermed for meget forurenede jord, samtidig med at det skal nedbringe By&Havns gæld?

På egne og min families vegne (kone og 2 børn på 10 og 14)

Med venlig hilsen
Lars Kjøller

Fra: Mikkel Eggers
Sendt: 24. januar 2021 19:07
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten om Lynetteholmen

Til Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen

Jeg er bosiddende på Margretholmen i København K med min familie. Hos os og i omkringliggende områder er der stærk bekymring for etablering af Lynetteholmen. Der er givet mange gode høringssvar allerede, der er dækkende for de mangfoldige problemer, etableringen af Lynetteholmen givet vil medføre, og som derfor hører hjemme som kommentarer til miljøkonsekvensrapporten om Lynetteholmen. Det er høringssvar, der flittigt er delt mellem beboerne i området. Det er selvfølgelig, fordi der er omfattende bekymring for projektet og dets påvirkning af vores højt skattede lokalområde.

Jeg vælger derfor at indsætte et eksisterende svar, som jeg finder er dækkende for mine egne og min families bekymringer om projektet og som jeg derfor indestår for. Høringssvaret fremgår herunder.

Med venlig hilsen

Mikkel Eggers

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, 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 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.

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 stormflodsporste 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 jeg bekymret over, 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 lidt under meget trafik. 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 førmtalte 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 afstørrelsesorden 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 vejkanten 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.

Jeg værdsætter meget, at selve jordtransporten efter 2023 føres over Prøvestenen og videre ad en separat rute til depotet bagom Margretheholmen, men 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 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 selv samme 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 anvises til andre miljøgodkendte anlæg De største anlæg til modtagelse af jord på Sjælland har i en årrække været KMC Nordhavn og opfyldningen i Køge. Begge områder er tæt på at være opfyldt. Desuden opstår der løbende projekter i mindre skala som f.eks. støjvolds- og landskabsprojektet Hyldager Bakker i Albertslund. Etablering af støjvoldsprojekterne forløber typisk inden for et til få år. Der er ikke kendskab til andre miljøgodkendte projekter på Sjælland, som vil kunne modtage jorden fra Københavnsområdet. Lynetteholm etableres med overskudsjord og giver dermed Københavns Kommune sikkerhed for at bygge- og anlægsprojekter i Storkøbenhavn kan komme af med såvel ren som forurenede overskudsjord til nyttiggørelse tæt på oprindelsesstedet og i en meget lang periode. Hvis Lynetteholm ikke etableres, kan det evt. påvirke kommunes mulighed for at gennemføre bygge og anlægsprojekter."

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-ør i Nordsøen og Østersøen](#).

En anden mulighed er at bruge jorden til [udvidelsen af Avedøre Holme](#), men dette fremgår helle 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.

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringsvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelses processen. Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm. Dette virker på mig helt uforsvarligt og dybt påklageligt. I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer der strider imod almindelig sund fornuft.

Klagepunkter:

De ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til:

- Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- Øget luftforurening, som uøvrigt allerede er et stort problem . Det estimeres at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet*
- Øget CO2 udledning, som vi ellers i disse klimakrisetider altid burde fokusere på at minimere

Negative påvirkninger i forbindelse med etablering af holmen og byggeriet på den. Det vil i anlægsprocessen påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med:

- Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO2 de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræsegnene som naturligt habitat
- Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- Negativ påvirkning af havmiljøet. forårsaget af oprensningsprocessen

Slutteligt vil jeg påpege at noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de visualiseringer vi er blevet præsenteret for, hvor køer og får går og græsser på store, grønne vidder. Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m2 pr indbygger mod 150 m2 pr indbygger i resten af byen. Og så skal der nu åbenbart også lige være plads til en enorm idrætspark med flere anlæg, hvis man spørger V borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard? (Altinget Hovedstaden, d. 21/2 2012). Blot endnu en ting der får dette projekt, til at virke mere som et luftkastel sat i søen for at sikre det enormt gældsatte By & Havn en ny indtægt og politikerne nogle nye talepunkter, end et projekt der reelt løser noget for Københavnerne.

Med venlig hilsen,
Stine Linnemann

Tlf. 11111

* Kilde: <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/1700-doer-af-luftforurening-i-hovedstadsomraadet-om-aaret>

**Lynetteholmen – nyt fundament for fremtidens København.
HVOR SØRGELIGT – Stands den nuværende proces!**

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, og det er en dårlig plan, det slet og ret en dårlig plan!

Planen har tilsyneladende kun til formål at finansiere en dyr havnetunnel til biltrafik, og det er en dårlig ide, da det vil føre til flere biler på vejene. Og det reducerer jo ikke just 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
- arealet kun for rige borgere
- udsyn, udsigt og luften til byen ødelagt
- 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 håbløse udbygning af København.

310

Fra: Troels Uhrbrand Rasmussen
Sendt: 24. januar 2021 18:41
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm, høringssvar

Ang. Miljøvurdering jour. Ts6040102-00024,

Jeg bor på Vesterbro, Gasværksvej.

Når jeg læser de mange sagsakter giver det mig anledning til følgende indvendinger:

Overordnet:

- Beslutningen skal udskydes, så vi får tid til en samlet vurdering af hele projektet inkl. Anlæg, Havnetunnel, Mtr omm
- vi skal se flere alternativer til kystsikring, som ikke rummer 35.000 boliger på vandet
- vi skal have alternative bud på bolig-løsninger så de 35.000 boliger ikke skal etableres på Lynette, men på land .

Konkret:

Foreslår st der træffes en principiel beslutning om at anlægget kun kan gennemføres hvis det ikke påvirker miljøet og klimaet negativt

Hvad enten man ønsker at fylde op med lastbiler eller pramme ... men beslutningen skal også dække andre dele af anlægs-og driften af projekt Lynetteholmen

Vh

Troels Uhrbrand Rasmussen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Lukas Julian Lentz

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar angående Lynetteholmen

Som beboere på Margretheholmen vil vi blive tætte naboer til en forestående etablering af Lynetteholmen.

Vi vil derfor gerne benytte muligheden for at fremsende et høringssvar med en række alvorlige bekymringer og konkrete forslag til forbedringer i forhold til projektet:

- **Først og fremmest er det yderst kritisabelt**, at Miljøkonsekvensrapporten vurderer etableringen af Lynetteholmen helt isoleret fra konsekvenserne af tilhørende anlægsprojekter (såsom metro og Østlig Ringvej), som står foran snarlige VVM-vurderinger.

Ved *ikke* at tage højde for negative kumulative miljøkonsekvenser risikerer rapporten at tegne et alt for optimistisk og dermed ikke retvisende billede af projektets reelle miljøkonsekvenser.

Det bemærkes i den forbindelse, at:

- 7 ud af 9 mulige linjeføringer for Østlig Ringvej går under bebyggelsesområdet Margretheholmen (Vejdirektoratet (2020): [Forundersøgelse af Østlig Ringvej](#))
- 2 ud af 3 mulige linjeføringer for metrobetjening af Lynetteholm går under/lige forbi bebyggelsesområdet Margretheholmen (Metroselskabet (2020): [Forundersøgelse. Metrobetjening af Lynetteholm](#)).
- Det fremgår, at der sker "teknisk koordination mellem VVM-undersøgelsen af anlæg af Lynetteholm som et jordopfyld og forundersøgelserne af hhv. Østlig Ringvej og metrobetjening af området" (Vejdirektoratet (2020): [Forundersøgelse af Østlig Ringvej](#), s. 44). Det fremgår dog af miljøkonsekvensrapporten, at "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" (Rambøll (2020): [Lynetteholm. Miljøkonsekvensrapport](#), s. 9).

På den ene side anerkendes altså en *tydelig sammenhæng* mellem de forskellige projekter, men på den anden side indarbejdes potentielle konsekvenser af de øvrige projekter slet ikke i nærværende miljøkonsekvensrapport. Det er under al kritik.

- VVM for henholdsvis Østlig Ringvej og metrobetjening udarbejdes i 2021-2023. Det anføres i den forbindelse i forundersøgelsen om metrobetjeningen, at "en række af de centrale forhold, som i forundersøgelsen kun er overordnet berørt eller ikke detaljeret udredt, vil få en central placering i VVM-redegørelsen. Det drejer sig eksempelvis om naboer til byggepladser og støj i den forbindelse" (Metroselskabet (2020): [Forundersøgelse. Metrobetjening af Lynetteholm](#), s. 53).

Vi anbefaler derfor på det kraftigste, at en endelig miljøkonsekvensvurdering af etableringen af Lynetteholm afventer og inddrager disse rapporter, herunder de kumulative støjgener. Uden disse giver den nærværende miljøkonsekvensrapport et i bedste fald upræcist og ufuldstændigt – og i værste fald decideret vildledende – billede af Lynetteholm-projektets samlede miljøkonsekvenser.

- **Dernæst er det kritisabelt**, at en række af miljøkonsekvenserne i nærværende rapport vurderes mod påvirkningen af det nationale eller globale niveau. Det forekommer på ingen måde som en retvisende eller meningsfuld målestok.

- Følgende beskriver fx CO₂ udledningen: "Den direkte udledning af CO₂ i projektområdet ved anlægsfasen er i sig selv moderat, i størrelsesordenen 35.000 tons, svarende til ca. 0,1% af den samlede *nationale* CO₂-udledning i 2018. Da der dog er tale om en midlertidig udledning (ca. 3 år), er det vurderet, at bidraget til påvirkning af det *globale klima* som følge af direkte udledning af CO₂ i anlægsfasen er lille." (Rambøll (2020): [Lynetteholm. Miljøkonsekvensrapport](#), s. 20).

Vi foreslår, at den samlede CO₂-udledning i stedet vurderes på baggrund af påvirkningen for de berørte postnumre eller for Københavns Kommune som helhed (hvilket forekommer oplagt, da Københavns Kommune som bekendt har en ambition om at være verdens første CO₂-neutrale hovedstad).

- **Som det tredje** giver Miljøkonsekvensrapporten anledning til alvorlige bekymringer for mulige støjgener.

- Følgende fremgår angående støjgener: "Støjkortene viser en overskridelse af grænseværdien på 40 dB(A) uden for normal arbejdstid ved de nærmeste naboer. Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen har meddelt, at støj fra Lynetteholms anlægsarbejder skal overholde grænseværdierne. Inden anlægsarbejderne går i gang skal der redegøres for hvordan anlægsarbejderne, så grænseværdien overholdes." (Rambøll (2020): [Lynetteholm. Miljøkonsekvensrapport](#), s. 21).

Vi foreslår, at en redegørelse for, hvordan anlægsarbejderne overholder støjgrænserne, indarbejdes som en del af miljøkonsekvensrapporten.

- Det fremgår, at "Der bør ligeledes ansøges om lempelse af støjgrænsen for rekreative områder fra 40 dB til 50 dB." (Rambøll (2020): [Lynetteholm. Miljøkonsekvensrapport](#), s. 22).

Vi foreslår i stedet, at arbejdet gennemføres indenfor eksisterende støjgrænse og tilrettelægges således, at der ikke er behov for ansøgning om lempelse af støjgrænse.

- Det fremgår, at "i forhold til nattetimerne er det vurderet, at støjen fra anlægsarbejdet periodevis kan forstyrre nattesøvnen, men da det ikke er de samme beboere, der vil blive forstyrret af støj i længere perioder, er det vurderet, at nattestøjen ikke vil give anledning til negative sundhedseffekter." (Rambøll (2020): [Lynetteholm. Miljøkonsekvensrapport](#), s. 32).

Som Lynetteholmens tætteste naboer stiller vi os *yderst kritisk* over for denne vurdering og efterspørger på den baggrund dokumentation for, at anlægsarbejdet ikke vil have langvarige forstyrrende konsekvenser – og dermed negative sundhedseffekter – for beboere på Margretheholm.

Vi anbefaler kraftigt, at projektet kontraktligt forpligtes til ikke på noget enkeltstående tidspunkt at udsætte beboelsesområder for støjgener over 40 dB(A) i nattetimerne.

- Det fremgik af informationsmødet afholdt af By & Havn d. 5. januar, at det yderst vanskeligt lader sig gøre at iværksætte tiltag for at mindske støjen fra den type arbejde, som etableringen af Lynetteholmen giver anledning til.

Vi foreslår derfor, at man etablerer permanent støjmålingsudstyr på relevante lokationer, herunder Nordhavn og Margretheholmen, for løbende at sikre overholdelse af grænseværdier for støj.

- **Det sidste alvorlige bekymringspunkt** er trafiksikkerhed. Det sidste vejstykke af Refshalevej mod Forlandet, herunder krydset, er i dag allerede præget af lav trafiksikkerhed og udgør en central transport-åre for cyklende institutions- og skolebørn.
 - **Vi foreslår**, at man kontraktligt forpligter chauffører tilknyttet etableringen af Lynetteholmen til ikke at anvende denne del af Refshalevej. Og hvis det ikke er muligt, anbefaler vi kraftigt, at der tages nye skridt for at øge trafiksikkerheden for bløde trafikanter – eksempelvis ved etablering af lyskryds og fodgængerfelt ved krydset Refshalevej/Forlandet.

Endelig ønsker vi at anføre, at størrelsesordenen og den tidsmæssige udstrækning af det foreslåede projekt skærper behovet for, at alle miljøkonsekvenser er fyldestgørende belyst. Det mener vi *ikke*, at den eksisterende Miljøkonsekvensrapport gør i tilstrækkelig grad, og **vi efterlyser derfor en helhedsvurdering** af de kumulative miljøkonsekvenser ved etableringen af Lynetteholm og tilhørende infrastruktur.

Med venlig hilsen
Sofie Kaae & Emil Thylin

Fra: Henrik Nielsen
Sendt: 24. januar 2021 19:38
Til: VVM-Sager
Emne: Indsigelse mod etablering af Lynetteholm

Indsigelse mod etablering af Lynetteholm.

Miljøkonsekvensrapporten indeholder ikke en egentlig klima- og miljøvurdering for projektet. Der foreligger ikke beregninger på, hvor meget klimaet (CO₂) reelt belastes af de samlede aktiviteter med etablering af øen. At planerne er opdelt til kun at udgøre havneanlægget må anses som en skærpende omstændighed. Det samlede store anlæg med motorveje, havnetunnel, arbejdspladser og beboelse fortjener en offentlig analyse, beskrivelse og miljørapportering alle kan tage stilling til. Det stemmer ikke med regeringens planer om 70 % CO₂ reduktion og København som klimaneutral by.

I miljøvurderingen er der ikke taget hensyn til, at man faktisk inddrager og fjerner et 2,8km² stort stykke af Øresund og dermed en del af de havets skove, der optager CO₂ og producerer ilt til vandet. Der er ikke beregninger over, hvad det klimamæssigt betyder, at der også skal fjernes forurened bundlag, graves sand op ved Krigers Flak og transportere det til Lynetteholm. Det er for længst gået af mode at inddrage fjorde og havområder til nyt land. Tag bare 70'ernes planer om at inddrage Saltholm til Lufthavn. At miljørapporten overordnet set ikke finder det af betydning for miljøet i Øresund og København siger mere om Rambøll's kriterier og den opgave By&Havn har stillet.

Det oplyses heller ikke til offentligheden, at en stor del af byggejorden fra København er stærkt forurenet, som eks. på Lærkesletten, på Amager Fælled, ved Fiskerhavnen samt mange andre steder. Hvorledes det skal håndteres er ikke belyst. Øresund bør ikke være en skraldespand for forureninger. Hele etableringen af Lynetteholm er gjort til en hastesag, der trods corona og manglende muligheder for offentlige møder hastes igennem Borgerrepræsentation og Folketing.

I begrundelsen for Lynetteholm nævnes ofte fire argumenter, som ikke har noget til fælles og som kunne løses bedre og billigere på anden vis. a) jorddeponering: anvend jorden til diger b) stormflodssikring: hvad med diger og sikring af Amager og den sydlige del af havnen? c) bymæssig bebyggelse: der er ikke behov for de boliger, og planmæssigt er det vanvittigt med en ny bydel, der fordrer massiv trafik gennem København. Nye boliger til at betale kan findes ved at inddrage omegnskommuner og region Sjælland og ved en bedre udnyttelse af den eksisterende boligmasse. d) reduktion af trængsel: der ligger ikke noget i planerne, som reducerer pendlertrafikken fra syd og vest til København, og en motorvej til Lynetteholm og lufthavnen reducerer ikke biltrafikken..

Når dette anlæg giver så relativt lille debat i de store partier og i offentligheden skyldes det nok, at planerne bliver fremstillet, som om det ikke koster samfundet noget (men er det reelt 20-50 milliarder?) Forudsætningen er en meget risikabel beregning af, at det vil lykkes at sælge byggegrunde dyrt på den nye ø, og at man samtidig kan betale for havnetunnel og metro. Hvis den forudsætning ikke holder, kan vi komme i samme situation som nu med By&Havn, hvor virksomheden for at skaffe indtægter har foranlediget, at tidligere fredede områder inddrages til bymæssig bebyggelse. Det betyder at

københavnerne betaler prisen for tabet af blå og grønne områder. Og de private boliger der bygges er ikke til at betale for almindelige mennesker.

Lynetteholm kommer til at koste milliarder i anlægskroner på bekostning af klima og miljø. Projektets omfang fortjener en helt anden grundig offentlig overvejelse og diskussion end de nuværende utilstrækkelige rapporter. Sagen bør udsættes, og der bør udfærdiges neutrale klimarapporter (ikke betalt af By&Havn) samt oversigtplaner i samarbejde med omegnskommuner og region Sjælland. Det er ikke en sag for Københavnerne alene.

Vi ønsker en grøn by og et rent blåt hav.

Henrik Nielsen, dr. med.
Speciallæge i samfundsmedicin

Høringssvar til "Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport"

Selve ideen om Lynetteholmen finder jeg interressant og nytænkende, men den forhastede og afgrænsede VVM undersøgelse gør at det umuligt at tage stilling til projektet på forsvarlig vis. Der bør udarbejdes et grundigere og objektivt beslutningsgrundlag.

1) Hvad koster det ?

Det er ud fra den afgrænsede VVM umuligt at få et overblik over de tilknyttede omkostninger såsom infrastruktur, flytning af Lynette renseanlægget etc. Hvordan kan Staten og KK være så sikre på at i ikke forgælder København for kommende generationer når dette ikke er afdækket ? KK har endelig en solid økonomi som gør vi kan investere i børn, miljø og gøre København til en endnu federe by men det risikere i at sætte over styr. Er det for at redde By og Havn fra konkurs og det såldes også er årsagen til hastværket? Jeg er taknemmelig for de ting som B&H har skabt mulighed for inkl. Metro, men hvis finansieringsmodellen ikke holder, så tag da tyren ved hornene nu.

2) Hvorfor vejer hensynet til de kommende 35.000 borgere højere end de nuværende borgere og sejlere

Der er tages minimalt med hensyn til borgerne i Nordhavn, Østerbro, Amager og Christianshavn i anlægsfasen og stort set ingen af de gode forslag der fremkom under sidste høringsfase er medtaget. Eksempelvis hensynet til Margretholms havn, hvor man med relativt få midler vil kunne sikre uhindret adgang for sejlerne 24/7. Men det understreger blot er der reelt ikke er interesse i andet end hurtigt at få anlagt et jorddepot så man kan tjene penge /skabe aktiver man kan belåne.

3) Udemokratisk

Processen er jo klart ulovlig da det er fastsat ved EU lov at man ikke må slice et åbentlyst sammenhængene anlægsprojekt. Selv da borgerræpræsentationen skulle behandle høringsvar til "Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport" diskuterer man det som et sammenhængende projekt. Det vil blive genstand for en retssag så spar skatteborgerne penge og gør det ordentligt fra starten.

Borgerne har under Corona haft stærkt begrænsede muligheder for at blive hørt eller på forsvarlig vis demonstrere sin utilfredshed med projektet inkl processen. Det forsvares med at borgerne er hørt ved digitalt borgermøde, fakta er at blev udvalgt 4 spørgsmål som blev sporadisk besvaret af personer med en

stor interesse i projektets gennemførelse. Det er et historisk stort anlægsprojekt men ingen politikere har stillet sig frem til en debat. Kun ensidige facebook opslag og så skubber man By & Havn foran sig.

4) Stormflodssikring

Det er et legitimt formål at forsvare København mod klimaforandringer og det er ansvarligt at politikerne at være fremadsynet og måske endda tage upopulære beslutninger. Men man kan stille sig det spørgsmål om det reelt er formålet. Hvis stormflodssikring var højeste prioritet, så havde man da prioriteret at starte med at sikre den sydlige flanke som er den udsatte. Historisk har der aldrig været en stormflod fra nord. Og projektet i sin nuværende form indeholder da heller ikke den egentlige sikring blot det man kan belåne/sælge.

Med venlig hilsen

Frederik Hammering

Til Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen.

Jeg sender her mine bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm. Mine kommentarer er delt op i 3 hovedemner:

1. Generelle forhold omkring VVM redegørelsen og projektet Lynetteholm
2. Trafikale forhold
3. Støjgener

Ad 1 - Generelle forhold omkring VVM redegørelsen og projektet Lynetteholm

Som indledning vil jeg nævne at jeg ikke er hverken for eller imod projekt Lynetteholm samt dertilhørende Østlig Ringvej og Metro.

MEN jeg har en forventning om, at en beslutning om et af de største anlægsprojekter i Københavns historie **SKAL ske på et oplyst grundlag og ej hastes igennem!** Det er desværre ikke tilfældet nu, for hverken beslutningstagere eller borgere.

Helt overordnet finder jeg det kritisabelt, at Lynetteholm vurderes uden at inddrage metrobyggeriet og hele Østlig Ringvej. Det bliver håbløst for os beboere i området omkring Margretholmen og Refshaleøen at vurdere de samlede konsekvenser herunder påvirkning fra især trafikale forhold og støjgener. Lige nu har vi kun et indblik i et delprojekt af den samlede løsning.

Lige gyldig hvor mange gange By og Havn anfører at Lynetteholm kan anses for et separat anlægsprojekt, er det 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. Vær nu ærlige og erkend at projekterne hænger sammen.

Projektet hænger uden tvivl sammen med infrastruktur-anlæggene, og det er useriøst at blive ved med at benægte det. Der er så mange eksempler på politikere mv. gang på gang nævner østlig ringvej og udvidelse af Metroen når snakken falder på Lynetteholm. Følgende er citat fra regeringen.dk (Nyhed af 5. oktober 2018):

“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”

Når vi snakker Lynetteholm projektet (som indeholder etablering af Lynetteholm, Østlig ringvej og Metro) med en tidshorisont på 50 år før området er færdig, skal der præsenteres ét samlet billede, således de københavnske borgere, beslutningstagere (politikere) har et fuldstændigt og oplyst beslutningsgrundlag. Når By og Havn udtaler (VVM side 102):

“Miljøvurderingen af disse projekter og planer lader sig vanskeligt inddrage på nuværende tidspunkt, fordi de ikke er konkrete nok”.

Der er allerede lavet forundersøgelser af Østlig Ringvej og Metro. Brug den tid det tager og udarbejd en samlet VVM redegørelse og fremlæg det som beslutningsgrundlag. Alt andet må karakteriseres som ufuldstændigt og ikke mindst i direkte i strid med VVM direktivets hensigt om ikke at anvende slicing metoden.

Hvorfor skal det gå så stærkt? Vi taler her om et gigantisk projekt som koster milliarder. Det kommer til at ramme de københavnske borgere direkte på skatten som følge af den milliardgæld projektet medfører, når forhastede forudsætninger om befolkningstilvækst og udviklingen i grundpriser rammer bare en lille smule skævt.

Ad 2 – Trafikale forhold

Som borger på Margretheholm, og dermed direkte nabo til anlægsprojektet Lynetteholm, er jeg bekymret over de trafik- og støjgener, som dette projekt afstedkommer.

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"

Denne overordnede konklusion er jeg helt uenig i, da blandt andet de eksisterende adgangsveje til anlægsområdet lokalt er små og svære at udbygge'. Ifølge Miljøkonsekvensrapporten konstateres øget transport i anlægsperioden på Refshalevej, langs beboelsesområderne Margretheholmen, Quintus Bastion mv. i omfang af gennemsnitligt 33 lastbiler og 100 biler pr. dag til og fra anlægsområdet til Lynetteholm i en periode på minimum 1½ år, muligvis op til 3½ år.

Miljøkonsekvensrapporten indeholder ikke en vurdering af den nævnte vejstrækning i den forståelse som er beskrevet i Miljøkonsekvensrapportens afsnit 6.2, side 110, om vurderingernes opbygning, dvs. i form af "den aktuelle miljøstatus", "påvirkninger i anlægsfasen", "kumulative effekter", "afværgetiltag", osv.

Man udelader i VVM rapporten fuldstændig at se på strækningens **nuværende stand og sikkerhed**. Alt trafik fra Christianhavn til Refshaleøen via enten Prinsessegade eller Forlandet/Refshalevej mod Refshaleøen passerende Margretheholmen, Quintus Bastion mv. er **ALDRIG** blevet tilpasset bare noget der minder acceptabel adfærd for et område, der på få år er gået fra ren industri til område med over 2000 beboere, som dagligt kører på cykel i et område uden ordentlige forhold herunder elendige udsigtsforhold for bløde trafikanter. Samtidig er der de senere år etableret Street food marked, afholdelse af koncertrangementer – alt sammen forhold, som tiltrækker mange tusinde glade københavnere, turister mv. Samtidig er industrien bibeholdt med tung trafik til Refshaleøen samt etablering af bus 2A. Vi har som beboere på Margretheholmen forgæves forsøgt at råbe Kommunen op omkring dybt kritisable forhold for bløde trafikanter gennem de sidste fem år -> INGEN TILTAG foretaget.

Tillæg dertil 3½ år med 100 lastbiler dagligt passerende på de små veje i området omkring Margretheholmen uden identifikation af behov for afværgetiltag er helt vanvittigt og uforståeligt. Det er med livet som indsats som blød trafikanter.

Det bliver endnu mere uforståeligt at der ikke er planlagt afværgetiltag med tanke om at By og Havn i første offentlighedsfase vurderede Refshalevej som "utilstrækkelig". Savner et fokus og respekt på trafiksikkerhed i sådan et storstilet projekt?

Jeg vil forvente at der sker afværgetiltag i området omkring Margretheholmen, Quintus Bastion mv.:

- 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.
- Lysregulering i krydset ved Flyhangaren (Flyhangarsgade, Refshalevej, Forlandet).
- Anlæggelse af adgangsvej før påbegyndelse af anlægsfasen.
- Der skal stilles krav om benyttelse af den nye adgangsvejen, så snart den er anlagt og fortsætte igennem hele driftsfasen. Det bør gøres gældende for alt tung trafik til Refshaleøen til aflastning af Forlandet, Refshalevej mv.

Det skal nævnes at jeg værdsætter meget, at selve jordtransporten efter 2023 føres over Prøvestenen og videre ad en separat rute til depotet bagom Margretheholmen. Men som beboere kan vi ikke acceptere 3½ år uden afværgetiltag på de eksisterende veje.

Margretheholm Havn

Ift. trafikale forhold vil jeg gerne kommentere værdien af de rekreative områder omkring Margretheholm Havn og det liv som havnen bidrager med. Havnen er et yndested for Københavnerne. Jeg håber inderligt at man søger alternative løsninger til en klapbro, der er lukket i dagtimerne, f.eks. en tunnel under havnen (konkret forslag udarbejdet af havnen). At spærre sejlerne inde vil være ødelæggende for sejlerne i havnen samt os beboere i området, der nyder livet havnen bidrager mv. Det kan nemt ende med en havn uden både, hvis nuværende plan med klapbro fastholdes.

Ad 3 – Støjgener

Som beboer på Margretheholmen er det naturligt at støjgener som følge af projekt Lynetteholm er en bekymring.

Udover de allerede illustrerede støjgener er jeg bekymret for de kumulative effekter af støj fra andre anlægsprojekter i nærheden, som Østlig Ringvej og metrobyggeriet. Samlet set er det svært at forestille sig, at disse anlægsprojekter vil kunne holde sig inden for støjgrænserne. Som omtalt under afsnit 1 bør der ske en samlet VVM redegørelse for anlæggelsen Lynetteholm, Østlig Ringvej og metrobyggeriet.

Der anmodes i VVM rapporten omkring generel lempelse af støjgrænser for rekreative områder, hvilket således forventes at være områderne omkring Quintus, Margretholmshavn mv. Jeg ønsker, at alle støjgrænser skal overholdes - **uden undtagelse eller dispensation**. Dette set i lyset af projektets størrelse og varighed. Det er ikke kun 5 år vi beboere skal leve med støjgener. Der skal tages hensyn til støjgener i højere grad uden dispensationer i et projekt med gener i 50 år fra trafikstøj, støj fra anlægsarbejdet mv.

Med venlig hilsen
Christian Lund

Fra: Kåre Wanscher
Sendt: 24. januar 2021 20:07
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetteholmen

Jeg har en sejlbåd i havnen Margretheholm (Lynetten) og er meget bekymret over udsigten til ikke at kunne sejle ind eller ud af havnen i dagtimerne, som jeg har hørt, kan blive en del af løsningen i forbindelse med bygning af Lynetteholmen.

Mit forslag er derfor, at hvis der bygges en bro hen over indsejlingen til havnen, så indføres der faste åbningstider for broen, således at det er muligt for de mangle både, at komme ind og ud af havnen i løbet af dagen.

Det vil være rimeligt, som minimum at have broen åben 1 gang hver time i ca. 5 - 10 minutter.

Kåre Wanscher

011

Fra: Anne Andersen
Sendt: 24. januar 2021 20:23
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar ang. Miljøvurdering J-nr. TS6040102-00024

Høringssvar ang. Lynetteholmen

Det undrer mig, som medlem af Svanemøllebugtens vinterbadelaug og ugentlig bruger af bugtens vand, at man i vvm-undersøgelsen ikke har kigget på de samlede effekter af gravearbejdet i havbunden omkring Svanemøllebugten fra 2021 og frem. Udover Lynetteholmen er der jo adskillige andre projekter i området: Nordhavntunnelen, uddybningen til containerhavnen på Ydre Nordhavn, skybrudstunnelen til Svanemøllebugten og sikkert også andre som jeg ikke kender til. Disse projekter må da både enkeltvis og især samlet bidrage til en øget forplumring af vandet og et øget indhold af giftige stoffer i Svanemøllebugten. Når skybrudstunnelerne med udløb i Kalkbrænderihavnen bliver taget i brug, må det da også øge udskyldningen af havnesediment til Svanemøllebugten under skybrudshændelser og øge bidraget til forplumring mv. af Svanemøllebugten. Jeg kan ikke forstå at man ikke har undersøgt de samlede effekter i miljøvurderingen.

Jeg har desuden bemærket at vandtemperaturen i Inderhavnen og i Svanemøllebugten vil blive højere om sommeren og lavere om vinteren, samt at der vil komme en øget ophobning af tang inde i Svanemøllebugten om sommeren.

Om sommeren må det det betyde at de nuværende lugtgener, der i dag kun optræder periodisk, vil blive forøget på grund af mere tang og højere temperatur. Varmt vand kan jo ikke indeholde ligeså meget ilt som koldere vand og det må da formodes at det kan lede til episoder med iltsvind især som følge af de igangværende klimaforandringerne. Derudover er havet jo med til at afkøle byen om sommeren, en varmere havtemperatur må lede til en øget varmeøseffekt som man ser det i mange andre storbyer. Dette kan føre til flere hedeslag og være til stor gene for borgerne i København. Jeg kan ikke forstå at disse problemer slet ikke er behandlet, hvorfor der så jo heller ikke er foreslået afværgemuligheder.

Som vinterbader er jeg selvfølgelig glad for at vandtemperaturen bliver lavere om vinteren, men varm luft over koldt vand giver havgus ved let østenvind. Hyppigheden og udbredelsen af havgus må nødvendigvis øges med en større temperaturforskel. Det kan gøre det rigtig surt at bo København om vinteren, hvis byen dækkes af havgusen omkring havnen og et pænt stykke ind i byen. Det er uforståeligt at denne problemstilling slet ikke er undersøgt i miljøvurderingen. Man burde da undersøge om det er et stort eller lille problem, for hvem ønsker at bo og færdes i tåge fra november til marts?

mvh
Anne Andersen

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

En ting, der overrasker mig ikke omtales mere, er hvorfor projektet ikke omtaler rensningsanlægget Lynetten, idet bebyggelse i dets nærhed er umulig p. gr. af lugtgener. Hvad vil det koste at flytte rensningsanlægget? Og hvor skal det lægges? Det er relevante spørgsmål, som bedes tages i betragtning i projektet. Mvh elsa berg Brix

Høringssvar til Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport VVM

Indledning

Som beboer på Margretheholm og snart nabo til det enorme politiske prestigeprojekt Lynetteholm, er vi forundret over, at vi kun har haft meget kort tid til at gennemlæse og kommentere et så omfangsrigt anlægsprojekt, der kommer til ikke kun at berøre de omkringliggende naboer, men også resten af København. Det virker næsten som om at projektet skal presses igennem i en tid, hvor fokus for mange har været Covid-19, hvilket også har sat en naturlig begrænsning i borgerinddragelse.

Fra flere fagfolk (heraf bl.a. professor i Miljøret fra Københavns Universitet, Peter Pagh) kritiseres Trafik-Bygge- og Boligstyrelsen for at benytte sig af Salami-metoden, hvor det samlede projekt deles op i småbidder for på den måde ikke at skulle tage stilling til og eller præsentere hele byggeriets samlede miljøkonsekvenser. På den måde fremstår etableringen af Lynetteholm langt mindre omfangsrig, og kunne i den forbindelse mistænkes for at blive lettere at "presse" igennem. Den omtalte metode er i modstrid med de regler, som er fastsat af EU kommissionen om at man ikke må dele en VVM rapport op i mindre bidder, hvis der kendskab til afledte følger af Lynetteholm som kræver lignende vurdering. VVM rapporten bør derfor også redegøre for et planlagt kommende metrobyggeri og etablering af Østlig Ringvej.

Arbejde i døgndrift og byggeplads i baghaven

Som direkte nabo til Lynetteholm og en kommende arbejdsplads i baghaven, er vi stærkt bekymret for de lydgener, det vil medføre. Det fremgår af miljøansøgningen s. 138, at der "ansøges om lempelser af støjgrænser for rekreative områder", hvilket alt andet end lige er støjgener i vores fælles baghave med legepladser, Margretheholms Havn og grønne udendørs arealer.

Det har vist sig ved andre byggerier (eks. Udgravning under kvæsthusbroen) har der været brugt andre metoder som ikke har larmer i samme omfang som den metode, der står beskrevet i VVM rapporten til Lynetteholm. Vibrering af spånsvægge skulle mindske støjgenerne markant, hvorfor vi som naboer forventer at den eller lignende metode med mindst mulige støjgener benyttes.

Arbejde i døgndrift (overskrider evt. tilladte lydniveau) til gene for beboer

I rapporten er der givet udtryk for at støjgener ikke overskrides for hvad der er tilladt. Det er vi dog meget bekymret for ikke bliver overholdt, da der som nævnt bliver anlagt byggeplads i vores baghave samt størrelsen af projektet.

Da det er vurderet at støjgrænsen ikke overskrides, så er der ej heller taget højde for hvordan naboer kompenseres ved overskridelser af tilladte grænser. Dette finder vi kritisabelt, da det får kæmpe indvirkning i naboernes hverdag. Man har tidligere set at større projekter larmer, Metro, og naboer kompenseres, da det er ikke til at leve med så meget larm i ens hverdag.

Farlige trafikale forhold for bløde bilister

København har gang på gang brystet sig af og reklameret for byen som cykelby. Der har dog siden etableringen af Margretheholm aldrig være taget højde for trafiksikkerheden for beboerne, som alle dagligt cykler turer mod Christianshavn/Indre By eller cykler mod amager. Her er på de fleste strækningen ingen eller næsten ingen cykelsti, så børn og forældre cykler på mørke og snævre veje sammen med biler, lastbiler og busser. Det er bestemt ikke trygt at cykle i området, hvor der er meget tung trafik. Med anlæggelsen af Lynetteholm vil den tunge trafik øges på især Refshalevej, hvor langt størstedelen af alle beboer på Margretheholm krydser. Her er hverken cykelsti eller lyskryds, der sikrer en sikker overgang, og det vil kun blive endnu værre med øget trafik på veje, der slet ikke er etableret til forholdet.

Alternativer til klimasikring

Projektet er blevet promoveret som et stort klimasikringsprojekt, der vil stormflodssikre København. Der er dog aldrig blevet set på alternativer til klimasikring, som ikke er helt så omfangsrigt og indgribende i den omkringliggende natur og miljø samt kæmpe økonomiske konsekvenser. Vi kunne derfor godt ønske os, at

der bliver set på andre løsninger i forbindelse med stormflodsikring af København, hvilket ikke kun er til gavn for naboer til projektet men for alle Københavnerne.

Hilsen

Mathilde & Martin Pabst Mouritsen

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE LYNETTEHOLMEN

Jeg skal hermed protestere imod planerne om Lynetteholmen.

For det første udfra en demokratisk vinkel. Et så omfattende projekt med så vidtgående og langvarige konsekvenser bør ikke vedtages, før der har været mulighed for en grundig demokratisk debat. Først og fremmest med borgerne i København, men også en dialog med de omkringliggende kommuner, der vil blive påvirket af projektet og med region Skåne, som vi deler Øresund med.

For det andet udfra en miljømæssig vinkel. Der er meget der tyder på helt uoverskuelige miljømæssige konsekvenser. Både i de mange, mange år anlægsfasen varer og efterfølgende. Dels støjkonsekvenser når der køres last efter last af jord igennem byen og ikke mindst når der hamres spuns. Dels klimabelastningen ved de mange lastbiler, der skal køre jord, byggematerialer mv. gennem byen. Dels påvirkningen af havmiljøet i Øresund og vandmiljøet i havnen, både med det store anlæg og efterfølgende.

For det tredje påvirkningen af byen med et endnu et stort byområde, hvor der skal være dyre luksusboliger. Der er anlagt rigeligt af den type byområder i de sidste 30 år. Uden at boligpriserne er faldet, tværtimod er boligpriserne i København steget og steget. Der er ikke brug for flere af den slags byområder. Der er tværtimod brug for flere billige boliger. Selvom det indgår i den nuværende plan for Lynetteholmen, at der skal bygges lidt almene boliger, så vil der først og fremmest blive dyre boliger, da det væsentligste formål med projektet er, at By & Havn skal tjene penge på grundsalget. Derfor vil grundene skulle sælges så dyrt som muligt. Og så bliver det ikke billige boliger, der kommer der.

For det fjerde påvirkningen i forhold til friluftslivet både til lands og til vands. Herunder at sejlklubben Lynetten risikerer at blive spærret inde af Lynetteholmen og dermed får svært ved at kunne fortsætte.

For det femte de økonomiske konsekvenser. Projektet er så dyrt, at det er svært at se, at der vil kunne være råd til den nødvendige klimasikring af hele København, blandt andet i forhold til risikoen for stormflod og oversvømmelse syd fra.

Jeg vil på denne baggrund opfordre til, at beslutningen udsættes til der har været mulighed for en grundig demokratisk debat. Og for at kunne få en sådan grundig debat, så er der behov for en belysning af de samlede konsekvenser, ikke mindst de miljømæssige konsekvenser, af det samlede projekt og ikke kun en del af det. Desuden er der behov for at få alternative forslag på bordet og få belyst fordele og ulemper ved de alternative forslag.

Venlig hilsen

Line Barfod

1. 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 Østlig 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 samt Forlandet og Refshalevej 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 5 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 Østlig 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, Østlig 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,
Christian Folke Andersen

Kontakt:

Trafik- bygge og Boligstyrelsen.

Morten Møller

Høringssvar ved. Lynetteholm.

Mit svar er som privatperson, på vegne af borgere, københavnere og brugere af havnen, og repræsenterer derved ingen specifik interesseorganisation.

Ref.: Sejladsforhold.

Lukning af Lynetteløbet vil ændre brugsmønstret af Københavns havn og have uoprettelige negative konsekvenser for havnen som et unikt rekreativt område. Helt i modstrid med By & Havns formålserklæringen, om en levende havn med flere aktiviteter.

Flytning af fritidssejlerne, til Kronløbets smalle løb med erhvervstrafik, vil medføre en betydelig sikkerhedsrisiko for sejlerne. En risiko der i praksis vil udelukke mindre både fra at passere Kronløbet.

Et signalsystem, som planlagt med ventepositioner på begge sider af Kronløbet, kan ikke afhjælpe sikkerhedsproblemet. Det kan få fatale følger for især skibe med begrænset motorkraft, robåde og sejlskibe i let vind, der kan blive hængende i systemet og derved kolliderer med den tunge erhvervstrafik, der ikke har mulighed for at vige, eller vente på fri passage.

Farlige situationer vil opstå, med mange både, store og små, i venteposition på hver side af Kronløbet. Især i frisk vind vil ventesituationen umuliggøre passage af løbet.

Dette vil ændre brugsmønstret for havnen og dermed havnens identitet og miljø. Københavns havn vil ikke længere være sejlbar for alle. Havnens diversitet, med de årligt 2000 udefrakommende mindre skibe og sejlbåde, vil forsvinde.

Også havnens mange fastliggende fritidssejlere vil forsvinde fra havnen. De fratages reel mulighed for at komme ud af havnen. En kort tur på sundet vil være helt udelukket. Tilbage bliver de småbåde, padlere, kajaker og udlejningsbåde, der ikke har behov for at forlade havnen. Hvormed havnen er omdannet til en stor "Tivolisø".

Københavns havn er en unik blanding af nyt og gammelt, store og små fartøjer, skibe udefra, liv og forskellighed. Dette tiltrækker mange turister, men er især til daglig glæde for københavnere som rekreativt område.

Det vil være en katastrofe for byen København, hvis dette unikke havnemiljø ødelægges. Hvilket vil være en uundgåelig følge af lukningen af Lynetteløbet.

Lynetteløbet må bevares som indsejling til havnen, uden begrænsning i gennemsejlingshøjde. Hvis ikke det er muligt inden for de økonomiske rammer, må projektet droppes i sin helhed og gentænkes. Intet kan vel være vigtigere end bevaring af Københavns historie og unikke identitet.

København den 24. Januar
Morten Møller

Fra: Tirza Valdivia
Sendt: 24. januar 2021 20:37
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringsvar ang. Lynetteholm

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringsvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelses processen. Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm. Dette virker på mig helt uforsvarligt og dybt påklageligt. I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer der strider imod almindelig sund fornuft.

Klagepunkter:

De ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til:

- 1) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen

2) Øget luftforurening, som uøvrigt allerede er et stort problem. Det estimeres at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet*

3) Øget CO2 udledning, som vi ellers i disse klimakrisetider altid burde fokusere på at minimere

Negative påvirkninger i forbindelse med etablering af holmen og byggeriet på den. Det vil i anlægsprocessen påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med:

4) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer

5) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO2 de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræsegnene som naturligt habitat

6) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold

7) Negativ påvirkning af havmiljøet. forårsaget af oprensningsprocessen

Slutteligt vil jeg påpege at noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de visualiseringer vi er blevet præsenteret for, hvor køer og får går og græsser på store, grønne vidder. Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m² pr indbygger mod 150 m² pr indbygger i resten af byen. Og så skal der nu åbenbart også lige være plads til en enorm idrætspark med flere anlæg, hvis man spørger V borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard? (Altinget Hovedstaden, d. 21/2 2012). Blot endnu en ting der

får dette projekt, til at virke mere som et luftkastel sat i søen for at sikre det enormt gældsatte By & Havn en ny indtægt og politikerne nogle nye talepunkter, end et projekt der reelt løser noget for Københavnerne.

Med venlig hilsen,

Tirza C. Valdivia Lorenzen

*Kilde:

<https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/1700-doer-af-luftforurening-i-hovedstadsomraadet-om-aaret>

Sendt fra min iPhone

Høringssvar vdr. Lynetteholm

Journalnr TS6040102-00024

Som almindelig borger med en akademisk uddannelse indenfor humanvidenskaberne, vil jeg særligt gøre indsigelse imod den manglende demokratiske beslutningsproces og synlighed ifht beslutningen omkring opførelsen af Lynetteholm.

Fra før dagen hvor Lars Løkke og Frank Jensen udvekslede håndtryk har der været manglende åbenhed omkring projektet og når jeg borer lidt ned i argumenterne for Lynetteholm åbner der sig en sandkasse af uafklarede spørgsmål.

VVM rapportens beslutningsmetode ifht at vægte opførelsen af Lynetteholm højere end hensynet til det omgivende miljø, er meget problematisk, fordi "moderat påvirkning" accepteres som en ok belastning af miljøet på alle punkter. Moderat påvirkning af miljøet burde ikke accepteres i en tid som denne.

Overskudsjord.

Jeg anerkender at vi i nogen grad har brug for at læsse jord fra byggerier af et eller andet sted, men der er ikke åbenlyse og gode grunde til at hælde jorden i havet udenfor København. På den lange bane er det en endnu bedre ide at stoppe en del af de byggerier, der producerer overskudsjord, i en tid hvor vi har brug for at nedsætte CO2 udslippet mest muligt. Dette forhold har ikke i tilstrækkelig grad været diskuteret i offentligheden. Planen blev kendt af offentligheden og vedtaget for åben skærm samme dag, - uden forudgående inddragelse af offentligheden eller det politiske embedsmandsværk.

Strømforhold.

Det er særligt bekymrende at der accepteres at strømforholdene i og omkring Københavns havn påvirkes moderat efter etableringen. Denne konsekvens af opførelsen er ikke belyst tilstrækkeligt i offentligheden. Forandringer i strømforholdene og sedimentaflejringer kan medføre store konsekvenser for vandkvaliteten i og omkring København, i Øresund ud for kysterne Sverige og Danmark. Disse forhold er ikke tilstrækkeligt belyst i VVM rapporten da moderate forandringer accepteres uden ydeligere undersøgelser.

Dæmning.

Et andet af argumenterne for at bygge Lynetteholm er, at vi har brug for en dæmning, mod de stigende vandmasser, som er konsekvensen af forøget CO2

indhold i atmosfæren og stigende temperaturer. Jeg vil fremhæve to forhold der gør sig gældende i vurdering af beslutningen om at bygge LH med den begrundelse som udgangspunkt. At de stigende vandmasser primært kommer fra syd, så Lynetteholm i højere grad kommer til at virke som en prop i havneløbet, ihvertfald og særligt hvis der ikke også bygges i syd. At der ikke er grund til at bygge en hel ø med boliger på for at bygge en dæmning og derfor vil det være mere optimalt ifht til at minimere CO2 udslippet i forbindelse med byggeriet at nøjes med at bygge en dæmning. Byggeri er en af de væsentligste årsager til øget CO2 udslip i Danmark og derfor burde der være et byggestop i en årrække indtil vi kan vurdere skadevirkningerne globalt.

Som afsluttende bemærkning vil jeg påpege at vi pt har en del tomme boliger i København og at befolkningstilvæksten er faldende. Den gamle sang om at udbud sænker prisen virker ikke og vi mangler ganske enkelt almindelige lejligheder vores børn og vi gamle kan bo i. Dette forhold burde diskuteres i offentligheden i forbindelse med vedtagelsen af opførelse af Lynetteholm.

Med venlig hilsen
Lina Riisgaard Winding

Email:

i

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af det såkaldte "Lynetteholm".

Dette er mine indsigelser vedr. VVM rapporten. Jeg, som er borger bosat i Københavns Kommune, ønsker med denne indsigelse, at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet "Lynetteholm", samt de tilstødende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til "Lynetteholm"'. Mine klager er funderet i hensyntagen til borgerne i kommunen, både hvad angår vores livskvalitet og brugen af vores skattekrone. Især med henblik på, at det er et projekt, der ikke påvisligt er det bedste for vores by, hvad angår den fuldt ud nødvendige kystsikring.

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 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, alle ugens dage gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads, vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden forøges.

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og folke- etc. pensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af almene boliger, der koster over 10.000,- pr. måned.

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

biodiversitet, reduktioner 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. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre den irreversible skade på Øresunds marine liv som konsekvens af "Lynetteholm". Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes, når man konstruerer så stort et projekt. Ingen mængde græsplæner på "Lynetteholm" kan erstatte de blå arealer, der uopretteligt, destrueres. Endvidere finder jeg det meget svagt belyst, hvorledes projektets udførelse, & bygning på ukendte mængder forurenet jord, IKKE vil give ufatteligt mange overordentligt negative bivirkninger i vores vandmiljø. Det være sig i havnen, vores kyst, samt hele effekten i Øresund. Projektet i denne form er uforeneligt med Kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'. & ikke mindst vil denne indelukning af havnen ændre så ufatteligt, meget på vores by ved vandet, at det er til stor gene visuelt, & rekreativt. Parametre, der netop i denne Corona-tid står ekstra klart for borgerne.

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

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, 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. Flere år med støjbelastning døgnet rundt. Det er især påfaldende, at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af "Lynetteholm", Øster Ringvej, og Metroen til "Lynetteholm" er følgende: Reduktion af trafikbelastningen i København; en rettidig & langsigtet klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for borgerne i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger, der kan implementeres. Dette finder jeg ikke er undersøgt tilstrækkeligt.

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med min. 3 måneder, til en dato efter den igangværende lockdown er fuldt, løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj grad skader den demokratiske proces. Det kan ikke forventes, at alle borgere har den forventede digitale adgang eller evner. Da Kommunen ikke selv har formålet, at holde et digitalt borgermøde, er det umuligt fra Kommunens side at påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces.

Med venlig hilsen,

Christel Emke Nielsen

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Frederik Svitzer
Sendt: 24. januar 2021 20:45
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringsvar ang. Lynetteholm

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringsvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelses processen. Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm. Dette virker på mig helt uforsvarligt og dybt påklageligt. I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer der strider imod almindelig sund fornuft.

Klagepunkter:

De ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til:

- 1) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- 2) Øget luftforurening, som uøvrigt allerede er et stort problem. Det estimeres at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet*
- 3) Øget CO2 udledning, som vi ellers i disse klimakrisetider altid burde fokusere på at minimere Negative påvirkninger i forbindelse med etablering af holmen og byggeriet på den. Det vil i anlægsprocessen påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med:
- 4) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- 5) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO2 de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræsegnene som aturligt habitat
- 6) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- 7) Negativ påvirkning af havmiljøet. forårsaget af oprensningsprocessen

Slutteligt vil jeg påpege at noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de visualiseringer vi er blevet præsenteret for, hvor kører

og får går og græsser på store, grønne vidder. Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m² pr indbygger mod 150 m² pr indbygger i resten af byen. Og så skal der nu åbenbart også lige være plads til en enorm idrætspark med flere anlæg, hvis man spørger V borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard? (Altinget Hovedstaden, d. 21/2 2012). Blot endnu en ting der får dette projekt, til at virke mere som et luftkastel sat i søen for at sikre det enormt gældsatte By & Havn en ny indtægt og politikerne nogle nye talepunkter, end et projekt der reelt løser noget for Københavnerne.

Med venlig hilsen,

Frederik Hallengren Svitzer

*Kilde:

[https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadso
mraadet/1700-doer-af-luftforurening-i-
hovedstadsomraadet-om-aaret](https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadso
mraadet/1700-doer-af-luftforurening-i-
hovedstadsomraadet-om-aaret)

027

d. 24. januar 2021

Stop Lynetteholm

Jeg skriver som borger født, opvokset og bosiddende 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'.

Projektet er usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og særdeles udemokratisk i selve vedtagelsesprocessen set i forhold til projektets enorme størrelse og indvirken på Københavnerens liv og økonomi i årtier fremover. Andre borgere og organisationer kan bedre end jeg oplyse de præcise detaljer for hvorfor dette projekt er en katastrofe for Københavnerne i generationer frem, samt for vores miljø. Lyt til dem.

Stop dette katastrofale fantasifoster af en forurenende gældsfælde - eller lad som minimum Københavns beboere stemme om projektet i forbindelse med kommunalvalget!

Med venlig hilsen

Eva Kanstrup

-
2021

Høringssvar vedr. 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 replanlægning af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm'.

Klagepunkter:

1. Afsnit 5: Den lovpligtige redegørelse for alternativer
2. Afsnit 24: Redegørelsens dokumentation for det kulturgeografisk grundlag og Rumlig visuelle forhold
3. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

Punkt 1 vedr. Afsnit 5:

Der er kun i meget begrænset omfang redegjort for alternativer, og der indgår i redegørelsen en række udsagn der ligger udenfor dennes formål og mandat.

Specifikke bemærkninger:

I Afsnit 5.1 anføres at *"Byudvikling skal ske andre steder i København"* og at *"Lynetteholm ikke kan bidrage til udbygning af infrastruktur"*.

Disse udsagn mener jeg ikke ligger indenfor VVM redegørelsens opgave eller mandat, de fremstår politisk baserede og vildledende og bør derfor udelades.

I afsnit 5.1.2 anføres

"Byudvikling andre steder i København i løbet af de sidste 10 år er København vokset med ca. 100.000 nye københavnere og frem mod 2031 forventes byen at vokse med omkring 100.000 yderligere københavnere, så der i 2031 forventes at bo ca. 725.000 indbyggere inden for kommunegrænsen. Lynetteholm indgår ikke som en del af Kommuneplan 2019, men skal ses som et langsigtet bidrag til Københavns udviklingen frem mod 2070 /10/. Hvis Lynetteholm ikke etableres, skal Københavns Kommune på langsigt finde andre måder at udvikle byen på."

Disse udsagn mener jeg ikke ligger indenfor VVM redegørelsens opgave eller mandat. Fremskrivningerne for befolkningstallene er omdiskuterede og det er i sidste ende en politisk beslutning hvor mange boliger der skal bygges i Københavns Kommune og deraf hvor mange indbyggere der bliver plads til i kommunen. Endelig kan den afsluttende sætning diskuteres idet det er en politisk beslutning og ikke en naturlov at Københavns Kommune nødvendigvis skal udvikles, hvis det skal forstås i betydning forøgelse af befolkningstallet.

Hele afsnittet fremstår derfor politisk baseret og i værste fald vildledende og bør udelades, eller der bør redegøres for den usikkerhed de nævnte forudsætning er underlagt. I et VVM perspektiv bør der i så fald fremlægges en følsomhedsanalyse der dokumenterer hvordan ændringer i f.eks. befolkningsudviklingen vil påvirke projektet, særligt behovet herfor.

Ad afsnit 5.1.3 Overskudsjord skal anvises til andre miljøgodkendte anlæg

Der er ikke i tilstrækkelig grad undersøgt alternativer. Der opfordres til at Københavns kommune initierer en bredere alternativ undersøgelse i samarbejde med alle øvrige kommuner i region H.

Ad afsnit '5.1.4 Lynetteholm kan ikke bidrage til udbygning af infrastruktur'

"Etablering af Østlig Ringvej er teknisk set ikke afhængig af at Lynetteholm etableres. Men indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholm vil kunne bidrage til at finansiere Østlig Ringvej og metrobetjening af halvøen. Etableres Lynetteholm ikke, er der selvsagt ikke behov for en metro i den del af København."

Det ligger ikke indenfor VVM redegørelsens opgave eller mandat at argumentere for projektets økonomiske grundlag. Hele afsnittet fremstår derfor politisk baseret og vildledende og bør udelades.

Ad afsnit 5.1.5 Miljøstatus, hvis Lynetteholm ikke etableres:

"Den øgede trafik i byen vil medføre mere trafikstøj, som evt. kan blive reduceret ved brug af støjreducerende asfalt. På samme måde forventes luftkvaliteten i byen at blive påvirket af en stigning i antallet af biler, men udskiftning af vognparken og overgang til elbiler kan reducere påvirkningen."

Det er udenfor enhver rimelig tvivl at stort set al trafik indenfor Lynetteholms etableringsperiode vil være omlagt fra fossil-baseret til elektrisk. Bemærkningen er derfor vildledende og bør rettes eller fjernes.

Generel bemærkning:

Der fremgår kun et meget begrænset antal alternativer. Der mangler vurdering af f.eks. et mindre Lynetteholmprojekt med f.eks. 40,60 eller 80% arealreduktion, kombineret med alternative jordplaceringer som øst for Refshaleøen og sydpå langs prøvestenen, Avedøre, på eller omkring Peberholm, Langs Vestamagers kyst fra udmundingen syd for Kalvebodbroen, eller ved bakke-etableringen andre steder på Amager.

Ikke mindst mangler der redegørelse for hvilke alternativer der er undersøgt i samarbejde med øvrige kommuner i Region H.

Der opfordres stærkt til at disse alternative undersøges, herunder bør der fremlægges dokumentation for Co2 belastning ved forskellige alternativer, ligesom der bør fremlægges en komparativ risiko analyse.

Punkt 2 vedr. Afsnit 24: Redegørelsens dokumentation for det kulturgeografisk grundlag og Rumlig visuelle forhold

I kapitlets metodeafsnit hedder det blandt andet:

"Med udgangspunkt i de to metoder sikres en systematisk og ensartet gennemgang af by- og havnelandskaberne, som danner et velfunderet grundlag for miljøkonsekvensvurderingen af projektet."

Og senere

"I miljøkonsekvensrapporten beskrives derfor den visuelle konsekvens af etableringen af Lynetteholms anlæg set i forhold til havnens byrum omkring Lynetteholm. Her beskrives de mulige ændringer af oplevelsen af byrummet og af den landskabelige forbindelse til Øresund med

udgangspunkt i visualiseringer af nuværende og fremtidige forhold. Der anvendes eksisterende fotos fra år 2020 samt visualiseringer fra år 2035."

Alle visualiseringer er således fremlagt på grundlag af en nyetableret og ubebygget Lynetteholm, og er derfor stærkt vildledende for det endelige samlede projekt. Lynetteholm fremstår et sted mellem usynlig og ubetydelig, og giver det indtryk at de visuelle forhold for Københavnerne vil være stort set uændrede.

Med de fremlagte økonomiske forhold omkring det samlede projekt er en bæredygtig økonomi betinget af omfattende bebyggelse, og det må rimeligvis antages at den endelig bebyggelse i tæthed, højde og visuelt udtryk vil være meget lig de bebyggelser der er opført under de seneste 20-30 års byudvikling i Ørestad, Islands brygge, Kalvebod Brygge, Carlsberg Byen, Amager Strand og Nordhavn. Det må forventes at der vil blive planlagt med bebyggelsesprocenter der muliggør bebyggelse i højder svarende til de nævnte projekter.

Det eneste interessante vil være et inddrage visualiseringer af Lynetteholm i fuldt bebygget tilstand i 2070-2100. På grund af den valgte og stærkt kritiserede 'Slicing' af projektet vil man forventeligt henføre til at der ikke endnu foreligger en masterplan for bebyggelsen, men at VVM redegørelsen er afgrænset til det foreliggende.

Men de foreliggende visualiseringer er i bedste fald utilstrækkelige. Mere nøgternt må de betegnes som vildledende, både i forhold til VVM redegørelsens formål, herunder den metodebeskrivelse der fremføres i afsnit 24. Det er teknisk umiddelbart tilgængeligt, på basis af de øvrige nævnte byggerier, at fremlægge rimeligt retvisende visualiseringer. Alternativt, må VVM redegørelsen trækkes tilbage under henvisning til omtalte Slicing, som andre høringsvar redegør bedre for.

Det er stærkt kritisabelt at det ikke er muligt for Københavns borgere at danne et realistisk billede af den endelige Lynetteholm, og der skal derfor opfordres til at der fremlægges retvisende visualiseringer for den endelige bebyggelse som den kan antages at fremstå i år 2070-2100.

Punkt 3: 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 høringsvar, 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

Thomas Aagaard Sørensen

Kontakt:

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Michael Hansen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Hvorfor har vi så travlt?

I 2018 indgik daværende statsminister Lars Løkke en aftale med daværende overborgmester Frank Jensen en aftale om Lynetteholmen.

I 2019 besluttede Borgerrepræsentationen i København projektet med et stort flertal efter at Enhedslisten og Alternativet var smidt ud af budgetforhandlingerne, fordi de ikke kunne stemme for Lynetteholmen og tunnelbyggeriet under et.

Nu forsøges beslutningen af den første etape så at blive presset igennem, idet fristen for indsendelse af høringssvar til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er nu – d. 25/1. (se mere på deres hjemmeside)

By og Havn, som står for projektet, forsøger at gøre projektet spiseligt ved at forsøge at overbevise os om, at det kun er klimasikringen, der i første omgang skal gennemføres. Senere kan det så besluttes

- 1) at øge boligudbuddet og sikre et attraktivt prisniveau med nye 35000 boliger
- 2) at forbedre mobiliteten med en havnetunnel til Kastrup (Østre ringvej) og metro
- 3) at projektet skal være selvfinansierende.

Spørgsmålet er om dette holder, og hvad vil det medføre af konsekvenser for byudviklingen i København?

Er klimasikringen af byen nødvendig?

Ja, det viser hele klimasituationen. Vi er pga den stigende vandstand nødt til at foretage en kystsikring af Københavns Havn, de lavtliggende områder på østAmager og kyststrækningen ned mod Holmene ved Avedøre.

Her er forslaget om at bygge Lynetteholmen opstået som et "kinderæg", som Lars Løkke udtalte. Planen skulle altså løse flere problemer : både By og Havns økonomiske underskud ved Metrobyggeriet og overskuddet af jord fra byggerierne i København.

Kan byggeriet på Lynetteholmen bringe boligpriserne i København ned?

Gennem de senere år er der bygget et utal nye boliger i København. Det har ikke fået priserne på boliger til at falde. Tværtimod er priserne steget med over 20.000 kr. pr. m² på ejerlejligheder de sidste 10 år. Prisen er altså fordoblet på trods af et stærkt øget udbud af nye boliger.

Konsekvensen er, at folk med almindelige indtægter tvinges ud af byen, og vi får et København for den rige del af befolkningen. Den udvikling har vi set i mange andre europæiske hovedstæder. Den udvikling ønsker vi ikke for København!

Syv vrede borgmestre fra omegnskommunerne går sammen om en artikel i Politiken (24/9 2020), hvori de opfordrer Folketinget til at droppe projektet om Lynetteholmen. De mener, at byudviklingen gennem de sidste mange år udelukkende har haft focus på København og at der mangler en regional planlægning.

Er der ikke mere fornuft i at få en udviklingsplan for hele regionen?

Kigger vi på behovet for boliger i byen er der lige nu 15.196 tomme etageboliger iflg. Danmarks statistik. Og kigger vi på befolkningstilvæksten er den faldende i forhold til tidligere. Så måske tager udviklingen en helt anden retning end den forventede i undersøgelsen?

Vil Lynetteholmen medføre mere trafik i byen?

I de første planer talte man om at gøre Lynetteholmen bilfri.

Dernæst en betalingstunnel og nu er det nået til en metro og en gratis tunnel fra Nordhavn over Lynetteholm helt til Kastrup. Alt sammen i erkendelse af at Lynetteholmen ligger afsides og derfor kræver infrastruktur for at man kan bo området.

Anlægget af projektet strækker sig over de næste 35-40 år med alle de gener, det medfører af støj og luftforurening for rigtig mange mennesker i de nærliggende områder.

Jeg køber ikke argumentet med, at de 700 lastbiler, som kommer til at belaste dele af vores by de næste 30-40 år, kører her i forvejen.

For det første afhænger mængden af den jord, som skal køres væk af hvilke byggerier, der sættes i gang. Hvis vi ikke bygger Lynetteholmen med en metro samt et vejanlæg, vil mængden af overskudsjord falde betydeligt.

For det andet er der politik indblandet! Hvis vi f. eks. undlader at give tilladelse til 1500 parkeringspladser under byggeriet på Postgrunden, så falder mængden af jord ved nybyggeri og renovering betydeligt.

Den overskudsjord, som vi ikke kan undgå, vil kunne bruges til at bygge nødvendige diger.

Hvis København skal leve op til beslutningen om at være CO2-neutral i 2025, kræver det store ændringer. Det leverer dette projekt absolut ikke – nærmest trærtimod!

Kan projektet selvfinanseres?

Hele planen bygger på, at opfyldningen af området skal ske ved at firmaerne betaler for at komme af med deres overskudsjord samt en anlægsgaranti fra kommunen på 400 mil. kr. Klimasikringen er berammet til at koste 1.8 - 2 mia. kr.

Dertil kommer selve bebyggelsen af området med salg af byggegrunde. Hvis der er underskud, kan man forvente at priserne på grundene stiger yderligere samt at der bygges i højden. Er det det vi ønsker?

Hvordan ser udviklingen ud for befolkningsvæksten de næste 10-20-30-40 år? Er der overhovedet brug for alle de boliger, hvor beregningerne på nuværende tidspunkt viser, at grunden alene pr lejlighed kommer til at koste 2 millioner?

Meget kan nå at ændre sig. Allerede nu er tendensen at folk flytter ud af byen pga for høje boligpriser.

Findes der alternativer?

Ja, vi kan bygge diger samt en sluseport eller vi kan bruge tid på at undersøge alternative muligheder. Hvorfor haste en så vigtig og dyr beslutning igennem? Hvem siger at dette forslag er det rigtige?

Vi står foran et kommunevalg og meget kan ændre sig efter valget. Både Lars Løkke og Frank Jensen er fortid, og vi står foran ny mulighed måske med et andet flertal i Borgerrepræsentationen som bedre vil inddrage borgerne i planlægningen af fremtidens København under hensyntagen til både klimaet og boligprisernes udvikling.

Derfor udsæt projektet til efter kommunevalget, så vi får tid til at få afklaret andre løsninger!

Hvis du er interesseret i flere oplysninger kan du læse mere bl.a på

By og Havns hjemmeside, Stop Lynetteholm facebookside, Rådet for bæredygtig trafik Noah.

Pylle Grethe Jørgensen

Medlem af Lokaludvalget for Enhedslisten.

Stop Lynetteholmen

Høringssvar af Mikael Hertoft

Kort over Lynetteholmen og Refshaleøen



Anm.: Kortet viser Lynetteholmen (grøn), Rensøanlæg Lynetten (gul) og resten af Refshaleøen (rød).

Fra Lars Løkkes, Frank Jensens og Ole Birk Olesens præsentation af Lynetteholmen i oktober 2018

En megastor plan for Københavns fremtid er ved at blive lusket igennem, mens folk sidder hjemme og gemmer sig for Coronaen. Lynetteholmen bliver præsenteret i små bidder – også kaldet "Salamimetoden" fordi pølsen bliver skåret ud og solgt i tynde skiver. Men vi kan og skal stoppe den plan. Det er kun finanskapitalen og byggematadorerne og transportfirmaerne der vil tjene på Lynetteholmen. Almindelige mennesker vil tabe på den ... og ikke bare i København. Og først og fremmest: Lynetteholmen er en katastrofe for klimaet og strider direkte imod Danmarks klimamål om at reducere co2 forbruget med 70 procent.

Der er 6 meget gode grunde til at gå imod dette fantastiske projekt.

1)

Spekulationsøkonomi

Projektet bygger på spekulationsøkonomi – det skal finansieres af offentlige kasser i mange år i et håb om at det så – om flere årtier, vil give overskud, ved at det offentlige sælger byggegrundene til bygherrerne. Det kræver at grundene bliver solgt dyrt – og det kræver at bygherrerne kan bygge så de tjener mange penge på det. Præcis den samme logik der har produceret de nye triste betonbyggerier mange steder i København, med lejligheder der ikke er til at betale for almindelige mennesker.

Ifølge Ole Birk Olesen, fra Liberal alliance, der var minister ved præsentationen, koster det cirka nul kroner at bygge Lynetteholmen. Projektet skal være økonomisk løftestang til finansieringen af infrastrukturen, hvor indtægterne blandt andet kommer fra salget af grundene på Lynetteholmen.

Alttinget rapporterede den gang: På spørgsmålet om projektets omkostninger, lyder det kækt fra Ole Birk Olesen:

"Det koster cirka nul kroner. Vi modtager penge for at modtage jorden, som finansierer metalpladerne rundt om øen. Dermed får vi en gratis ø, som man så kan sælge grunde til bagefter. Salget af de grunde skal især finansiere havnetunnelen," siger Ole Birk Olesen.

Men alene havnetunnelen vil koste 20 milliarder, skønnede regeringen i oktober 2020, så er der en metro, så er der bygningen af den kunstige ø og alle udgifterne til at bygge offentlige skoler, idrætsanlæg, grønne områder osv. Udgifterne kommer først – og indtægterne ved salg af grunde – måske bagefter – det er derfor det er et spekulationsprojekt – og selv hvis det lader sig gøre, betyder det at kvadratmeterne til boliger og arbejdspladser bliver ekstremt dyre.

Til gengæld vil skatteindtægterne fra øen blive mindre, for grundskylden fra de nye grunde vil gå ind i projektet, er det planen.

2)

Belastning af klimaet

Projektet vil belaste klimaet. At bygge en stor ø ude i Øresund med mange millioner tons jord og betenhuse koster så meget CO₂ aftryk at det sprænger ethvert håb om at reducere Danmarks CO₂ aftryk. Rambøll skønner i deres VVM redegørelse at der skal lægges 82 millioner tons jord ud i Øresund. Alene transporten af dette vil sætte et enormt klimaaftryk. Man er også nødt til at fjerne noget af den havbund der allerede er der.

3)

Degradering af det gamle København

Projektet vil gemme det gamle København bag endnu mere betonbyggeri. Der skal bygges boliger til 35.000 mennesker og lige så mange arbejdspladser. Det vil belaste trafikken og lokalmiljøet i København i årtier. København har brug for grønne områder og åbne områder. Men for at finansiere Lynetteholmen skal Kløvermarken på Amager og Refshaleøen også bebygges. Kløvermarken er i dag et stort grønt, åbent, fladt område, der bruges til fodboldbaner – noget Amager har super meget brug for. Refshaleøen er i dag et udviklingsområde for kultur og mange små virksomheder – og hjemsted for både Copenhell og Distortion – to musikarrangementer som glæder mange mennesker, men også helst skal ligge lidt isoleret fra beboelse fordi de larmer ad helvede til.

4) Ødelæggelse af havmiljøet

Projektet vil ødelægge havmiljøet udenfor København – og selv om skovene af ålegræs er under havets overflade, så suger de alligevel CO₂ ud af atmosfæren. For ikke at tale om skaden på fisk, lystfiskere og Øresunds skønhed.

5)

Flytning af rensningsanlægget Lynetten

Projektet kræver at man flytter rensningsanlægget Lynetten til Køge bugt ... et lavvandet område som ikke har brug for så meget lort fra Københavnerne. Det er en dårlig ide miljømæssigt – og det vil koste ca 12 milliarder kroner skønner Ingeniøren i januar 2019. Og i øvrigt har ejerne af Lynetten meddelt i december 2020, at de ikke vil flytte. Lynetten er et fællesseje mellem 15 sjællandske kommuner – og mange af dem er lodret imod hele projektet med Lynetteholmen.

6)

Falske argumenter for Lynetteholmen

Endelig er argumenterne FOR Lynetteholmen falske, hver og et.

Den tidligere statsminister og tidligere medlem af Venstre Lars Løkke kaldte Lynetteholmen et "Kinderæg" der løste tre problemer: stigende bolig efterspørgsel – bedre trafikale forhold i byen og bedre klimasikring af København.

Frank Jensen der stadig var overborgmester, da Lynetteholmen blev præsenteret i oktober 2018 understregede at **mindst en fjerdedel af boligerne på Lynetteholmen skal være almene boliger.**

"Det bliver en københavnsk bydel med strand og grønne områder og en stor andel almene boliger, så **der også kan bo mennesker med ganske almindelige indkomster,**" siger den nu tidligere overborgmester. Det er falsk, for ja – der er brug for billige boliger i København – men nej det vil Lynetteholmen ikke skabe, for hele økonomien bag ved kræver, at boligerne bliver dyre. Som de er blevet i alle de nye kvarter der er bygget efter samme spekulationsmodel – og boligerne vil for øvrigt først komme langt ude i fremtiden.

Ja – Vi skal kystsikre byen, men ikke ved at bygge en kunstig ø. Lynetteholmen vil ikke sikre byen mod stormfloder fra syd. Derimod blev der i 2015 udarbejdet et projekt for at bygge diger til stormflodssikring af København i både syd og nord. Det vil koste 2-3 milliarder kroner. Det er det vi har brug for.

Det vil kunne kombineres med ruter til gående og cyklister og måske lidt serveringssteder og kulturhuse. Men ikke en kunstig ø.

Havnetunnelen vil ikke skabe bedre trafikale forhold i byen, tværtimod. Argumentet for at den skulle gøre det er, at den vil stoppe gennemkørende trafik fra Nordsjælland til Amager og den anden vej – gennem indre by. Men trafikundersøgelser viser klart, at det er en meget lille del af trafikken i det indre København. De fleste der kører til Indre By gør det – fordi de skal til Indre By. Det vil de selvfølgelig blive ved med, også selv om der kommer en havnetunnel. Hvis man vil have dem til at tage kollektiv trafik, så skal man investere i at gøre den bedre, billigere og mere stabil.

Havnetunnelen er en investering i biltrafik – der faktisk vil give mere trafik på Amager og ikke vil løse noget andre steder. Der har været en særlig diskussion af, om man kunne lave en Lynetteholm, der var bilfri. Teknisk set kan det sagtens lade sig gøre – men det bliver afvist – for hvis man ikke må have bil ude på den nye ø, så vil der ikke være nogen bilister der vil bo der – og så kan grundene ikke sælges til så høj en pris, lyder argumentet. Så Lynetteholmen er med til at cementere bilismen som fremtidens transportform. Havnetunnelen er i øvrigt af tilhængerne af Lynetteholmen blevet omdøbt til "Østre Ringvej" hvad der åbenbart lyder bedre og mere naturligt i deres øren..

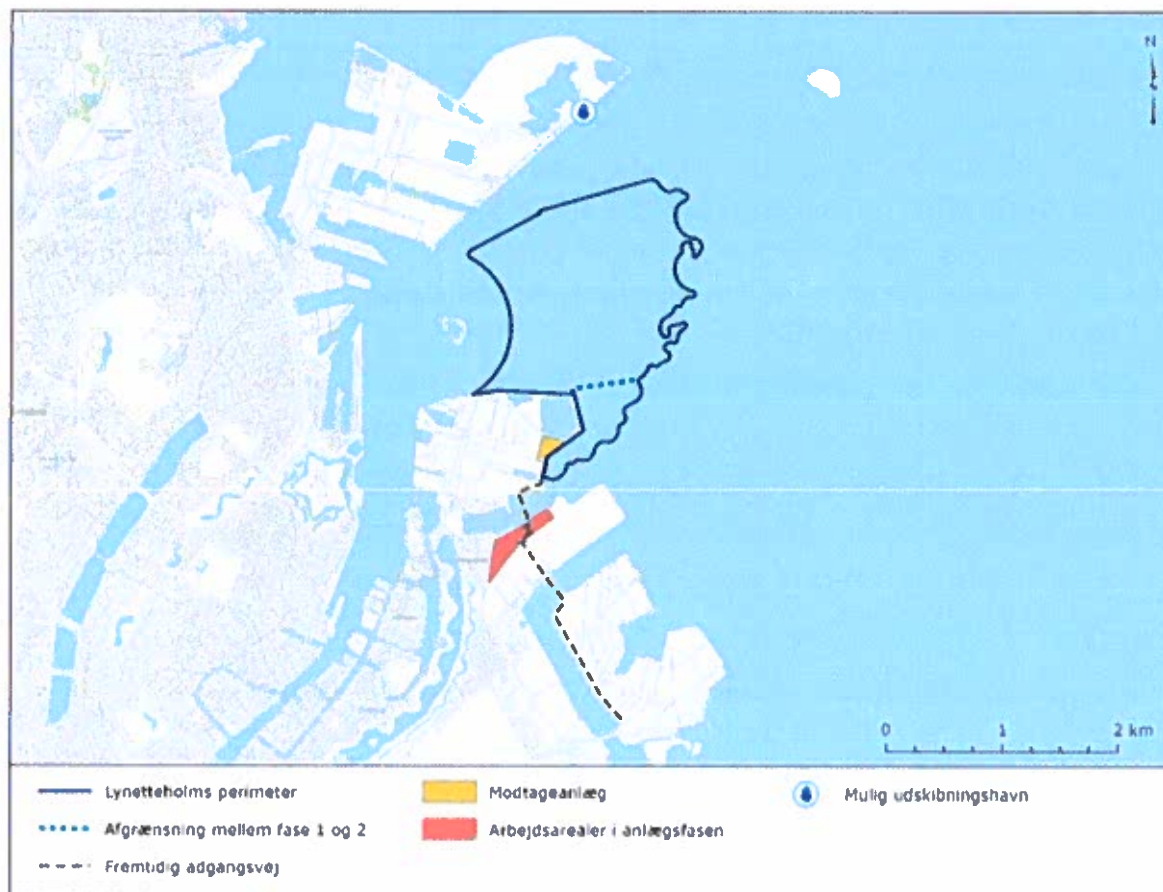
Endelig er der spørgsmålet om overskudsjorden, som Lynetteholmen skal bygges af.

Hvor kommer al den overskuds-jord fra? VVM-redegørelsen regner med at der vil være 2,6 millioner tons jord i overskud hvert år fra Storkøbenhavn de næste 30 år – for det har der været i gennemsnit tidligere. Men det har været i en situation hvor København og andre dele af byen blev udbygget i et voldsomt tempo. Men nu er der kun få områder tilbage der kan bygges på – og argumentet for Lynetteholmen er jo netop at der ikke er flere byggegrunde tilbage. Så der er grund til at tro at der ikke kommer så meget overskuds-jord fra andre dele af byen. Endelig er en del af den overskuds-jord der er fra byggeri af Havnetunnelen og den nye metro til Lynetteholmen – som der ikke er brug for, hvis ikke øen bygges. Og overskudsjord kommer også fra bygning af parkeringskældre i nybyggeri: Et dårligt krav, der cementerer privatbilismen.

Salami-metoden i høringen

Trafik- miljø og boligstyrelsen har sendt Lynetteholmen i høring i slutningen af november og alle kan indsende høringssvar indtil 25. januar.

Men det er ikke hele projektet, der bliver sendt i høring – faktisk kun en lille del af det. Nemlig den del der handler om at bygge en ring i havet, det såkaldte perimeter - som så senere kan blive fyldt op med jord.



Figur 1: Lynetteholmens perimeter - den ring, som VVM redegørelsen handler om.

Alene denne lille del af projektet har man beregnet vil udlede næsten 35.000 tons co2 og altså give en meget stort bidrag til klimaforandringerne – Man regner med at der skal køres 9.960 gange med lastbiler, i gennemsnit 80 kilometer fra et sted midt på Sjælland – men det er bare en lille del af Lynetteholms projektet.

For i undersøgelsen er der intet om hvad det så vil koste – for klimaet og for pengene – at fylde hullet op, at grave og bygge havnetunnelen og den nye metroforbindelse, betonhusene osv.

VVM redegørelsen bruger altså det trick at de kun præsenterer en lille del af projektet – selv om det strider mod EU's regler for hvordan VVM-undersøgelser skal præsenteres – der udtrykkeligt forklarer at man skal miljøvurdere et projekt i sin helhed. Men når det første så er igangsat og gennemført – så er det jo et argument for det næste skridt osv.

Københavns fremtid skal ikke bygge på manipulation med miljøredegørelser og spekulationsøkonomi.

Lynetteholmen – og perimeteret: Nej tak!

file:///C:/Users/Bruger/Downloads/Lynetteholm%20Miljkonsekvensrapport%2024112020%2010.pdf

Fra: rasmus johansson
Sendt: 24. januar 2021 21:14
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetteholm

Trafik- bygge og Boligstyrelsen
Sendt til: VVM@tbst.dk

24. januar 2021

Høringssvar om miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Mit navn er Per Rasmus Johansson, og jeg bor med min familie på Margretholmen, herunder 2 små børn på 3 og 5 år.

Jeg synes at etablering af Lynette Holmen er en god ide. Der er brug for nye boliger i København, og jeg er sikker på at Lynetteholmen vil blive et dejligt sted at bo.

Jeg har dog en meget konkret bekymring angående, hvordan anlægsfasen fra 2021 – 2025 kommer til påvirke trafiksikkerheden i området.

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.

Den trafikale situation her i området er dog allerede så farlig, at det kun er et spørgsmål om tid, inden et barn bliver kørt ned. Noget må gøres hurtigst muligt og for mig er det helt ubegribeligt, at der overvejes en yderlig øgning af trafikken uden at først se på den eksisterende trafiksikkerhed.

Forlandet (vejen langs Margretholmen, hvor vi bor) og Refshalevej er smalle, mangler fodgængerfelt og lyskryds og drejer kraftigt med minimal opsyn. Alle børn, der dagligt krydser Forlandet på vej til skole og daginstitutioner, er bogstaveligt talt nødt til at løbe over den! Hvis de ikke løber eller cykler meget hurtigt, risikerer de på grund af den minimale sigtbarhed at blive kørt over af en bil eller lastbil, som ofte kommer med høj fart.

Jeg røber dagligt til min datter på 5 år, som selv er begyndt at cykle ved siden af mig eller min hustru: NU! HURTIGT!, Når vi skal krydse Refshalevej. Det er meget ubehageligt, og jeg kan mærke, at det gør hende utryg og usikker i trafikken, da hun ikke kan gøre noget "rigtigt".

Jeg foreslår, at der etableres fodgængerfelt med lyskryds ved krydset mellem Refshalevej og Forlandet. Et almindeligt fodgængerfelt uden lyskryds vil ikke være tilstrækkeligt, da biler og lastbiler ikke vil nå at bremse ned. Derfor må tiltagene også suppleres af advarselsskilte om krydsende børn og virksomme fartbump.

Uheldigvis er det ikke kun lyskryds, der mangler i området.

På vej til skole og børnehave cykler vi - som alle de andre hundredvis af familier - på Refshalevej, som bliver til Kongebrovej og senere Danneskiold-Samsøes Alle. Denne vej mangler forhøjet cykelsti på den ene side. Vejen er også så smal, at busser og lastbiler systematisk kører ind over cykelstien, når vejen drejer. Dette er livsfarligt for både voksne og børn.

Jeg har personligt oplevet, at en 2A bus kørte ind over cykelstien mellem min 5 årige datter og jeg, da vi cyklede sammen. Jeg var virkelig bange for, at hun skulle blive kørt ned, da jeg hverken kunne komme frem til hende eller se hende. Jeg blev nødt til at bremse min cykel og vente på, at bussen var kørt helt væk fra cykelstien, inden jeg kunde se, om hun var ok.

Jeg foreslår, at man gør cykelstien til en ophøjet cykelsti. Hvis busser og lastbiler ikke kan køre på vejen, uden at krydse cykelstien, så bør disse busser og lastbiler køre en anden vej, hvor de kan køre uden at bryde færdselsreglerne.

Endelig må jeg påpege, at Raffinaderivej langs med Kløvermarken, og hvor utallige lastbiler hver dag kører, fuldstændigt mangler cykelsti (bortset fra ca 25 meter ved fodboldklubben), ligesom der kun er fortovej i den ene side. Og det på trods af, at vejen dagligt bruges af virkelig mange borgere, som bruger sportsanlægget ved Kløvermarken, Strandparken på Amager og de mange andre fritidstilbud, som tilbydes på Amager og kræver, at vi kører den vej. Så får jeg fornemmelsen af, at det i det hele taget er et bevidst valg ikke at prioritere trafiksikkerheden i det område, hvor vi bor. Det er dybt urimeligt at lave boligkvarter herud og "lokke" børnefamilier hertil og så samtidig ikke imødegå den øgning i trafikken, som vi har været vidne til de sidste 4 år.

Raffinaderivej er på nuværende tidspunkt så hårdt trafikeret med lastbiler til Amagerforbrænding Center og så farlig, at vi simpelthen ikke tør at cykle der med børn. Er det det "grønne" København, I ønsker?

Skulle Lynetteholmsprojektet blive en realitet, vil der med tiden blive bygget flere boliger til almindelige borgere, og jeg er ikke i tvivl om, at man på et tidspunkt vil indse, at man også er nødt til at investere i trafiksikkerheden i området.

Jeg mener dog, at det er vanvittigt at vente til anlægsfasen er overstået, og den øgede trafikken i mellemtiden har medført rædsel og givetvis dødsfald. Situationen må forbedres nu og inden, at trafikken øges yderligere.

Med venlig hilsen

Rasmus Johansson

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv 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,

Sarah Bach-Pedersen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: jens bredsdorff
Sendt: 24. januar 2021 21:19
Til: VVM-Sager
Cc: indrebylokaludvalg@okf.k-k.dk
Emne: lynetteholm

Jeg har mange indvendinger, men kun en der ikke kan ændres eller rettes i løbet af 30-40 år .
Asfalteringen af "slaget på reden " kan kulturarven, og den sidste illusion om københavn som
havneby på denne måde begraves og fratage mig muligheden for at pege på Øresund og fortælle
mine børnebørn om " slaget på reden" venlig hilsen en gammel københavner arkitekt maa. Jens
Bredsdorff

Fra: Andreas Trägårdh
Sendt: 24. januar 2021 21:22
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar ang. Lynetteholm

Høringssvar ang. Lynetteholm

d. 24. januar 2021

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringssvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelsesprocessen. Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm. Dette virker på mig helt uforsvarligt og dybt påklageligt. I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer der strider i mod almindelig sund fornuft.

Klagepunkter:

De ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til:

- 1) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- 2) Øget luftforurening, som uøvrigt allerede er et stort problem. Det estimeres at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet*
- 3) Øget CO2 udledning, som vi ellers i disse klima krisetider altid burde fokusere på at minimere
- Negative påvirkninger i forbindelse med etablering af holmen og byggeriet på den. Det vil i anlægsprocessen påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med:
- 4) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- 5) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO2 de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræs egnene som naturligt habitat
- 6) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- 7) Negativ påvirkning af havmiljøet. forårsaget af oprensingsprocessen

Slutteligt vil jeg påpege at noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de visualiseringer vi er blevet præsenteret for, hvor køer og får går og græsser på store, grønne vidder.

Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m2 pr indbygger mod 150 m2 pr indbygger i resten af byen. Og så skal der nu åbenbart også lige være plads til en enorm idrætspark med flere anlæg, hvis man spørger V borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard? (Altinget Hovedstaden, d. 21/2 2012). Blot endnu en ting der får dette projekt, til at virke mere som et luftkastel sat i søen for at sikre det enormt gældsatte By & Havn en ny indtægt og politikerne nogle nye talepunkter, end et projekt der reelt løser noget for Københavnerne.

Med venlig hilsen

Andreas Trägårdh

Kilde*

https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/1700-doer-af-luftforurening-i-hovedstadsomraadet-om-aaret?fbclid=IwAR2a4ZkiP-uSFj9r1RMpSOtYIWt6paQMslYY_V8scwxh3Zp5MipqGPrYKb4

Fra: Kasper Karlsen
Sendt: 24. januar 2021 22:41
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar til VVM rapport for Lynetteholmen

Til Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen.

Jeg sender her mine bemærkninger og bekymringer til miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholmen.

Indledning

Overordnet set er jeg på nuværende tidspunkt hverken for eller imod etablering af Lynetteholmen, 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, at Lynetteholm vurderes uden at inddrage metrobyggeriet, havnetunnelen og en Østlig 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 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 vildledning af borgerne og ulovlig praksis.

Alternativer til anlæg af Lynetteholmen er ikke undersøgt grundigt nok

Endvidere finder jeg det stærkt bekymrende, at alternativerne til anlæg af Lynetteholmen 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.

Metrobetjening af Lynetteholm bliver irrelevant, hvis Lynetteholm ikke anlægges, og østlig ringvej vil også kunne anlægges uden Lynetteholmen. 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. Der er kritisabelt at der er valgt den kortest mulige høringsfrist i en situation, hvor landet er delvist lammet og lukket ned og for et projekt der vil påvirke de fleste københavnere i mindre eller større grad i 50 år frem.

Trafik

Endvidere er jeg bekymret over, 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 lidt under meget trafik. Dette forhold er kritisabelt nok i sig selv. Anlæggelsen af Lynetteholm bør undersøge mere skånsomme metoder for både borgere og miljø. Dette kunne være krav om

pramning (der kan elektrificeres) og/eller krav om at de lastbiler der trods alt skal hente overskudsjorden holder sig på et vejnet, der er egnet til tung trafik og kører til nærmeste udskibning. Det er ligeledes beskæmmende at krav om elektrificerede lastbiler ikke er nævnt som et muligt alternativ for at nedbringe miljøbelastningen. Det er trods alt et projekt med afhændelse af overskudsjord de næste 25+ år. 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 afstørrelsesorden 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. Det er for os beboere meget utrygt at færdes med vores børn ved og over Refshalevej, hvor der end ikke er en markeret fodgængerovergang. Der er desværre en udbredt magtesløshed over situation allerede nu, som kun vil forværres ved øget tung trafik til Lynetteholmen projektet. Vi vil helst se tiltag før en alvorlig ulykke indtræffer.

Den planlagte dieselbaserede lastbils-løsning harmonerer i min optik meget dårligt med København Kommunes erklærede mål om at blive første hovedstad der er CO2 neutral (i 2025). Jeg håber og antager at den manglende fremsynethed og grønne profil må vække opsigt hos By & Havn's ejere; Københavns Kommune og Staten.

Margretheholms Havn og sejladsforhold

Det noteres at selve jordtransporten efter 2023 føres over Prøvestenen og videre ad en separat rute til depotet bagom Margretheholmen, men jeg vil opfordre til, at Margretheholms Havn kan bevare sin frie adgang til havet ved, at lastbilerne kører under havnen i en tunnel, eller en akvædukt, frem for over havnen på en dæmning med klapbro. Som ivrig fritidssejler sejler jeg 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. Derudover nævnes der også at dæmningen over havnen forudses at gøres permanent. Dette vil være katastrofalt for havnen og den rekreative værdi den også vil have for Lynetteholmens fremtidige beboere. Der henstilles til mere grøn fremsynethed og mindre økonomisk kortsigtethed.

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. 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 & 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?

Den øgede tunge trafik langs Refshalevej er meget tæt på visse beboere og huse, deriblandt undertegnede. Jeg ønsker belyst hvordan der sikres at støjgrænser overholdes og anbefaler kraftigt at det nuværende sorte plankeværk (støjværn) langs Refshalevej får dispensation, til at forblive, som det er eller gøres mere effektivt. Der er lige nu rejst et krav fra Teknik og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune om at det skal ryddes. Vi vil meget gerne kunne åbne vores terrassedøre, og nyde udelivet i vores grønne oase, med mindst mulig støj og partikelforurening, samt optimal sikkerhed for vores børn.

I det hele taget lider projektet under en manglende grøn fremsynethed og 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.

Jeg er for udvikling og erkender at vi også bliver flere og flere i København i fremtiden, men et projekt af denne størrelse og med denne indvirken på de fleste københavnere mange år frem, fortjener bedre borgerinddragelse, en mere grøn profil og i det hele taget bedre afsøgning af alternativer.

Mvh
Kasper Karlsen

Fra:
Sendt: 24. januar 2021 22:52
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Vedr. arbejds trafik til etablering af Lynetteholmen.

Da Refshalevej pt. er en meget farlig skolevej for de mange mange børn (Ca. 500) der bor på Margretheholmen, er det yderst bekymrende at trafikbelastningen bliver øget ved påbegyndelsen af Lynetteholmen – Særligt en øget tung trafik er meget foruroligende.

Dels er det svært og farligt (Meget trafik og dårligt udsyn) for de mange bløde trafikanter at krydse Refshalevej ved Vandflyverhangaren, og dels er hele vejen fra Margretheholmen til Christianshavnsskole så smal, at der ofte opstår farlige situationer for cyklister ved buskørsel og anden tung trafik.

Så allerede som trafiksituationen er nu, er der hårdt brug for dels en sikker overgang på Refshalevej for bløde trafikanter fra Margretheholmen og dels en sikker cykelvej til og fra skole for alle skolebørnene på Margretheholmen. Dette må udbedres før en øget trafikbelastning.

Udover bekymringer vedr. en øget farlig trafik i området, er det nedslående at læse om konsekvenserne for den generelle trivsel i dette store boligområde ved etableringen af Lynetteholmen. Margretheholmen huser rigtig mange børnefamilier, der i høj grad bruger de dejlige grønne områder i dagligdagen – Både som familier, men også til at dyrke det særlige sociale fællesskab, som det er lykkedes at skabe på Margretheholmen.

Ved – med støj og forurening fra tung trafik - at reducere kvaliteten af disse grønne områder, vil det liv der i dag sprudler mellem og omkring husene lide nød. Dette vil mærkbart påvirke daglig trivsel og livskvalitet negativt for områdets ca. 2000 beboere.

Med venlig hilsen

RIGMOR HEEBØLL
Space planner / Arkitekt MAA

- Jeg er dybt bekymret over hvordan Københavns Kommune og By & Havn gennemtrumfer alt for hurtigt godkendelsen af projektet Lynetteholmen.
- Gennemtrumfer det uden at hele totalprojektet er fremlagt! For hvad med FLYTNING AF RENSNINGSANLÆGGET Lynetten!!!!!!
- Der mangler en debat og nytænkning af **kystsikring og stormflodssikring** af København eller/ og Sjælland, ja hele Danmark! Det kræver **omtænkning og koordination** med de øvrige kommuner og staten! Selvfølgelig har vi brug for og skal der etableres en kystsikring ,med dige, porte og forskellige slusesystemer som ikke hindre erhvervs og fritids sejlads.
Lynetteholmen er ikke svaret på denne stormflodssikring / kystsikring som den ser ud nu.
- Jeg er bekymret for Øresunds kvalitet som farvand, forsnævring af Øresund og de følger deraf i form af strømændringer, påvirkning af vandstanden på kyster og moler.
- Jeg er bekymret for de manglende demokratieprocesser omkring godkendelsen af Lynetteholmen. Manglende muligheder for borgerne at deltage i en debat omkring miljøkonsekvenserne, manglende hensyntagen til Covid19 situationen der gør stormøder umuligt. ingen alternative løsninger med dette kæmpe problem for alle os der gerne vil deltage i sådan en debat.
- Uæstetisk udformning af Lynetteholm ø. Det er en øjebæ fra vandsiden og fra landsiden.
- Hvad er prisen for etableringen af Lynetteholmen inkl. flytning af Rensningsanlægget og anlæg af veje og metro, havnetunnel mm koster!!!!
- Sidst men ikke mindst! Danmarks største forenings-ejede lystbådehavn, **Margretheholms Havn**, har brug for en åben tilgang til Øresund, dag og nat. støt op omkring den billigere løsning med et **Akvædukt** med ramper i stedet for B&Hs' broløsning.

vh

Hilda Goos,

Fra: Lotte Aare
Sendt: 24. januar 2021 21:37
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
- 3.
- 4.
5. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
- 6.
- 7.
8. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
9. 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 af de miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen af løfterne om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO₂ der udledes når man bygger en Ø. Ingen af græsplænerne 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' jf. 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.

Venlig hilsen

Lotte Aare

-

Høringssvar til 'Lynetteholm miljøkonsekvensrapport' (VVM)

Generel bemærkning til tidsfrister.

Det er ikke tilstrækkelig lang frist ift hvor stort et byggeri og det virker påfaldende at en høring lægges over helligdage og ferie, med så stor en volumen materiale der skal overskues. Det er et af de største byggerier i KBH der påvirker mange mennesker i lang tid.

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

Specifikt ifht. VVM'en for Lynetteholm.

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

Støjgener og trafikgener.

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

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

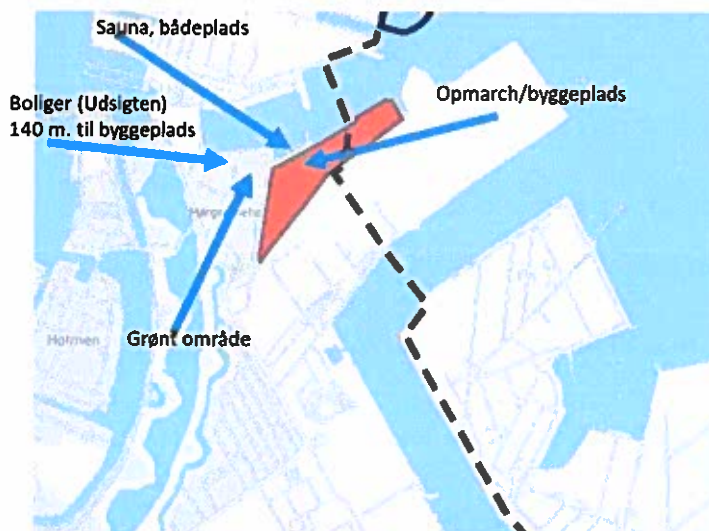
Støjpåvirkning: (se evt. kort 1a og 1b)

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

- Der efterspørges konkrete forslag til, hvordan lovgivningen søges overholdt (VVM s. 21), idet det oplyses, at nedramning af spuns-plader giver støjniveauer i området på min. 45-50 dB(A), mens grænseværdien er 40.

- Det foreslås, at byggepladsen nær byggeriet Udsigten rykkes længere bort fra dette område. Støj fra byggepladsen/arbejdsarealet, der skal anlægges mindre end 150 m. fra byggeriet Udsigten og lige op til et lille grønt åndehul her, vil påvirke livskvaliteten for beboerne. Konsekvenserne heraf for livskvaliteten for beboere i området er kun overfladisk beskrevet i VVM'en. Som beboere kommer vi til at leve med generne i mange år, samtidig med at en del af os aldrig vil komme til at opleve et færdiggjort Lynetteholm. Et projekt med så langt tidsperspektiv bør afføde helt særlige hensyn til os borgere i København, som bliver umiddelbare naboer. Et arbejdsareal bør derfor ikke placeres så tæt ved det grønne område og Udsigten, og skal afskærmes grundigt

Kort 1a:



ifht støj og støv.

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, de 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 Margrethesholm ved krydset Refshalevej/Forlandet samt Forlandet/Margrethesholmsvej. 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 jorkørsler 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).

541

Fra: Nicole Lynn van der Doe
Sendt: 24. januar 2021 21:48
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Kære Styrelse,

Jeg har boet på Margretheholmen siden 2012 og har 2 yngre børn der går i skole på Christianshavn. Vi er alle cyklister og færdes dagligt på skolevejen mellem Christianshavn og Margretheholmen sammen med flere hundrede andre familier.

Jeg er bekymret og urolig for jeres konklusioner om at udbyggende trafiksikkerhed er nødvendig på strækningen (hele strækningen). For jeg ser flere gange om ugen bløde trafikanter komme i tæt kontakt med bilister/busser/lastbiler. Jeg har været vid til mindst 5 reele uheld, hvor en cyklist har været i jorden- heldigvis uden voldsomme konsekvenser, men det er blot et spg om tid. For som årene er gået er trafikken, af alle slags, kun blevet tættere.

Der er brug for lyskryds ved flyhangaren på refshalevej- meget farligt kryds. Og ordentlige cykelstier og fortov på den snoet vej forbi Noma på krutløbsvej. Jeg kan simpelthen ikke understrege nok hvor farlige disse 2 forhold er i dag!!! Og det hjælper ikke at der oftest ikke er lys. Jeg har skrevet til kommunen så mange gange omkring disse problemer- og fået anerkendelse, men ingen handling.

Derudover ser jeg problemer med overgang på begge broer på Danneskiold-Samsøes alle- vejen er simpelthen for smal til biler i begge retninger og blød trafikanter.

Der bliver kørt voldsomt hurtigt på krutløbsvej og Danneskiold-Samsøes alle, trods fartdæmpere.

Jeg håber I vil lytte til os der bor her og hjælpe os med at sikre vores børn en tryk skolevej, et sted i byen hvor trafikken øges hvert eneste år.

Mvh
Nicole van der Doe

Sent from my iPhone

572

Fra: Rasmus Lohals
Sendt: 24. januar 2021 21:48
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar Etablering af Lynetteholm (TS6040102-00024)
Vedhæftede filer: Høringssvar etablering af Lynetteholm.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9033678

Til rette vedkommende,
Hermed indsender jeg mit høringsvar til miljøvurderingen "Etablering af Lynetteholm".
Bekræft venligst for modtagelsen.
Mvh,
Rasmus Lohals Larsen

Høringssvar vedrørende etablering af Lynetteholm

Journalnr. TS6040102-00024

Jeg vil gerne udtrykke en række bekymringspunkter vedrørende den VVM-undersøgelse foretaget af By og Havn i forbindelse med ansøgning om etablering af Lynetteholm.

Vedrørende adgangsveje og påvirkning af Margretheholms Havn

I materialet fra By og Havn fremgår det at forslås anlæggelse af en alternativ adgangsvej via prøvestenen og bebyggelse af en dæmning med en klapbro, som vil begrænse sejlads ud og ind af Margretheholms havn. Jeg mener det ville være på sin plads at have undersøgt alternativer til en dæmning således at lystbådehavnen ikke spærres ind. Jeg er gjort bekendt med at der er taget initiativ til at stille forslag om en alternativ delvist nedgravet tunnel løsning der skulle være billigere at anlægge i bedste fald, og i værste fald koste det samme som dæmningsløsningen, og det vil medføre at lystbådetrafikken fra Margretheholms havn ikke begrænses.

At blokere indsejlingen til en lystbådehavn af Margretheholms havns størrelse på den måde med en klapbro der vil være lukket i dagtimerne alle hverdage risikere at ødelægge det eksisterende maritime miljø.

Denne alternative adgangsvej er jo en permanent anlæggelse af ny infrastruktur meget tæt ved et relativt nybygget boligkvarter i København som vil bestå i årtier fremover. Jeg synes ikke By og Havn har gjort sig umage nok i at foretage mitigerende tiltag eller komme med alternative løsninger for at undgå at forårsage permanente forringelser af nærmiljøet for en mere end 50 år gammel lystbådehavn, og et spirende ny boligkvarter (Margretheholmen).

Manglende visioner for integration med eksisterende nærliggende boligområder og kulturliv

Overordnet set oplever jeg By og Havns oplæg og VVM-rapport for anlæg af Lynetteholm er blottet for visioner og planer for hvordan de har tænkt sig at integrerer eksisterende boligområder som Margretheholmen, Margretheholms Havn, og den spirende kultur, og service erhvervsliv omkring Refshaleøen.

Der er mange visioner og glittet papir for øen set i isolation, men jeg savner visioner for hvordan Lynetteholmen kunne blive et aktiv for det nærliggende bestående levet liv på Refshaleøen i stedet for som nu, hvor det opleves som om at eksisterende bebyggelser og menneskeliv står i vejen for anlæggelsen af denne nye holm. By og havn fortager/forslår kun de allermest nødtørftige handlinger de kan slippe afsted med for at overholde lovgivningen.

Trafikale forhold på eksisterende vejnet

Jeg er ikke tryk ved at by og havns konklusioner omkring påvirkninger af det eksisterende vejnet på østamager lader til at være baseret på trafikmålinger foretaget i 2014. Især for området omkring Raffinaderivej, forlandet, Margretheholmen og Refshaleøen er der siden 2014 sket i en stigning i beboerantallet. Blandt andet er hele boligkomplekset Udsigten etableret i 2015 på

Margretheholmsvej med mere end 1000 nye beboer. Der er således stor risiko for at vurderinger om negative konsekvenser er underestimeret. Som daglig bruger af vejnettet i de nævnte områder kan jeg bevidne at de trafikale forhold for bløde trafikanter allerede på nuværende tidspunkt er stærkt kritisable og meget utrygsskabende, så har svært ved at forstå hvordan den planlagte forøgelse af tung lastbiltrafik ikke skulle skabe endnu farligere og uholdbare situationer.

Med venlig hilsen

Rasmus Lohals Larsen



Fra: Mette Rathdach
Sendt: 24. januar 2021 21:52
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Vedr. Anlæg af Lynetteholm.

Jeg synes grundlæggende, det er beklageligt at man ikke har undersøgt byudviklingsmuligheder, som alternativ til at bygge en halvø i Øresund.

Som københavnere burde vi have fået nogle alternative muligheder at holde projektet op i mod, så det også var lettere for os at forholde os til ideen.

Jeg mener det er en fejl at lukke København inde bag en stor ø - udsynet til Øresund er central og bør ikke afskærmes med en bydel. Det tror jeg vil ødelægge det særlige ved København og det charmerende ved at være en "havn".

Naturligvis er det vigtigt med stormflodsikring - men i følge Københavns Kommune stormflodsanalyser er truslen størst i den modsatte ende af havnen. Derfor burde man starte i den anden ende af havnen.

Jeg mener, at man burde afvente med at sætte projektet yderligere i gang indtil man har fremkommet med alternative løsninger på de udfordringer som Lynetteholm i teorien skal være et svar på. Umiddelbart må der være bedre og billigere løsninger.

Overskudsjord kan bruges til at lave bakker med - de er populære i et fladt land! Og når der er sne;))

Endelig tvivler jeg på at projektet er klimavenligt - og det ærgrer mig mest af alt.

Mvh Mette Rathdach

Fra: Ulla Rosenvold
Sendt: 24. januar 2021 22:01
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm
Vedhæftede filer: Høringssvar Lynetteholm (2).DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9033730

Høringssvar til miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm

Hele beslutningsprocessen omkring anlæg af Lynetteholm er dybt udemokratisk. Principbeslutningen om det gigantiske projekt blev taget i oktober 2018 af Løkke-regeringen og overborgmester Frank Jensen. Ikke engang politikerne i Borgerrepræsentationen var involveret. Det er absurd, at et så stort og dyrt projekt kan besluttet af ganske få mennesker uden nogen politisk og demokratisk debat. Den københavnske befolkning er på ingen måde blevet hørt.

Nu får befolkningen så lov til at forholde sig til miljøkonsekvenserne for en lille del af projektet, nemlig anlæggelsen af selve øen. Byggeriet på øen samt anlægget af den tilhørende havnetunnel Østlig Ringvej og metro er udskudt til senere høringer. At opdele en VVM-høring på den her måde er helt uacceptabelt og i strid med internationale regler. Reelt sikrer man på den her måde en de facto vedtagelse af havnetunnel og metro, inden der er gennemført en høring. Skal en høring give mening, skal den omfatte det samlede projekt med anlæg af øen, byggerierne og de medfølgende trafikanlæg.

Anlægget af øen italesættes som kystsikring af København, men det er en utilstrækkelig og dyr form for kystsikring. Lynetteholm vil kun være en delvis sikring af kysten mod nord, men der er også brug for sikring mod stormflod fra syd. Der findes bedre og billigere måder at kystsikre København på, end ved at bygge en kunstig ø.

Vi er dybt bekymrede over de konsekvenser, Lynetteholm vil have for havmiljøet i Øresund og fuglelivet i området. Der er i dag en stor biodiversitet i Øresund med mange fiskearter og tangskove, der er med til at bekæmpe klimaforandringerne. Med anlægget af Ydre Nordhavn er der fjernet havskov, nu skal der fjernes endnu mere. Det hænger slet ikke sammen med Københavns klimamål og plan for øget biodiversitet.

Samlet set vil anlægget af Lynetteholm betyde en øget CO₂-udledning på 350.000 tons. Et projekt, der har en sådan konsekvens, bør ikke gennemføres.

Miljørapporten beskriver, hvordan 700 lastbiler om dagen i omkring 30 år skal transportere jord til anlægget af Lynetteholm. Det vil i sig selv være til stor gene for mange københavnere. Det lanceres som en løsning til at komme af med

overskudsjord fra diverse anlægsprojekter blandt andet bygning af P-kældre. I stedet burde kommunen arbejde med at mindske mængden af overskudsjord, der skal transporteres rundt i byen for eksempel ved at begrænse privatbilismen og bygge letbaner.

Lynetteholm med den planlagte havnetunnel og motortrafikvej øst om byen vil betyde langt mere trafik. Det er den helt forkerte vej at gå, vi har brug for mindre, ikke mere trafik i byen, der i forvejen er belastet af alt for meget biltrafik og deraf følgende luftforurening og støj.

Lynetteholm forsøges solgt som et byudviklingsprojekt, der vil sikre flere og billigere boliger i byen. Men reelt fungerer modellen for hele projektet som en bremseklods for flere af de billige boliger, københavnernes har så hårdt brug for. Når forudsætningen er, at salget af byggegrundene på Lynetteholm skal finansiere metro og havnetunnel, vil det presse boligpriserne i vejret. Kommunistisk Parti er imod enhver byudvikling, der er med til at presse almindelige arbejdere ud af byen, fordi de ikke har råd til at bo her.

Da hele Lynetteholm-projektet blev lanceret første gang, fik vi at vide, at det ville være selvfinansierende. Men beregninger viser nu, at det ikke holder. Der er en underfinansiering på op mod 50 milliarder kroner eller mere. Det er totalt forrykt og uansvarligt at efterlade en sådan regning til vores børn og børnebørn.

Vi kritiserer på det skarpeste, at der igangsættes et så stort projekt, uden at de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser er undersøgt til bunds, og der er sikret en demokratisk beslutningsproces, som inddrager københavnernes. Helt overordnet er der brug for en byplanlægning, der omfatter hele hovedstadsregionen. Al udvikling skal ikke ske indenfor Københavns bygrænser.

Kommunistisk Parti København

Høringssvar til miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm

Hele beslutningsprocessen omkring anlæg af Lynetteholm er dybt udemokratisk. Principbeslutningen om det gigantiske projekt blev taget i oktober 2018 af Løkke-regeringen og overborgmester Frank Jensen. Ikke engang politikerne i Borgerrepræsentationen var involveret. Det er absurd, at et så stort og dyrt projekt kan besluttet af ganske få mennesker uden nogen politisk og demokratisk debat. Den københavnske befolkning er på ingen måde blevet hørt.

Nu får befolkningen så lov til at forholde sig til miljøkonsekvenserne for en lille del af projektet, nemlig anlæggelsen af selve øen. Byggeriet på øen samt anlægget af den tilhørende havnetunnel Østlig Ringvej og metro er udskudt til senere høringer. At opdele en VVM-høring på den her måde er helt uacceptabelt og i strid med internationale regler. Reelt sikrer man på den her måde en de facto vedtagelse af havnetunnel og metro, inden der er gennemført en høring. Skal en høring give mening, skal den omfatte det samlede projekt med anlæg af øen, byggerierne og de medfølgende trafikanlæg.

Anlægget af øen italesættes som kystsikring af København, men det er en utilstrækkelig og dyr form for kystsikring. Lynetteholm vil kun være en delvis sikring af kysten mod nord, men der er også brug for sikring mod stormflod fra syd. Der findes bedre og billigere måder at kystsikre København på, end ved at bygge en kunstig ø.

Vi er dybt bekymrede over de konsekvenser, Lynetteholm vil have for havmiljøet i Øresund og fuglelivet i området. Der er i dag en stor biodiversitet i Øresund med mange fiskearter og tangskove, der er med til at bekæmpe klimaforandringerne. Med anlægget af Ydre Nordhavn er der fjernet havskov, nu skal der fjernes endnu mere. Det hænger slet ikke sammen med Københavns klimamål og plan for øget biodiversitet.

Samlet set vil anlægget af Lynetteholm betyde en øget CO₂-udledning på 350.000 tons. Et projekt, der har en sådan konsekvens, bør ikke gennemføres.

Miljørapporten beskriver, hvordan 700 lastbiler om dagen i omkring 30 år skal transportere jord til anlægget af Lynetteholm. Det vil i sig selv være til stor gene for mange københavnere. Det lanceres som en løsning til at komme af med overskudsjord fra diverse anlægsprojekter blandt andet bygning af P-kældre. I stedet burde kommunen arbejde med at mindske mængden af overskudsjord, der skal transporteres rundt i byen for eksempel ved at begrænse privatbilismen og bygge letbaner.

Lynetteholm med den planlagte havnetunnel og motortrafikvej øst om byen vil betyde langt mere trafik. Det er den helt forkerte vej at gå, vi har brug for mindre, ikke mere trafik i byen, der i forvejen er belastet af alt for meget biltrafik og deraf følgende luftforurening og støj.

Lynetteholm forsøges solgt som et byudviklingsprojekt, der vil sikre flere og billigere boliger i byen. Men reelt fungerer modellen for hele projektet som en bremseklods for flere af de billige boliger, københavnernes har så hårdt brug for. Når forudsætningen er, at salget af byggegrundene på Lynetteholm skal finansiere metro og havnetunnel, vil det presse boligpriserne i vejret. Kommunistisk Parti er imod enhver byudvikling, der er med til at presse almindelige arbejdere ud af byen, fordi de ikke har råd til at bo her.

Da hele Lynetteholm-projektet blev lanceret første gang, fik vi at vide, at det ville være selvfinansierende. Men beregninger viser nu, at det ikke holder. Der er en underfinansiering på op mod 50 milliarder kroner eller mere. Det er totalt forrykt og uansvarligt at efterlade en sådan regning til vores børn og børnebørn.

Vi kritiserer på det skarpeste, at der igangsættes et så stort projekt, uden at de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser er undersøgt til bunds, og der er sikret en demokratisk beslutningsproces, som inddrager københavnernes. Helt overordnet er der brug for en byplanlægning, der omfatter hele hovedstadsregionen. Al udvikling skal ikke ske indenfor Københavns bygrænser.

Kommunistisk Parti København

Fra: Christian W Jørgensen
Sendt: 24. januar 2021 22:02
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Kære Trafik - Bygge og Boligstyrelsen

Hermed vores høringssvar

Lynetteholmen er ikke projekt til gavn for København og Regionen. Miljømæssigt kan sikringen af havnen ske, uden at anlægge en hel ny bydel. Lynetteholmen er et overdimensioneret projekt. Behovet for sikring af havnen kan klares med et langt mindre anlæg. Et anlæg som hurtigere og billigere ville kunne klimasikre havnen. Den vanvittige overdimensionering er et udslag af underskuddet i By og Havn. Man har et økonomisk hul, som man forsøger at dække ind ved mere vækst. By og Havn prøver at billede os ind at vi både kan vækste og at vi kan være miljøvenlige. Men det kan ikke lade sig gøre. Projektet om Lynetteholmen skal hurtigst muligt stoppes. Det kan i værste fald ende som en både miljømæssig og økonomisk katastrofe.

P.S. Nu nærer vi jo ingen illusioner om at dette høringssvar egenhændigt vi stoppe Lynetteholmen. Men vi håber selvsagt det kan skubbe sagen i den retning. Og så har vi en særlig appel til embedsværket i Trafik- Bygge og Boligstyrelsen. Tænk over hvad I kan have på samvittigheden! Lynetteholmen risikerer at blive århundredets byggeskandale. Langt større end f.eks. byggeskandalen i forbindelse med Niels Bohr Institutet på Jagtvej. Så kære embedsværk, hvis ikke I vil bruge de næste 30-40 år på en kommende byggeskandale, så sørg for at politikerne med STORE bogstaver får fortalt, hvor stor en skandale Lynetteholmen risikerer at blive.

Med venlig hilsen

Christian Wegener Jørgensen og Sine Bjerre Jørgensen - Medlem af Enhedslistens Vesterbro Afdeling - og almindelige engagerede samfundsborgere.

Fra: Karina Dørr Pedersen
Sendt: 24. januar 2021 22:03
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar ang. Lynetteholm

Høringsvar ang. Lynetteholm

d. 24. januar 2021

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringsvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelses processen. Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm. Dette virker på mig helt uforsvarligt og dybt påklageligt. I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer der strider imod almindelig sund fornuft.

Klagepunkter:

De ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til:

- 1) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- 2) Øget luftforurening, som uøvrigt allerede er et stort problem. Det estimeres at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet*
- 3) Øget CO2 udledning, som vi ellers i disse klimakrisetider altid burde fokusere på at minimere Negative påvirkninger i forbindelse med etablering af holmen og byggeriet på den. Det vil i anlægsprocessen påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med:
- 4) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- 5) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO2 de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræsegnene som aturligt habitat
- 6) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- 7) Negativ påvirkning af havmiljøet. forårsaget af oprensningsprocessen

Slutteligt vil jeg påpege at noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de visualiseringer vi er blevet præsenteret for, hvor køer og får går og græsser på store, grønne vidder. Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m2 pr indbygger mod 150 m2 pr indbygger i resten af byen. Og så skal der nu åbenbart også lige være plads til en enorm idrætspark med flere anlæg, hvis man spørger V borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard? (Altinget Hovedstaden, d. 21/2 2012). Blot endnu en ting der får dette projekt, til at virke mere som et luftkastel sat i søen for at sikre det enormt gældsatte By

& Havn en ny indtægt og politikerne nogle nye talepunkter, end et projekt der reelt løser noget for Københavnerne.

Med venlig hilsen,
Karina Dørr Pedersen

*Kilde: <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/1700-doer-af-luftforurening-i-hovedstadsomraadet-om-aaret>

--
Med venlig hilsen

Karina Dørr Pedersen
Cand.pæd.pæd.psyk

Fra: Clinton Stewart.
Sendt: 24. januar 2021 22:06
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar ang. Lynetteholm

Høringsvar ang. Lynetteholm
d. 24. januar 2021

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringsvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelses processen. Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm. Dette virker på mig helt uforsvarligt og dybt påklageligt. I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer der strider imod almindelig sund fornuft.

Klagepunkter:

De ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til:

- 1) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- 2) Øget luftforurening, som uøvrigt allerede er et stort problem. Det estimeres at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet*
- 3) Øget CO2 udledning, som vi ellers i disse klimakrisetider altid burde fokusere på at minimere

Negative påvirkninger i forbindelse med etablering af holmen og byggeriet på den. Det vil i anlægsprocessen påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med:

- 4) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- 5) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO2 de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræsegnene som naturligt habitat
- 6) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- 7) Negativ påvirkning af havmiljøet. forårsaget af oprensingsprocessen

Slutteligt vil jeg påpege at noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de visualiseringer vi er blevet præsenteret for, hvor køer og får går og græsser på store, grønne vidder. Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m2 pr indbygger mod 150 m2 pr indbygger i resten af byen. Og så skal der nu åbenbart også lige være plads til en enorm idrætspark med flere anlæg, hvis man spørger V borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard? (Altinget Hovedstaden, d. 21/2 2012). Blot endnu en ting der får dette projekt, til at virke mere som et luftkastel sat i søen for at sikre det enormt gældsatte By & Havn en ny indtægt og politikerne nogle nye talepunkter, end et projekt der reelt løser noget for Københavnerne.

Med venlig hilsen,

Clinton Stewart

*Kilde: <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/1700-doer-af-luftforurening-i-hovedstadsomraadet-om-aaret>

--

Thanks / Tak

-- Clinton --

M.A. Furniture and Spatial Design

<http://studioclintonstewart.com/>

http://instagram.com/studio_clinton_stewart/

Fra: David Filskov
Sendt: 24. januar 2021 22:11
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar - indsigelse imod Lynetteholm (frist 25. januar)

Jeg bor i Københavns Kommune og vil hermed gøre indsigelse imod projektet Lynetteholm.

Københavns borgere har selvsagt intet at sige overfor finanssektoren og de enorme private finansielle interesser og kræfter, der er i projektet, så jeg tror ikke nogen er i tvivl om, at det bliver gennemført uanset konsekvenserne ... men vi borgere kan i det mindste overfor de kommende tabere - måske især syge, børn og ældre - af ulighedsforøgelsen og velfærds-demonteringen sige, at vi har gjort jer opmærksom på, hvilket København I har skabt og nu intensiverer med projektet Lynetteholm.

Det ekstreme byggeboom, vi allerede har set og som har vist sig uegnet til andet end at skaffe penge til investorer vha. bankernes kredit-/pengeskabelse, udmunder som bekendt ikke i "byer designet til mennesker" - og Lynetteholm virker som endnu mere af det samme.

Bankerne sprøjter fortsat nyskabt penge ind i boligmarkedet / hyperinflationen i boligpriser, som dermed skubber flere og flere københavnere ud af København.

Københavns Kommune har med metroen og By & Havns bundløse gæld gjort en fremtid med velfærd for os københavnere tvivlsom og Lynetteholm vil formodentlig gøre kommunen og københavnere endnu mere gældsatte med yderligere privatisering til følge - mindre København - mere finanscirkus :(

Ydeigere vil de ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil transportere jord igennem byens centrum de næste årtier, vil blandt andet føre til:

- 1) Støjgener for beboere og virksomheder
- 2) Øget luftforurening, som allerede er over de tilladte grænser.
- 3) Øget CO2-udledning - altså modsat al klima-mæssig fornuft.

Anlægsprocessen vil formodentlig føre til:

- 1) Skader på bygninger forårsaget af vibrationer
- 2) Nedgang i ålegræsbestanden, så den CO2 de binder udledes, samt tab af den biodiversitet, som har ålegræs som naturligt habitat
- 3) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet (og fritidssejleres forhold)
- 4) Negativ påvirkning af havmiljøet pga. oprensningsprocessen

Befolkningstætheden på Lynetteholmen lader desuden til at blive næsten det dobbelte af resten af byen - ikke foreneligt med de mange løfter om plads til natur som visualiseringer, hvor køer og får går og græsser på store grønne vidder ellers viser.

Mvh
David Filskov

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Som borger bosat i Københavns Kommune, henvender jeg mig med hensigt om at opnå en annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

1. 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 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 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,

Sarah Aronstein

Kontakt:

Fra: Susan Thorpe <
Sendt: 24. januar 2021 22:12
Til: VVM-Sager
Cc: Susan Thorpe
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Hermed tilkendegiver undertegnede min støtte til artiklen skrevet af Københavns Teknik- og Miljøborgmesterens, bragt i Berlingske d. 23. januar.

(<https://www.berlingske.dk/kommentarer/stands-planen-om-lynetteholmen>)

Følgende punkter fremhæves:

- Miljøet
 - o Forventede mulige fremtidige klimaforandringer forudser op til 1 m stigning i havet. Forsikring af Københavns inderhavn med kun op til 0,5 m (uden mulighed for at denne kan øges) er derfor ikke optimalt.
 - o Tung trafik med bl. a. kørsel af jord og andet bygge materiale igennem København fører til mere forurening i byen både hvad angår luft og støj. Næppe den grønne tilgang der efterstræbes!
 - o Med nuværende øget fokus på miljø, samt endnu bedre muligheder for offentlig trafik i kommende år, kunne trafikken i København forventes at blive mindre afhængige af personbiler. Derfor, bør det overvejes hvorvidt en 4-sporet motorvej øst om byen stadig er nødvendigt/ønskeligt om f. eks. 10 år.
- Socialt
 - o Behovet for flere boliger i København bør imødekomme boliger for personer/familier med lav – mellem indkomster. Ikke kun de velhavende.
- Demokratisk proces:
 - o Inden et så vidtrækkende projekt sættes i gang bør der være en offentligt høring (Bliv Hørt). Beslutningen om hvorvidt projektet skal udføres bør baseres på og foregå i et bredt demokratisk proces/diskussion med byens borgere.

Med venlig hilsen
Susan Thorpe

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Christina Ihler Madsen

Kontakt:

—

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Rasmus M. pedersen
Sendt: 24. januar 2021 22:18
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar ang. Lynetteholm

Høringsvar ang. Lynetteholm

d. 24. januar 2021

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringsvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelses processen. Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm. Dette virker på mig helt uforsvarligt og dybt påklageligt. I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer der strider imod almindelig sund fornuft.

Klagepunkter:

De ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til:

- 1) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- 2) Øget luftforurening, som uøvrigt allerede er et stort problem. Det estimeres at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet*
- 3) Øget CO2 udledning, som vi ellers i disse klimakrisetider altid burde fokusere på at minimere Negative påvirkninger i forbindelse med etablering af holmen og byggeriet på den. Det vil i anlægsprocessen påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med:
- 4) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- 5) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO2 de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræsegnene som aturligt habitat
- 6) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- 7) Negativ påvirkning af havmiljøet. forårsaget af oprensningsprocessen

Slutteligt vil jeg påpege at noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de visualiseringer vi er blevet præsenteret for, hvor køer og får går og græsser på store, grønne vidder. Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m2 pr indbygger mod 150 m2 pr indbygger i resten af byen. Og så skal der nu åbenbart også lige være plads til en enorm idrætspark med flere anlæg, hvis man spørger V borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard? (Altinget Hovedstaden, d. 21/2 2012). Blot endnu en ting der får dette projekt, til at virke mere som et luftkastel sat i søen for at sikre det enormt gældsatte By

& Havn en ny indtægt og politikerne nogle nye talepunkter, end et projekt der reelt løser noget for Københavnerne.

Med venlig hilsen,
Karina Dørr Pedersen

553

Fra: Elisabeth Flensted-Jensen
Sendt: 24. januar 2021 22:23
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Som beboer i *Udsigten* på Margretheholmsvej vil jeg hermed støtte høringssvaret til miljøvurderingsrapporten for Lynetteholmen fra Christianshavns Lokaludvalg, og særligt understrege et par punkter af særlig relevans for os herude.

Jeg håber stadig, at jordtilførsel vil komme til at foregå som sejlads, ikke som lastbiltransport, da det som mange allerede har påpeget vil være et stor belastning for områdets beboere gennem mange år. Hvis det alligevel bliver besluttet, vil jeg bede om at der bliver taget hensyn til følgende:

1. At der etableres lysregulering i krydset mellem Forlandet og Refshalevej - der kører rigtig mange børn på cykel og det er allerede i dag et farligt sted at færdes for børn og voksne.
2. At der mellem byggepladsen og det rekreative område bag *Udsigten* etableres lyddæmpende hegn og et bredt grønt område med træer, der kan sikre, at de rekreative områder ikke gøres ubrugelige på grund af larm og stærkt forringet udsigt.

Jeg vil desuden opfordre til at høringsperioden udvides, da vilkårene for debat om Lynetteholm-projektets gennemførelse har været vanskelige på grund af nedlukningen. Så store beslutninger, der vedrører rigtig mange københavnere, bør ikke hastes igennem.

Med venlig hilsen

Elisabeth Flensted-Jensen

Fra: Thea Lousen
Sendt: 24. januar 2021 22:26
Til: VVM-Sager
Emne: Høring Lynetteholm

Som borger i København (Indre By) og bruger af rekreative områder i by og opland, håber jeg, at anlægsarbejdet ikke kommer til at berøre disse.

Jeg finder det bekymrende, at det i oplægget kunne se ud som om, at man har planer om at anlægge en omfartsvej mere eller mindre gennem Amager Strandpark, som er et af de få steder, hvor vi københavnere har adgang til kyst, hav og strand. Hvis det er meningen, så synes jeg, prisen er for stor, og lever hellere med trafik.

Jeg mener iøvrigt, at det er forældet tankegang at fortsætte med at satse på infrastruktur baseret på privatbilisme. Når man anlægger flere veje, inviterer man bilerne ind. Man burde i stedet gøre det muligt og attraktivt at anvende offentlig transport.

De bedste hilsner

Thea Lousen

Fra: Lau Rasmussen
Sendt: 24. januar 2021 22:30
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar ang. Lynetteholm

Høringsvar ang. Lynetteholm

d. 24. januar 2021

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringssvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelsesprocessen. Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm. Dette virker på mig helt uforsvarligt og dybt påklageligt. I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer der strider mod almindelig sund fornuft.

Klagepunkter:

De ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil skulle køre jord gennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til:

- 1) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- 2) Øget luftforurening, som i øvrigt allerede er et stort problem. Det estimeres at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet*
- 3) Øget CO2 udledning, som vi ellers i disse klima krisetider altid burde fokusere på at minimere

Negative påvirkninger i forbindelse med etablering af holmen og byggeriet på den. Det vil i anlægsprocessen påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med:

- 4) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- 5) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO2 de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræsengene som naturligt habitat
- 6) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- 7) Negativ påvirkning af havmiljøet. forårsaget af oprensingsprocessen

Slutteligt vil jeg påpege at noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de visualiseringer vi er blevet præsenteret for, hvor køer og får går og græsser på store, grønne vidder. Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m2 pr indbygger mod 150 m2 pr indbygger i resten af byen. Og så skal der nu åbenbart også lige være plads til en enorm idrætspark med flere anlæg, hvis man spørger V borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard? (Altinget Hovedstaden, d. 21/2 2012). Blot endnu en ting der får dette projekt, til at virke mere som et luftkastel sat i søen for at sikre det enormt gældsatte By & Havn en ny indtægt og politikerne nogle nye talepunkter, end et projekt der reelt løser noget for Københavnerne.

Med venlig hilsen,

Nils Lau Futtrup Rasmussen

*Kilde: <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/1700-doer-af-luftforurening-i-hovedstadsomraadet-om-aaret>

Fra: Peter Anton Sørensen
Sendt: 24. januar 2021 22:32
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringssvar til VVM redegørelse - Lynetteholm

Der er tale om et forslag, der kan få helt enorme konsekvenser for borgerne i København, og det bør gøres til genstand for en grundigere og mere demokratisk proces, før der træffes nogen form for beslutning.

Der bør konkret laves en samlet VVM-redegørelse, der omfatter såvel havnetunnel som Lynetteholm, før der træffes en beslutning.

En række af problemerne i forslaget er udmærket beskrevet i Alternativets og Enhedslistens brev til borgmesteren i København

<https://kbh.enhedslisten.dk/wp-content/uploads/sites/30/2020/10/Borgmesterbrev-KH-GG.pdf>

og i Michael Colville Andersens video om projektet.

https://www.reddit.com/r/Denmark/comments/kvnz9e/lynetteholmen_copenhagens_megaproject_folly/

Grundlæggende er der tilsyneladende tale om et projekt, der giver en lang række negative konsekvenser som enorm gældsætning og øget trafik under og efter projektet og uklare gevinster i forhold til politiske mål om billige boliger og klimasikring.

Netop derfor er der behov for at der tages stilling til alle elementer af projektet under et, og der er behov for en proces hvor projektet kan komme til at indgå i det kommende kommunalvalg, så beslutningen bliver truffet på baggrund af et folkeligt mandat.

Venlig hilsen

Peter Anton Sørensen

557

Fra: jette Stokholm
Sendt: 24. januar 2021 22:42
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringssvar til VVM redegørelse - Lynetteholm Der er tale om et forslag, der kan få helt enorme konsekvenser for borgerne i København, og det bør gøres til genstand for en grundigere og mere demokratisk proces, før der træffes nogen form for beslutning. Der bør konkret laves en samlet VVM-redegørelse, der omfatter såvel havnetunnel som Lynetteholm, før der træffes en beslutning. En række af problemerne i forslaget er udmærket beskrevet i Alternativets og Enhedslistens brev til borgmesteren i København <https://kbh.enhedslisten.dk/wp-content/uploads/sites/30/2020/10/Borgmesterbrev-KH-GG.pdf> og i Michael Colville Andersens video om projektet.

https://www.reddit.com/r/Denmark/comments/kvz9e/lynetteholmen_copenhagens_megaproject_folly/
Grundlæggende er der tilsyneladende tale om et projekt, der giver en lang række negative konsekvenser som enorm gældsætning og øget trafik under og efter projektet og uklare gevinster i forhold til politiske mål om billige boliger og klimasikring. Netop derfor er der behov for at der tages stilling til alle elementer af projektet under et, og der er behov for en proces hvor projektet kan komme til at indgå i det kommende kommunalvalg, så beslutningen bliver truffet på baggrund af et folkeligt mandat. Venlig hilsen Jette Stokholm Pedersen Sønder Boulevard 34 4. tv. 1720 København V

558

Fra: Thomas Lembke
Sendt: 24. januar 2021 22:47
Til: VVM-Sager

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

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

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår 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 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,
Thomas Dion Lembke

Kontakt:

Med henvisning til 'Lynetteholm'

Stop projektet! Stop Lynetteholm!

Med venlig hilsen
Anders Johansen

Fra: Christian Henrik Winther
Sendt: 24. januar 2021 22:55
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar vedrørende 'Lynetteholm'.
Vedhæftede filer: Høringsvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm.DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9034565

Som bekymret borger i Københavns kommune sender jeg hermed mit høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapporten om etableringen af Lynetteholm.

Dette er et monstrøst projekt, som på ingen måde løser de miljøudfordringer der plager København, men - som det er udformet - i stedet vil forværre disse og samtidigt være en økonomisk og trafikal klods om halsen på kommunen og os som borger i generationer

Mvh/Best Regards

Christian Henrik Winther

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Christian Henrik Winther

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Stop Lynetteholmen, tak!
Venlig hilsen Mette Marie List



Fra: Thomas Bach Pallesen
Sendt: 24. januar 2021 23:04
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar ang. Lynetteholm

d. 24. januar 2021

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringsvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelses processen. Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm. Dette virker på mig helt uforsvarligt og dybt påklageligt. I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer der strider imod almindelig sund fornuft.

Klagepunkter:

De ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til:

- 1) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- 2) Øget luftforurening, som uøvrigt allerede er et stort problem. Det estimeres at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet*
- 3) Øget CO2 udledning, som vi ellers i disse klimakrisetider altid burde fokusere på at minimere Negative påvirkninger i forbindelse med etablering af holmen og byggeriet på den. Det vil i anlægsprocessen påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med:
- 4) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- 5) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO2 de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræsegnene som naturligt habitat
- 6) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- 7) Negativ påvirkning af havmiljøet. forårsaget af oprensningsprocessen

Slutteligt vil jeg påpege at noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de visualiseringer vi er blevet præsenteret for, hvor køer og får går og græsser på store, grønne vidder.

Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m² pr indbygger mod 150 m² pr indbygger i resten af byen. Og så skal der nu åbenbart også lige være plads til en enorm idrætspark med flere anlæg, hvis man spørger V borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard? (Altinget Hovedstaden, d. 21/2 2012). Blot endnu en ting der får dette projekt, til at virke mere som et luftkastel sat i søen for at sikre det enormt gældsatte By & Havn en ny indtægt og politikerne nogle nye talepunkter, end et projekt der reelt løser noget for Københavnerne.

Med venlig hilsen

Thomas Bach Pallesen



Virusfri. www.avq.com

Fra: Ditte Bengtson-Leth
Sendt: 24. januar 2021 23:08
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringsvar ang. Lynetteholm

d. 24. januar 2021

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringsvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelses processen. Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm. Dette virker på mig helt uforsvarligt og dybt påklageligt. I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer der strider imod almindelig sund fornuft.

Klagepunkter:

De ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til:

- 1) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- 2) Øget luftforurening, som uøvrigt allerede er et stort problem. Det estimeres at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet*
- 3) Øget CO2 udledning, som vi ellers i disse klimakrisetider altid burde fokusere på at minimere Negative påvirkninger i forbindelse med etablering af holmen og byggeriet på den. Det vil i anlægsprocessen påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med:
- 4) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- 5) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO2 de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræsegnene som aturligt habitat
- 6) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- 7) Negativ påvirkning af havmiljøet. forårsaget af oprensningsprocessen

Slutteligt vil jeg påpege at noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de

visualiseringer vi er blevet præsenteret for, hvor køer og får går og græsser på store, grønne vidder. Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m² pr indbygger mod 150 m² pr indbygger i resten af byen. Og så skal der nu åbenbart også lige være plads til en enorm idrætspark med flere anlæg, hvis man spørger V borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard? (Altinget Hovedstaden, d. 21/2 2012). Blot endnu en ting der får dette projekt, til at virke mere som et luftkastel sat i søen for at sikre det enormt gældsatte By & Havn en ny indtægt og politikerne nogle nye talepunkter, end et projekt der reelt løser noget for Københavnerne.

Med venlig hilsen,

Ditte Bengtson-Leth

*Kilde: <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/1700-doer-af-luftforurening-i-hovedstadsomraadet-om-aaret>

Fra: Lars Bohn
Sendt: 24. januar 2021 23:09
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Etableringen af en ny bydel i Københavns Havns Indløb er en meget stor beslutning, som ikke bør gennemføres uden en omfattende debat med deltagelse af borgerne i København først.

Selve projektet kan have store miljøkonsekvenser for havnen og for Øresund. Det bør undersøges ved en VVM.

Der er også en betydelig risiko for miljøgener og trafikgener i den øvrige by.

Søgningen til København er stor. Men der er andre og bedre løsningsmuligheder – som fx etablering af boliger i omegnskommunerne. I stedet for en koncentration af boliger og tilhørende grundlag for butikker, behov for pendling, etc. i det centrale København bør man undersøge om udvikling af omegnskommunerne kunne skabe en større spredning og gøre disse mere attraktive ved etablering af attraktive bymiljøer her.

Derfor bør hele Lynetteholmsprojektet undersøges ved en VVM samlet, og i sammenhæng med fordele, ulemper og miljøkonsekvenser af alternative løsninger.

Med venlig hilsen

Lars Bohn

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden forøges. Jeg bor personligt på Margrethelholmsvej, lige ud til en af de hårdest belastede vejområder. Som ungt par der netop har bosat sig, med henblik på at få børn, er jeg skrækslagen for de følger den tunge trafik kan medføre, både i forhold til forurening, trafiksikkerhed, og støj. Man får ærligt talt lyst til at flytte, når man læser, hvor tung en belastning af lastbiler der er i udsigt, lige ud til en hoveddør.

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spunsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴. Som beboer på Margretheholmen, et nærliggende område til Lynetten, forventer jeg økonomisk kompensation, i hele anlægningsfasen, såfremt dette varvidsprojekt ikke standses.

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,

Christian Topper Laursen

Kontakt:

..

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Karen MacLea
Sendt: 24. januar 2021 23:16
Til: VVM-Sager
Emne: lynetteholm - høringssvar

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Vi skriver i vores kapacitet som borgere bosat i Københavns Kommune, nærmere bestemt på Amager, i håb om at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter ' stlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Vores klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår vores livskvalitet og brugen af vores skattekr ner.

Klagepunkter:

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

Luftkvaliteten vil blive betydeligt nedsat af denne tunge trafik. Luftforurening påvirker livskvalitet, sundhed og dødelighed. Især de børn der fødes under byggeprojektet vil blive udsat for forurening i mors liv og i de første år, med oversygelighed og overdødelighed til følge.

2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere

Boligerne bliver for dyre og der er for længe t ll

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

Vi skal i gang med at bygge og leve langt mere b redydigt med det samme. Det er uforenligt med lastbiltrafik og øget biltrafik, dyre boliger mv. Endelig sikrer projektet kun dele af København mod vandstigninger, hvilket betyder at der skal findes penge til at sikre resten.

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

Vi skal støtte cykler og offentlig trafik i langt højere grad end vi g r idag, bl.a. med en trafikring. Vi skal i hvert fald ikke bygge så vi får mere biltrafik. Al forskning viser at hver gang man bygger mere vej, kommer der flere biler.

5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

De sidste flere store byggeprojekter - bl.a. Metroringen - forårsagede langt større lydgener end befolkningen fik stillet i udsigt (og varede også længere ...).

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

Det er vigtigt at komme igang med at nytænke byens udfordringer, byens visioner og byens muligheder for at sigte mod vores visioner og løse vores udfordringer PÅ BÆREDYGTIG vis.

Det skylder vi vores børn og børnebørn der skal bo i København på denne planet!

7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

Og skal frem i lyset så alle kan se hvad der sker og hvorfor.

De bedste hilsener,

Karen MacLean og Peter Nyegaard

mama to ingrid rose (250899) and asta pearl (050606) "Diddling, rightly considered, is a compound, of which the ingredients are minuteness, interest, perseverance, ingenuity, audacity, nonchalance, originality, impertinence and grin." E.A.Poe

Fra: Frederik Braüner Nygaard
Sendt: 24. januar 2021 23:21
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Vedrørende høringssvar til VVM-redegørelse for Lynetteholm,

Det er skræmmende fremtidsscenarier, der tegnes i By & Havns Miljøkonsekvensrapport for anlæggelsen af Lynetteholm i København.

Ikke nok med at projektet er fuldstændig ude af skala set i relation til den eksisterende by, og unødvendigt, når man ser på de store udviklingspotentialer, der ligger i kommunerne omkring København. Når man læser i rapporten, går det op for én, at det ovenikøbet på alle tænkelige måder skader både plante- og dyreliv, nærmiljøet, byens indbyggere og de bevaringsværdige kulturmiljøer der kendetegner Københavns Havn.

Man ser således under 'Marine Pattedyr' s. 12-13, hvordan både habitater og fødegrundlag ødelægges for flere forskellige arter. Man ser under 'Luft og Klima' s. 27-32, hvordan store mængder CO₂, og NO_x udledes i forbindelse med transportarbejdet. Man ser under 'Trafikale forhold' s. 18-29, hvordan lastbiler i massevis vil forstyrre byens infrastruktur. Og slutteligt ser man under 'Lynetteholm Landskabsrapport', hvordan den nye ø visuelt kommer til at ligge som en mastodont i havnen, der blokerer alt udsyn og omringer de eksisterende kulturhistoriske strukturer, som f.eks. Trekroner Fort.

Dette enorme projekt, der på mange måder er blevet hastet igennem uden stillingtagen til Københavnernes stemme, vil få store konsekvenser for byen i flere årtier frem. Et projekt af denne skala må og skal bygge på et folkeligt mandat, og må derfor indgå som en del af det kommende kommunalvalg. Der er behov for at tage stilling til hele projektet og dets afledte effekter under et, og der bør laves en samlet VVM-redegørelse der inkluderer både Lynetteholm og Havnetunnelen, før der træffes en beslutning.

København skal naturligvis udvikles og forandres. Men de 80 mia. kroner, der her foreslås hældt ud i havnen, kan bruges langt bedre i udvikling af omegnskommunerne. Hvor der allerede ligger jord.

Mvh.

Frederik Braüner

SG8

Fra: hartmut stockter
Sendt: 24. januar 2021 23:24
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

God dag!

Jeg er bosat i Københavns Sydhavn og mener at projektet Lynetteholmen skal revurderes eller skrottes. Til den konklusion er jeg kommet efter at have læst forskellige artikler om emnet. Anlæg af havnetunnel og Østre Ringvej vil ikke aflaste trafikken, men kun føre til mere trængsel. Enhver trafikforsker vil kunne bekræfte dette. København har et godt ry som grøn cykelby at miste. Dertil kommer den øgede lastbiltrafik i anlægsfasen, som fører til mere forurening og støj i byen. Metrobyggeriet er en underskudsforretning. Letbaner kunne med fordel erstatte nye metrolinjer til en billigere pris. Jeg frygter at projektet vil forgælde København i lang tid fremover. For at gøre det planlagte projekt profitabel, skal der sælges alt for mange alt for dyre lejligheder, som almindelige mennesker ikke har råd til. Befolkningsstigningen i København er omdiskuteret. Det er dog et faktum, at de langt de fleste af tilflytterne ikke leder efter de projekterede luksuslejligheder. Procentdelen af almene boliger og studieboliger er ikke høj nok. Luksuslejlighederne vil ende som spekulationsobjekter og ikke som reelle boliger. Dette har ikke mindst en stor negativ påvirkning af miljøet. Der bør ikke bygges mere end absolut nødvendigt, da byggesektoren står for en stor del af CO₂-udledningerne og cementproduktionen slider hårdt på knappe naturressourcer. Som stormflodssikring er Lynetteholmen mangelfuld. Det ville kunne gøres billigere og bedre på andet vis.

Hilsen fra Sydhavnen

Hartmut Stockter

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver med anmodning om en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt benævnt 'Lynetteholm', samt de forbundne infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner. Jeg er bosiddende på Østerbro, og vil personligt blive negativt påvirket af særligt støjen fra anlægget.

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 hænger ikke sammen med politiske løfter om København som en "grøn by"
4. Konstruktionen af Østre Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
6. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.
7. Beslutningen om fremsættelse af lovforslag i Folketinget bør udsættes til efter KV21

Vedr. Punkt 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 områder¹. Ca. 550 københavnere dør for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden forøges. Udover problemer med luftforurening vil dette også medføre lokale støjgener og udfordre trafiksikkerheden.

Vedr. Punkt 2: Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Der kan gennemføres mange her-og-nu tiltag for at imødekomme boligbehovet, eksempelvis som container-kollegiet på Refshaleøen. Mange københavnske boligkarreer har omfattende lofts- og kælderrum, der kan omdannes til boliger. Mere midlertidigt byggeri er fleksibelt hvis den demografiske udvikling vender.

Vedr. Punkt 3: Lynetteholm og associerede projekter hænger ikke sammen med politiske løfter om København som en "grøn by"

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

Vedr. Punkt 4 - Konstruktion af Østre Ringvej vil forøge privatbilisme

Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forårsager, at privatbilismen favoriseres. Østre Ringvej-projektet vil på sigt forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København. Dette trafikfænomen er kendt som *induced demand*, og er påvist mange steder.

Vedr. Punkt 5 - Alternative løsninger bør fremsættes

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

Vedr. punkt 6: Forlængelse af høringsperiode

Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter de igangværende Covid-restriktioner er løftet. Det aktuelle og i en stor del af høringsperioden gældende forsamlingsloft 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 7: Udsættelse af lovforslag til efter KV21

Med tanke på de ovennævnte geners omfang og varighed virker det oplagt, at lade Lynetteholms-projektet - der er udviklet i den igangværende valgperiode - blive debatteret politisk i en valgkamp. Der er valg til Københavns Kommunes borgerrepræsentation i 2021, og emnet bør debatteres og borgerne bør kunne udtrykke deres støtte til eller modvilje mod projektet i stemmeurnerne. Derfor indstilles det, at anlægsloven ikke fremsættes i Folketinget før efter KV21.

Venlig hilsen,

Henrik Lundorff Kristensen



Fra: Signe Lehmann Rasmussen
Sendt: 24. januar 2021 23:26
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar ang. Lynetteholm
Vedhæftede filer: Lynetteholm - Høringssvar 24.1.2021.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9034672

Høringssvar ang. Lynetteholm

Jeg skriver som borger i Københavns kommune for at lave indsigelse imod Lynetteholm-projektet.

Da dette høringssvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette, men jeg kan ikke undlade at bemærke, at der er ting, der virker problematiske omkring selve den demokratiske proces omkring projektet og dets vedtagelse, ligesom der ved nærmere research virker til at være en noget forvrænget fremstilling af projektets positive sider sammenlignet med de mere nøgterne faglige vurderinger af projektet fra udefrakommende sider/kilder.

Problematisering af den demokratiske proces, herunder høring omkring projektet

Det er problematisk, at Lynetteholm-projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet med Lynetteholm-projektet. Dette er ikke hensigtsmæssigt, og det kan virke grænsende til det manipulerende, at man ikke tydeligt viser, hvordan disse projekter, deres omkostninger og konsekvenser hænger sammen, og dertil giver mulighed for at forholde sig til projekterne relevant, hvor de hænger sammen, og individuelt, hvor der er reel mulighed for at tage særskilt stilling til det enkelte projekt. Denne nuværende konstruktion i projekterne og deres sammenkædning/forudsætninger for hinanden, og høringsprocessen omkring dem, virker ikke gennemtænkt og veltilrettelagt, hvis man ser det ud fra en demokratisk og borgerinddragende og oplysende vinkel. Det synes jeg er meget beklageligt.

Indvendinger og betænkninger i forbindelse med høringen:

1. Unødvendigt dyr og uhensigtsmæssig måde at klimasikre på

Lynetteholm-projektet er i høj grad blevet markedsført som en nødvendig og smart måde at klimasikre det eksisterende København mod fremtidens vandmasser kommende fra Øresund og havnen.

At man vælger at udvide byen med ekstra boliger og dertil nødvendig infrastruktur på den klimasikrende foranstaltning, stiller helt andre krav til omfanget og dermed konsekvenserne på alle planer, som en sådan klimasikrende kunstig holm vil have. Der findes andre måder at klimasikre København på, som er mindre omkostningsfulde, både hvad angår økonomi, miljø på flere planer, havmiljø, og demografiske hensyn.

2. Flere dyre boliger og øget demografisk skævhed i København

Lynetteholm-projektet er også blevet markedsført som en måde at skaffe flere boliger til københavnernes på, og der er endda hørt argumenter for, at det skulle skabe flere billige boliger i byen. Det siger sig selv, at en kunstigt anlagt holm ikke er den mest oplagte måde at skabe fundamentet for billige boliger på.

Tværtimod. Derfor har man valgt at invitere private investorer ind, og hvis udviklingen går som forventet, vil de fleste boliger blive dyre boliger til markedsværdi, hvilket betyder, at det bliver de mennesker med økonomi til at betale for de dyre prestigeboliger med havudsigt og central beliggenhed og nyetableret infrastruktur. Det vil give en øget demografisk skævhed i byen, hvor mennesker med almindelige og lave indkomster skubbes længere og længere ud af København, som i højere og højere grad vil blive beboet af de velhavende mindretal i befolkningen. Det er ikke en udvikling vi skal stræbe efter, da

en levende storby forudsætter en mangfoldighed i sin befolkning - på alle planer, også på den indkomstmæssige side. Det er heller ikke en demokratisk udvikling for byen, for det er også de samme mennesker, der fremover vil bo i byen, som vil kunne stemme til lokalvalg og Borgerrepræsentation, og hvis vi byplanlægningsmæssigt prioriterer de rigeste, vil vi også fremover få en skæv fordeling af disse interesser i øvrige spørgsmål omkring byen og dens udvikling.

3. Øget befolkningstæthed på Lynetteholmen

Noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de visualiseringer, vi er blevet præsenteret for med billeder, hvor køer og får går og græsser på store, grønne vidder.

Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m² pr indbygger - mod 150 m² pr indbygger i resten af byen. Og ifølge V-borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard skal der også lige klemmes en enorm idrætspark med flere anlæg ind på holmen, hvilket er endnu en ting, der får projektet til at virke ude af trit med de officielle argumenter om plads, luft og kvalitetsområder for Københavnerne, men mere giver mistanke om, at projektets egentlige motiver er at sikre det gældsatte By & Havn en ny indtægt, og politikerne nogle prestigefyldte projekter, mere end det handler om et projekt, der reelt løser noget og skaber værdi for Københavnerne.

4. Miljømæssige problemer i anlægsfasen

De ekstremt mange lastbiler, som i anlægsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til:

- a) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- b) Øget luftforurening, som i øvrigt allerede er et stort problem. Ud fra beregninger er det nuværende estimat, at der årligt dør 1700 mennesker af luftforurening i hovedstadsområdet. Dette er ikke et tal, vi forsætligt skal øge - tværtimod!
- c) Øget CO₂ udledning, som vi ellers i disse klimakrisetider bør fokusere på at minimere

Negative påvirkninger i forbindelse med etablering af holmen og byggeriet på den. Det vil i anlægsprocessen påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med:

- d) Skadelige virkninger på både mennesker, dyr og bygninger forårsaget af vibrationer
- e) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO₂, ålegræsset binder pt., samt den biodiversitet, som har ålegræsegnene som naturligt habitat
- f) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- g) Negativ påvirkning af havmiljøet forårsaget af oprensingsprocessen

Samlet set bærer Lynetteholm-projektet præg af at være et projekt med mange drømme og ambitioner, men samtidig med en bekymrende mangel på realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer, der strider imod almindelig sund fornuft.

Jeg håber, at man vil stoppe op tidligt i denne proces og tage de mange - og meget alvorlige - punkter op, der skal undersøges meget grundigt, før man eventuelt går videre i en ny og bedre tilrettelagt demokratisk høringsproces.

Og jeg håber ligeledes, at man er villig til og åben over for muligheden, at man stadig kan annullere projektet, hvis de miljømæssige, menneskelige, omgivelsesmæssige, samt de kulturelle og historiske - og økonomiske - konsekvenser af projektet bliver for høje. Der findes stadig flere alternative løsninger både på klima- og kystsikringsproblematikken og på boligproblematikken, løsninger som vil være mere miljømæssigt og menneskeligt venligere og samtidig økonomisk billigere! Og det er aldrig en skam at trække i land og sige, at man er blevet klogere efter at have fået ny viden på vigtige områder.

God arbejdslyst videre frem!

Med de bedste ønsker for vores alle sammens København

Venlig hilsen,

Høringsvar ang. Lynetteholm

Jeg skriver som borger i Københavns kommune for at lave indsigelse imod Lynetteholm-projektet.

Da dette høringsvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette, men jeg kan ikke undlade at bemærke, at der er ting, der virker problematiske omkring selve den demokratiske proces omkring projektet og dets vedtagelse, ligesom der ved nærmere research virker til at være en noget forvrænget fremstilling af projektets positive sider sammenlignet med de mere nøgterne faglige vurderinger af projektet fra udefrakommende sider/kilder.

Problematisering af den demokratiske proces, herunder høring omkring projektet

Det er problematisk, at Lynetteholm-projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet med Lynetteholm-projektet. Dette er ikke hensigtsmæssigt, og det kan virke grænsende til det manipulerende, at man ikke tydeligt viser, hvordan disse projekter, deres omkostninger og konsekvenser hænger sammen, og dertil giver mulighed for at forholde sig til projekterne relevant, hvor de hænger sammen, og individuelt, hvor der er reel mulighed for at tage særskilt stilling til det enkelte projekt. Denne nuværende konstruktion i projekterne og deres sammenkædning/forudsætninger for hinanden, og høringsprocessen omkring dem, virker ikke gennemtænkt og veltilrettelagt, hvis man ser det ud fra en demokratisk og borgerinddragende og oplysende vinkel. Det synes jeg er meget beklageligt.

Indvendinger og betænkninger i forbindelse med høringen:

1. Unødvendigt dyr og uhensigtsmæssig måde at klimasikre på

Lynetteholm-projektet er i høj grad blevet markedsført som en nødvendig og smart måde at klimasikre det eksisterende København mod fremtidens vandmasser kommende fra Øresund og havnen.

At man vælger at udvide byen med ekstra boliger og dertil nødvendig infrastruktur på den klimasikrende foranstaltning, stiller helt andre krav til omfanget og dermed konsekvenserne på alle planer, som en sådan klimasikrende kunstig holm vil have. Der findes andre måder at klimasikre København på, som er mindre omkostningsfulde, både hvad angår økonomi, miljø på flere planer, havmiljø, og demografiske hensyn.

2. Flere dyre boliger og øget demografisk skævhed i København

Lynetteholm-projektet er også blevet markedsført som en måde at skaffe flere boliger til københavnernes på, og der er endda hørt argumenter for, at det skulle skabe flere billige boliger i byen. Det siger sig selv, at en kunstigt anlagt holm ikke er den mest oplagte måde at skabe fundamentet for billige boliger på. Tværtimod. Derfor har man valgt at invitere private investorer ind, og hvis udviklingen går som forventelig, vil de fleste boliger blive dyre boliger til markedsverdi, hvilket betyder, at det bliver de mennesker med økonomi til at betale for de dyre prestigeboliger med havudsigt og central beliggenhed og nyetableret infrastruktur. Det vil give en øget demografisk skævhed i byen, hvor mennesker med almindelige og lave indkomster skubbes længere og længere ud af København, som i højere og højere grad vil blive beboet af de velhavende mindretal i befolkningen. Det er ikke en udvikling vi skal stræbe efter, da en levende storby forudsætter en mangfoldighed i sin befolkning - på alle planer, også på den indkomstmæssige side. Det er heller ikke en demokratisk udvikling for byen, for det er også de samme mennesker, der fremover vil bo i byen, som vil kunne stemme til lokalvalg og

Borgerrepræsentation, og hvis vi byplanlægningsmæssigt prioriterer de rigeste, vil vi også fremover få en skæv fordeling af disse interesser i øvrige spørgsmål omkring byen og dens udvikling.

3. Øget befolkningstæthed på Lynetteholmen

Noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de visualiseringer, vi er blevet præsenteret for med billeder, hvor køer og får går og græsser på store, grønne vidder. Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m² pr indbygger - mod 150 m² pr indbygger i resten af byen. Og ifølge V-borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard skal der også lige klemmes en enorm idrætspark med flere anlæg ind på holmen, hvilket er endnu en ting, der får projektet til at virke ude af trit med de officielle argumenter om plads, luft og kvalitetsområder for Københavnerne, men mere giver mistanke om, at projektets egentlige motiver er at sikre det gældsatte By & Havn en ny indtægt, og politikerne nogle prestigefyldte projekter, mere end det handler om et projekt, der reelt løser noget og skaber værdi for Københavnerne.

4. Miljømæssige problemer i anlægsfasen

De ekstremt mange lastbiler, som i anlægsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til:

- a) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- b) Øget luftforurening, som i øvrigt allerede er et stort problem. Ud fra beregninger er det nuværende estimat, at der årligt dør 1700 mennesker af luftforurening i hovedstadsområdet. Dette er ikke et tal, vi forsætligt skal øge - tværtimod!
- c) Øget CO₂ udledning, som vi ellers i disse klimakrisetider bør fokusere på at minimere Negative påvirkninger i forbindelse med etablering af holmen og byggeriet på den. Det vil i anlægsprocessen påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med:
- d) Skadelige virkninger på både mennesker, dyr og bygninger forårsaget af vibrationer
- e) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO₂, ålegræsset binder pt., samt den biodiversitet, som har ålegræsegnene som naturligt habitat
- f) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- g) Negativ påvirkning af havmiljøet forårsaget af oprensningsprocessen

Samlet set bærer Lynetteholm-projektet præg af at være et projekt med mange drømme og ambitioner, men samtidig med en bekymrende mangel på realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer, der strider imod almindelig sund fornuft.

Jeg håber, at man vil stoppe op tidligt i denne proces og tage de mange - og meget alvorlige - punkter op, der skal undersøges meget grundigt, før man eventuelt går videre i en ny og bedre tilrettelagt demokratisk høringsproces.

Og jeg håber ligeledes, at man er villig til og åben over for muligheden, at man stadig kan annullere projektet, hvis de miljømæssige, menneskelige, omgivelsesmæssige, samt de kulturelle og historiske - og økonomiske - konsekvenser af projektet bliver for høje. Der findes stadig flere alternative løsninger både på klima- og kystsikringsproblematikken og på boligproblematikken, løsninger som vil være mere miljømæssigt og menneskeligt venligere og

samtidig økonomisk billigere! Og det er aldrig en skam at trække i land og sige, at man er blevet klogere efter at have fået ny viden på vigtige områder.

God arbejdslyst videre frem!

Med de bedste ønsker for vores alle sammens København

Venlig hilsen,
Signe Lehmann Rasmussen

--

Signe Lehmann Rasmussen

Fra: Mia Otterstad
Sendt: 24. januar 2021 23:29
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar ang. Lynetteholm

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet.

Da dette høringsvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelses processen. Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm. Dette virker på mig helt uforsvarligt og dybt påklageligt.

I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer der strider imod almindelig sund fornuft.

Klagepunkter:

De ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til:

- 1) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- 2) Øget luftforurening, som uøvrigt allerede er et stort problem. Det estimeres at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet*
- 3) Øget CO2 udledning, som vi ellers i disse klimakrisetider altid burde fokusere på at minimere

Negative påvirkninger i forbindelse med etablering af holmen og byggeriet på den. Det vil i anlægsprocessen påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med:

- 4) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- 5) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO2 de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræsegnene som aturligt habitat

6) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold

7) Negativ påvirkning af havmiljøet. forårsaget af oprensningsprocessen
Slutteligt vil jeg påpege at noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de visualiseringer vi er blevet præsenteret for, hvor køer og får går og græsser på store, grønne vidder.

Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m² pr indbygger mod 150 m² pr indbygger i resten af byen. Og så skal der nu åbenbart også lige være plads til en enorm idrætspark med flere anlæg, hvis man spørger V borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard? (Altinget Hovedstaden, d. 21/2 2012). Blot endnu en ting der får dette projekt, til at virke mere som et luftkastel sat i søen for at sikre det enormt gældsatte By & Havn en ny indtægt og politikerne nogle nye talepunkter, end et projekt der reelt løser noget for Københavnerne.

Med venlig hilsen,

Mia Otterstad

* Kilde: <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/1700-doer-af-luftforurening-i-hovedstadsomraadet-om-aaret>

Sent from my iPhone

Sent from my iPhone

Fra: Aria Shahzadi
Sendt: 24. januar 2021 23:33
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar angående Lynetteholm

Kære TBST,

Jeg ønsker hermed at gøre jer opmærksom på, at der er mange borgere, inklusiv mig selv, der er kraftigt imod projektet Lynetteholm.

Den mænge lastbilstrafik der er lagt op til er livsforstyrrende i en for lang tidshorisont til at anses som midlertidig og desuden meget indgribende i det daglige liv samt billede. Det er et seriøst dårligt projekt! Alene forueningen vil øge forureningsniveauet langt over det acceptable niveau, for ikke at tale om støjen og rystelserne de måtte medføre på de mange gamle bindingsværksbygninger i indre by.

Dertil de mange negative konsekvenser på havmiljøet og begrænsning af adgang til havet for sejlere -- et meget stort nej tak. Utroligt i øvrigt at man så nemt havde forestillet sig at lukke adgangen til havet. Der er flere tusinde borgere der anvender den adgang regelmæssigt -- hvordan vil i garantere adgangen bevares?

Jeg opfordrer arkitekterne af dette projekt til at finde andre løsninger, der ikke involvere så mange års tung trafikførsel i byen eller begrænsning af adgang til havet for landets sejlere.

Jeg er indforstået med formålene bag Lynetteholmen, men mener en anden tilgang skal findes da denne kommer på bekostning af os der bor i byen, de mange mange år. Det er ikke rimeligt.

Med venlige hilsner
Aria Shahzadi

--

This message may contain information which is confidential and subject to legal privilege. If you are not the intended recipient, you may not peruse, use, disseminate, distribute or copy this message. If you have received this message in error, please notify the sender immediately by email, facsimile or telephone and return and/or destroy the original message.

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Nynne Koefoed Wagner

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Tove Hummel
Sendt: 24. januar 2021 23:39
Til: VVM-Sager
Emne: Vedrørende høringsvar 'Lynetteholmen'

Hermed giver Tove Hummel svar. Jeg er imod Lynetteholmen, Blandt andet etablering af jord fyldning og byggeri med alle de konsekvenser det medfører blandt andet Bydelen Christianshavn, vil blive kvast, trafikalt med lastbil kørsel af jord til opfyldning til øen Lynetteholmen. Øresund hvor er hensynet til Vores nabo Sverige, Der er alt for mange usikker spørgsmål til det store projekt. På grund af de Corona tider er Københavnerne ikke blevet hørt til tage stilling, til den enorme nye Københavner bydel, blandt andet må Lynetteholmens etablering overjers nøje
Med Venlig Hilsen Tove Hummel, '

Fra: Mette Brønne i Dali
Sendt: 24. januar 2021 23:47
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetteholmen

Høringssvar ang. Lynetteholm

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringssvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelsesprocessen.

Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg (og dermed omlægning af hele Københavns kloaknet, har jeg forstået, hvor rørene nu skal have en anden hældning), som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm.

Dette virker på mig helt uforsvarligt og meget kritisabelt. I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. Jeg kender ikke en eneste borger i min omgangskreds i indre by der er synet at Lynetteholmen er en god ide. Hvorfor ikke søge at benytte Hollandsk ekspertise. give det tid og undersøge ordentligt og inddrage alle borgere i hvad vi kan gøre for at sikre smukke København ved de kommende havvandstigninger?

- 1) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- 2) Øget luftforurening, som i øvrigt allerede er et stort problem. Det estimeres at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet.
- 3) Øget CO2 udledning ved nybyggeri i det hele taget, som vi ellers i disse klimakrisetider absolut burde fokusere på at minimere, og i stedet søge alternative muligheder, hvis ellers København Centrum overhovedet skal have flere beboere presset ind i nye betonejerlejligheder. Hvorfor ikke CO2 venligt kigge på at konvertere uudnyttede lofter i København til boliger eller konvertere erhvervslejligheder til beboelseslejligheder?
- 4) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- 5) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO2 de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræsegangene som naturligt habitat
- 6) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- 7) Negativ påvirkning af havmiljøet. forårsaget af oprensingsprocessen Selv Skåne har klaget over at vi overhovedet kan tænke på at ødelægge havmiljøet i Øresundsregionen ved bare at fylde op med forurennet jord.

Med venlig hilsen,
Mette Brønne i Dali

Fra: Morten Mægaard <
Sendt: 24. januar 2021 23:51
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Hej,
Jeg skriver vedr. høringen omkring lynnetholen da jeg, siden jeg hørte om projektet, har været stærkt imod det. Jeg kan slet ikke se ideen i at ødelægge noget så vigtigt som københavns havn for at anlægge nogle lejligheder der kunne placeres utallige andre steder, feks længere ude i hovedstadsområdet. Steder som amager fælled, ørestaden og utallige andre placeringer er fuldstændig oplagte til byudvikling og har, modsat lynetteholmen, ikke ekstreme konsekvenser for københavns kultur, historie, udsigt, havmiljø og klima.

Jeg, ligesom samtlige jeg har diskuteret emnet med, vil se en VVM der omfatter hele projektet og at byudviklingen i hovedstadsområdet skal planlægges koordineret frem for at koncentrere den i københavn.

Derudover synes jeg at det er helt skørt at projektet er til bla. for at afbetale den gæld som kommunen har opbygget for at bygge den nye metro. Hvis kommunen samt By & Havn ikke kan skabe mere kollektiv trafik uden at en komplet ødelæggelse af københavn, så må de kigge andetsteds for løsninger.

Jeg håber inderligt at mit høringssvar vil hjælpe på at forhindre et så forfærdeligt projekt som lynetteholmen og at der i fremtiden vil blive planlagt projekter med større omhu og omtanke for konsekvenser for befolkningen.

- Morten Mægaard, 20 år

Fra: Jørgen H.
Sendt: 24. januar 2021 23:59
Til: VVM-Sager
Emne: Nej til Lynetteholmen

Jeg er mod 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.

Endvidere protesterer jeg over at det ikke som sædvane er afholdt offentlige fysiske infomøde, dette må ske når covid- 19 situationen tillader det, og eventuel behandling af anlægsloven/ bemyndigelse til By & Havn til anlæg af projekt Lynetteholmen udskydes til der er foretaget normal fysisk høring/ infomøder.

Mvh. Jørgen Hilm,

Høringssvar ang. Lynetteholmen.

Jeg har følgende indsigelser:

- Processen.
Det er helt forkert, at man har valgt at lægge anlæggelsen af Lynetteholmen sammen med anlæggelse af en ny Metro derud OG en 4-sporet ringvej OG en havnetunnel.
Der bør kunne tages stilling til hver ting separat.
Men når nu man har besluttet, at alle delene skal besluttet som ét projekt, SKAL der også laves en samlet VVM for hele projektet! Og ikke kun for hver del separat som det er sket ind til nu.
Det må være et helt grundlæggende krav.
- Økonomien.
Alle eksperter fortæller, at projektet slet ikke er finansieret som projektet ser ud nu.
Mange offentlige byggeprojekter bliver væsentlig dyrere end først estimeret og tager meget længere tid.
Det kommer til at blive en kæmpe økonomisk skandale der overskygger alt, hvad vi hidtil har set.
- Boliger.
København har ikke brug for 30.000 nye luksusboliger til de få. Der er allerede flere rigmandsghettoer rundt om i byen – Nordhavn, Carlsberg-byen, Tuborg Havn mm.
København har brug for boliger til studerende, alm børnefamilier på mellemindkomst, ældreboligere mm. Der er helt sikkert INGEN tilslutning blandt københavnere at bygge endnu flere luksusboliger som flertallet ikke har råd til at bo i.
- Kystsikring.
At bygge Lynetteholmen som et kystsikringsprojekt er helt til grin.
Hvad vil så beskytte Lynetteholmen mod vandpres udefra og øget vandstand?
Hvis vi reelt ønskede en kystsikring af Københavns Havn, kan det laves langt mere simpelt og billigt.
- Miljøet.
 - A. Man kunne have valgt at gå i en grøn og bæredygtig retning.
Bygge med genbrugsmaterialer eller bæredygtigt. Gøre øen bilfri. Fokuser på grøn kollektiv trafik. På den måde gøre øen attraktiv for københavnere, hvor flertallet er bekymret for klimaforandringerne i verden.
 - B. Anlæggelsen af øen som det er planlagt nu, er helt hul i hovedet!
Jord skal IKKE flyttes rundt med lastbil igennem byen. Det skal sejles, og vandveje skal bruges helt overvejende som transport af byggematerialer.
 - C. Der skal IKKE bygges en havnetunnel i København! Det er fuldstændig almen viden, at hvis man øger muligheden for flere biler – så kommer der flere biler! At lave en havnetunnel er som at tisse i bukserne. Der vil blot komme langt flere biler ind i indre by, hvilket igen er den helt forkerte vej at gå! Vi bør i stedet fokusere på kollektiv transport på tværs af byen – og netop metroen viser jo, hvordan københavnere tager disse muligheder til sig, når de er der.
Der er flere storbyer, der går den modsatte retning og gør kollektiv transport gratis. Det er hul i hovedet at København går i en fuldstændig sort retning og øger bilismen i byen i stedet for at arbejde på at begrænse den.
 - D. Jeg har læst et sted, at man som en del af projektet vil tage rent sand fra sandbunden i Øresund og transportere det til Københavns Havn som base for Lynetteholmen. Hvis det er rigtigt, vil jeg i de stærkeste vendinger modsætte mig dette!

Der sker en afskrælning af havbunden som laver vores havmiljøer om til ørkenlignende tilstande. Når man skæller havbunden for sand, fjerner man alle mulighederne for levesteder for fisk og smådyr. Det burde være helt forbudt!

Med venlig hilsen

Julia Jakobsen

,

Fra: Andreas Trägårdh
Sendt: 25. januar 2021 00:05
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetteholmen

Høringssvar ang. Lynetteholm

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringssvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelsesprocessen. Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg (og dermed omlægning af hele Københavns kloaknet, har jeg forstået, hvor rørene nu skal have en anden hældning), som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm.

Dette virker på mig helt uforvarligt og meget kritisabelt. I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. Jeg kender ikke en eneste borger i min omgangskreds i indre by der synes at Lynetteholmen er en god ide. Hvorfor ikke søge at benytte Hollandsk ekspertise. give det tid og undersøge ordentligt og inddrage alle borgere i hvad vi kan gøre for at sikre smukke København ved de kommende havvandsstigninger?

- 1) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- 2) Øget luftforurening, som i øvrigt allerede er et stort problem. Det estimeres at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet.
- 3) Øget CO2 udledning ved nybyggeri i det hele taget, som vi ellers i disse klima krisetider absolut burde fokusere på at minimere, og i stedet søge alternative muligheder, hvis ellers København Centrum overhovedet skal have flere beboere presset ind i nye beton ejerlejligheder. Hvorfor ikke CO2 venligt kigge på at konvertere uudnyttede lofter i København til boliger eller konvertere erhvervslejligheder til beboelseslejligheder?
- 4) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- 5) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO2 de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræs egnene som naturligt habitat
- 6) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- 7) Negativ påvirkning af havmiljøet. forårsaget af

oprensningsprocessen Selv Skåne har klaget over at vi overhovedet kan tænke på at ødelægge havmiljøet i Øresundsregionen ved bare at fylde op med forurenet jord.

Med venlig hilsen

Andreas Trägårdh


€ ..
121 1 1 - 111
11111

Høringssvar vedrørende etablering af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver som borger i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt Lynetteholm. Min klage er funderet i hensyntagen til byens fremtidige udvikling og beboerne i kommunen, hvad angår brugen af vores skattekroner.

Jeg mener ikke miljøkonsekvensrapporten opfylder det lovpligtige krav om undersøgelse af alternative løsninger i henhold til BEK nr 930 af 18/06/2020 §9 stk. 4.

Da det forslåede projekt for anlæggelsen af Lynetteholm er af så omfattende en skala, med dertil hørende indvirkninger og økonomiske konsekvenser for den eksisterende by, dens beboere og det omgivende miljø og natur, må der afkræves en mere seriøs og dybdegående undersøgelse af alternativer til projektet end angivet i rapportens afsnit 5.

Placeringen af de mange nye boliger og arbejdspladser på den østlige side af den eksisterende bymasse vil utvivlsomt føre til et øget flow gennem byens allerede belastede centrum og adgangsveje over havneløbet. Den massive opfyldning af vandarealerne ved indsejlingen til havneløbet vil få uoverskuelige konsekvenser for det indre havnemiljø der har gjort København så attraktiv, at stadig flere mennesker ønsker at bo i byen.

Derfor bør der forelægge seriøse alternative undersøgelser, hvor den langsigtede klimasikring løses med en mere simpel digeløsning, befolkningstilvæksten med en udvidelse af byen i de allerede bebyggede randområder, der forbindes med bedre offentlig infrastruktur, trafikbelastningen med en brugerbetalt Øster Ringvej samt indførelse af betalingsring om byen. På spørgsmålet om deponering af overskudsjord fra byggeri og anlæg i Københavns Kommune må det være muligt at finde og undersøge mere tidssvarende og miljørigtige løsninger end at hælde det i havet.

Det forslåede projekt Lynetteholm fremstår, med den dertil hørende miljøkonsekvens-rapport, samlet set som en forhastet løsningsmodel på byens fremtidige udfordringer fremlagt som den eneste reelle mulighed uden at langt mindre omfattende, billigere og bedre eventuelle alternativer er afsøgt i et passende omfang for byens, borgernes og klimaets skyld.

Med venlig hilsen

August Fischer

Høringsvar ang. Lynetteholm

d. 24. januar 2021

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm-projektet. Da dette høringsvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelses processen. Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm. Dette virker på mig helt uforsvarligt og dybt påklageligt. I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer der strider imod almindelig sund fornuft.

Klagepunkter:

De ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til:

- 1) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen
- 2) Øget luftforurening, som uovrigt allerede er et stort problem. Det estimeres at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet*
- 3) Øget CO₂-udledning, som vi ellers i disse klimakrisetider altid burde fokusere på at minimere

Negative påvirkninger i forbindelse med etablering af holmen og byggeriet på den. Det vil i anlægsprocessen påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med:

- 4) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- 5) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO₂ de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræsegnene som aturligt habitat
- 6) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- 7) Negativ påvirkning af havmiljøet. forårsaget af oprensningsprocessen

Slutteligt vil jeg påpege at noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de visualiseringer vi er blevet præsenteret for, hvor køer og får går og græsser på store, grønne vidder. Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m² pr indbygger mod 150 m² pr indbygger i resten af byen. Og så skal der nu åbenbart også lige være plads til en enorm idrætspark med flere anlæg, hvis man spørger V borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard? (Altinget Hovedstaden, d. 21/2 2012). Blot endnu en ting der får dette projekt, til at virke mere som et luftkastel sat i søen for at sikre det enormt gældsatte By & Havn en ny indtægt og politikerne nogle nye talepunkter, end et projekt der reelt løser noget for Københavnerne.

Med venlig hilsen,

Charlotte Korsager Winther

*Kilde: <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/1700-doer-af-luftforurening-i-hovedstadsomraadet-om-aaret>

Fra: Anne Katrine Olesen
Sendt: 25. januar 2021 00:22
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm.

Angående sejladsforhold for fritidssejlere.

Ved anlæggelsen af Lynetteholm og lukningen af Lynetteløbet vil adgangen til og fra Øresund blive væsentligt forringet for robåd- og kajakroere.

Jeg er medlem af Amager Ro- og Kajakklub i den sydlige ende af havnen. For os vil det betyde at turen til Amager Strand, eller rundt om Amager, bliver betydeligt længere. Derudover vil man skulle ligge og vippe ude i kronløbet sammen med alt fra sejlåde, motorfræsere og krydstogtskibe, hvilket snarere vil være et spørgsmål om overlevelse end fritidssejlad!

Det kunne jo være lækkert, hvis man kunne undgå det, og fx. få gravet en kanal til kajakker og robåde et sted.

En forbindelse mellem Margretheholm Havn og Krudtløbet kunne være en mulighed.

Venlig hilsen
Anne Katrine Olesen.

Fra: Tina Uhrskov
Sendt: 25. januar 2021 00:23
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetteholmen

Til hvem det måtte vedrøre

Jeg vil gerne som borger i København modsætte mig at Lynetteholmen opføres. Det er i ingen københavnernes interesse, at opføre en kunstig ø, med de enorme omkostninger, så stort et byggeri vil have for de almindelige borgere, i så mange år frem. Det må være på tide at politikerne, fremfor at fokusere på egne prestigeprojekter, der kun søger at gøre København til en metropol, indser at Københavns egenart netop er størrelsen, det nære, det særlige. Grænsen for hvor meget mere vi kan proppe ind i København er for længst nået og hvis byen skal vokse må det være i retninger hvor både placering og særligt anlægsarbejde ikke generer den nuværende bebyggelse. Det ville være så uendeligt meget mere visionært at gøre Ishøj eller Ballerup til integrerede superbydele og få alle de rige interesserede i at flytte derud. Det København, I forsøger at sælge, ødelægger i med samme pennestrøg og hverken de rige, I lefler for, eller os, helt almindelige mennesker, bryder os om den by, I ser i fremtiden. Et nænsomt restaureret, kærligt passet og autentisk København for Københavnerne vil jeg vove at påstå at langt flere drømmer om - og turisterne er nok også enige.

Mvh Tina Uhrskov

Sendt fra min iPhone

Fra: Otto Berner
Sendt: 25. januar 2021 00:28
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar
Vedhæftede filer: Høringssvar.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9034774

Her følger mit digitale høringssvar. Jeg håber meget at kunne uddybe med øjenkontakt en skønne dag.

God dag.

Mvh. Otto Berner

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Otto Berner

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

1

Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

2

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

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

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

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

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

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj 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,

Kian Bødker

3

Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

4

Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Til vvm@tbst.dk vedr. Lynetteholm

Høringssvar fra Grundejerforening Søflyhusene, Margretheholm, til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vedr. miljøkonsekvensrapporten for etableringen af Lynetteholm.

Indstilling:

Vi indstiller følgende bemærkninger og forslag som høringssvar. Baggrunden for disse uddybes nedenstående:

Trafikale forhold: Vi udtrykker vores stærke bekymring ved øget tung trafik i dette kryds og vil derfor opfordre til at: De miljømæssige påvirkninger af trafikken og trafiksikkerheden, samt mulige løsninger på de trafikale udfordringer på Refshalevej/Forlandet i anlægsperioden bliver belyst og undersøgt grundigt, før anlægsfasen starter.

Vi appellerer derfor til at der bliver fundet en løsning på erstatning af vores plankeværk, der indebærer, at vores beboere kan færdes på udendørsarealerne og der således bliver gjort noget for at reducere den ekstra støj fra lastbilerne langs Forlandet op til grunden for vores beboerforening. Yderligere vil vi insistere på at det bliver en sikkerhedsmæssig ansvarlig løsning for vores børn, der leger på græsarealerne mod Forlandet.

Vandkvalitet: Miljøkonsekvensrapporten bør belyse hvilke tiltag der vil gøres for at vandkvaliteten ikke påvirkes negativt med henblik på det daglige brug af vandarealet ved vores badebro over for Margretheholm Havn. Derudover ser vi meget gerne at vi beboerne bliver gjort opmærksomme på de dage, hvor vandkvaliteten ikke er god nok til at bade.

Generelt: Det ville gavne den demokratiske proces, hvis fristen for høringssvaret udskydes, således at vi får mulighed for at få hørt flere beboere og bedre kunne hjælpe hinanden med at forstå alle konsekvenserne af hele miljøkonsekvensrapporten

Mvh.

Grundejerforeningen Søflyhusene, Margretheholm

Fane Groes, Formand

Margretheholmsvej 27

1432 Kbh K

Tlf: 30680911

Vores grundejerforening

Grundejerforening Søflyhusene, Margretheholm, er en grundejerforening for 38 byhuse, som ligger ud til Forlandet tæt på krydset med Refshalevej. Foreningen har fortrinsvist børnefamilier med små børn og inkluderer således, ud over de voksne, omkring 80 børn under 12 år.

Generelt

Forud for dette høringssvar har det ikke været muligt for vore beboere at mødes og diskutere konsekvenserne af miljøkonsekvensrapporten og det har således ikke været muligt at få hørt alle beboerne forud for dette høringssvar. Derudover har vi i foreningen mange med små skolebørn, som er blevet undervist hjemme i januar, samtidig med at forældrene skulle arbejde. Vi har derfor heller ikke haft de sædvanlige kræfter til rådighed i foreningen til at hjælpe med dette høringssvar. *Vi mener derfor, at det ville gavne den demokratiske proces, hvis fristen for høringssvaret udskydes, således at vi får mulighed for at få hørt flere beboere og bedre kunne hjælpe hinanden med at forstå alle konsekvenserne af hele miljøkonsekvensrapporten.*

På grund af vores ressourceknaphed har vi, som forening, valgt at fokusere på tre overordnede temaer i miljøkonsekvensrapporten, hvilket er de trafikale forhold i anlæggelsesfasen inklusiv hvordan dette netop påvirker vores beboerforening og vandkvaliteten.

Trafikale forhold i anlægsfasen

I miljøkonsekvensrapporten står der: *"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."*

Set fra vores grundejerforening, synes vi bestemt ikke, at 33 lastbiler hver vej i 3 år lyder som "ubetydeligt". Disse lastbiler vil alle skulle køre ad Forlandet til Refshalevej, hvilket er vejen langs vores grundejerforening. Vi har siden vi flyttede ind for 4,5 år siden oplevet at trafikken, og specielt lastbiltrafikken, er steget markant langs Forlandet og Refshalevej og føler allerede at forholdene på de to veje, med den nuværende trafik, er meget farlige for alle bløde og små trafikanter. Hvis der derudover kommer 66 flere lastbiler om dagen, er vi bange for at dette er startskuddet til mange ulykker med små bløde trafikanter på strækningen.

Alle børn og voksne fra vores forening krydser dagligt Forlandet for at komme langs Refshalevej i skole, vuggestue eller børnehave på Christianshavn og videre på arbejde. Siden vi er flyttet ind for 4,5 år siden, har vi allerede haft 2 bilulykker på Forlandet foran vores grundejerforening. Begge ulykker var fordi bilen kørte for stærkt, hvor én bil endte i kanalen og en bil endte i vores grundejerforenings plankeværk. Det er således en strækning, hvor biler (og lastbiler) kører stærkt og samtidig er vores oplevelse, at forholdene for gående og cyklister er usikre. Alle børn krydser Forlandet ved Vandflyverhangaren for at komme over på

Refshalevej og videre i vuggestue, børnehave og skole. Dette er et kryds, hvor sigtbarheden er ringe pga. vejen som buer og bilerne der kører stærkt. Derudover er det et T-kryds, hvor bilisterne der kommer ad Refshalevej fra Christianshavn ikke overholder deres ubetingede vigepligt ved højresving ud på Forlandet. Der er ingen rigtig cykelsti eller rigtig fortov og ingen lysregulering i krydset. Vi vil gerne udtrykke vores stærke bekymring ved øget tung trafik i dette kryds og vil derfor opfordre til at: *De miljømæssige påvirkninger af trafikken og trafiksikkerheden, samt mulige løsninger på de trafikale udfordringer på Refshalevej/Forlandet i anlægsperioden bliver belyst og undersøgt grundigt, før anlægsfasen starter.*

I vores beboerforening er vi specielt kritiske over for de ekstra lastbiler, som kommer til at køre langs Forlandet til Refshalevej i anlægsfasen men også i de videre faser. Miljø- og Teknikforvaltningen i Københavns Kommune har krævet, at vores beboerforenings knap 2 meter høje (og tætte) plankeværk ud mod Forlandet skal fjernes og erstattes af et åbent stakit på 1 meter. Dette betyder øget risiko for at børnene fra vores forening løber ud på vejen og at vi mister den smule støjskærm vi har i øjeblikket. På grund af at plankeværket/støjskærmen skal fjernes mener vi at den ekstra lastbilstrafik vil være til stor støjgene for foreningens beboere og i værste fald ikke forhindre at et barn løber ud på vejen, hvilket vil være endnu mere farligt med de 66 ekstra lastbiler om dagen. Mange af beboerne har terrasser direkte ud mod Forlandet og foreningens børn bruger alle de grønne arealer ud mod Forlandet til leg.

Vi appellerer derfor til at der bliver fundet en løsning på erstatning af vores plankeværk, der indebærer, at vores beboere kan færdes på udendørsarealerne og der således bliver gjort noget for at reducere den ekstra støj fra lastbilerne langs Forlandet op til grunden for vores beboerforening. Yderligere vil vi insistere på at det bliver en sikkerhedsmæssig ansvarlig løsning for vores børn, der leger på græsarealerne mod Forlandet.

Vandkvalitet

I vores grundejerforening er vi også medlem af en overordnet grundejerforening, hvor vi har en fælles badebro, som ligger over for Margretheholm Havn. På sommerdage benytter mange af vores forenings medlemmer badebroen og dette er en oase for foreningens halvvstore børn, som ikke store nok til at være trygge i Københavns havnebade, men store nok til at mødes, under voksenopsyn, til leg i vandet ved badebroen efter skole. Om vinteren benytter de voksne fra foreningen badebroen, hvor der også er opført en sauna, som er åbent hele året (bortset fra under coronanedlukning). Den lokale badebro er en vigtig del af grunden til at mange af vores beboere har valgt at bosætte sig i netop dette område. Vi er derfor nervøse for vandkvaliteten i Margretheholms Havn på grund af den dæmning der planlægges. Vi ser helst så meget vandgennemstrømning som muligt i havnen og at alle mulige foranstaltninger tages i brug, så vandkvaliteten ikke påvirkes negativt. Vi mener derfor, at miljøkonsekvensrapporten også bør: *Belyse hvilke tiltag der vil gøres for at vandkvaliteten ikke påvirkes negativt med henblik på det daglige brug af vandarealet ved vores badebro over for Margretheholm Havn. Derudover ser*

vi meget gerne at vi beboerne bliver gjort opmærksomme på de dage, hvor vandkvaliteten ikke er god nok til at bade.

Mvh.

Grundejerforningen Søflyhusne, Margretheholm

Fane Groes, Formand

Margretheholmsvej 27

1432 Kbh K

Tlf: 30680911



Foreningen Fugl og Fisk

Høringssvar fra Foreningen Fugl og Fisk VVM for Lynetteholmen

Foreningen Fugl og Fisk er en forening, der arrangerer sejlture med egen stor motorbåd for borgere i især Amager Øst. Vi har base i Sundby Sejlförening.

Mange borgere benytter sig af dette tilbud, og vi har jævnligt ture ind i Københavns Havn, hvor det er en oplevelse for folk at se København fra denne side.

Det er med stor bekymring vi nu konstaterer, at projektet med Lynetteholm medfører, at Lynetteløbet lukkes ned allerede fra 2023.

Det har store konsekvenser for de rekreative oplevelser, vi kan tilbyde borgerne fremover, fordi adgangen fra Amager Øst til havnen pludselig bliver markant længere og vil gøre besøg i havnen til en i praksis meget sjælden begivenhed.

Det samme vil gælde for store dele af sejlerfolket i København, hvor disse har base i en havn på Østsiden af Amager – ikke mindst de hastigt voksende andre brugere af Øresundskysten med kajaker og lignende småfartøjer. Ingen af disse brugere vil fremover kunne komme fra Østamager og ind i havnen.

Det er under de gennemførte informationsmøder med By & Havn blevet præciseret, at en fortsat åbning af Lynetteløbet er udelukket. Der er således lukket for en forhandling herom.

Derfor har vi foreningen Fugl og Fisk valgt at se nærmere på, om hele projektet med Lynetteholmen er den rigtige måde at løse de anførte begrundelser i lyset af de ulemper projektet medfører, og er nået til den konklusion, at hele argumentet for Lynetteholmen, hviler på et meget spinkelt og dårligt belyst grundlag. Herunder, at VVM-rapporten slet ikke ser på reelle alternativer til såvel jorddeponering, byudvikling og behovet herfor samt stormflodssikring, som vi kan se, jo ikke opnås med Lynetteholmen alligevel.

Alt dette taler for, at dette projekt, i stedet for af hastes igennem, underlægges en langt mere grundig debat, hvor hele projektpakken med Lynetteholmen, havnetunnel mm drøftes grundigt igennem med befolkningen.

Grundlæggende anbefaler vi derfor, at anlægsloven for Lynetteholmen udskydes, at der gennemføres en samlet VVM som inddrager de øvrige delprojekter i principaftalen, samt at der gennemføres en længere drøftelse af, om Lynetteholmen er det rigtige svar på de begrundelser, der er herfor.

København den 25. januar 2021

Med venlig hilsen på bestyrelsens vegne
Anders Hjorth
formand

Formand Anders Hjorth
Sixtusvej 26, 2300 København S
Mobil: 20209278 Mail: ah@vibehus.dk

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Amanda Hauge Hyllén Fog

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Anders Højberg Kamp
Sendt: 25. januar 2021 23:15
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
- 3.
- 4.
5. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
- 6.
- 7.
8. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
9. 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 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,

Anders Højberg Kamp

--

Med venlig hilsen

Anders Højberg Kamp

Freelancejournalist

Høringssvar fra Miljøpunkt Nørrebro

Indledende kommentarer til afgrænsning af høringen

VVM-processens opdeling i anlægget af Lynetteholm og "nærliggende projekter" som trafikinfrastruktur, klimasikring, flytning af rensningsanlæg mm. er uheldig. Opdelingen af VVM kan gøre det meget vanskeligt for borgere og civilsamfund at overskue de indbyrdes afhængigheder og samlede konsekvenser af projektet på alle tre bæredygtighedsparametre; økonomisk, socialt og miljømæssigt.

Her følger vores forslag til en mere bæredygtig Lynetteholm:

Vision:

TrafikØ Lynetteholm som 0-emissionszone mod luftforurening, støj og trængsel

Vi foreslår at Lynetteholmen fra starten planlægges ud fra princippet om trafikøer, som det er fastslået i Kommuneplanen og som 0-emissionszone. Det vil give mulighed for både at minimere biltrafik og forurening på øen og generelt i byen og minimere antallet af biler og arealanvendelse hertil.

Trafik

At gøre Lynetteholmen til en trafikø vil betyde, at der er biladgang til alle adresser på øen, men at kun bilkørsel, der har start eller mål på Lynetteholmen skal finde sted. Man kan samtidig gøre overfladen på Lynetteholmen så godt som bilfri ved at etablere underjordiske parkeringshuse (som kan være det første man etablerer når vandet er pumpet ud), hvorfra der er let adgang til boliger og virksomheder på øen.

Overfladetrafikken vil derfor begrænse sig til transporter, hvor der er behov for at komme direkte til gadedøren. Biltrafikken vil kunne foregå i 'mixed zones', hvor biltrafikken deler infrastruktur med gående og cykler.

TrafikØ Lynetteholm kan betyde, at man kan spare etape 2 af Østlig Ringvej til Lufthavnen væk (14 mia. kr., side 98 rapporten om Østlig Ringvej) og skyde nogle af pengene i mere metro, elpramme til cykler over havnesnittet, broer mm. Den skitserede metroløsning kan opgraderes til en fuld ringmetro ved at forbinde København H og Østerport med stationer på Indre Nørrebro og ved Rigshospitalet, og dermed dække områder, hvor der er stort behov for metrobetjening, samt løse udfordringen med kapacitet over havnesnittet.

Kørslen i forbindelse med etablering af Lynetteholm vil føre til en væsentlig belastning af mange kvarterer i København med luftforurening og støj, som vil give betydelige gener og sundhedsmkostninger for beboerne. Vi foreslår derfor en 0-emissionszone for Lynetteholm allerede i etableringsfasen.

Luftforurening

Luftforureningen fra dette projekt skal ses i tillæg til de allerede meget høje luftforureningsniveauer i byen og i havneområderne, som overskrider WHO's grænseværdier for fx fine partikler og er meget tæt på at overskride grænseværdierne for NO₂ (DCE). Grænseværdien for NO₂ på gadestation H. C. Andersens Boulevard er formelt overholdt, men der er modellerede overskridelser andet steds på vejstrækningen. Det kan ikke afvises, at mere kørsel med diesellastbiler fører til at Danmark overskrider EU's grænseværdier for NO₂. Det kan undre at miljøkonsekvensrapporten ikke beskæftiger sig med denne risiko.

Københavns ekspertpanel af førende luftforureningsforskere har konkluderet, at der ikke er nogen nedre grænse for skadelige luftforurening og at der derfor er betydelige omkostninger fra luftforurening - selv under de politisk vedtagne grænseværdier.

https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/ekspertgruppens_anbefalinger_2019_0.pdf

Anbefaling 1

At Københavns Kommune fremover agerer efter, at al luftforurening er sundhedsskadelig for mennesker

Københavns Kommune bør i det videre arbejde med politisk besluttede strategier, planer og indsatser have som omdrejningspunkt, at der ikke er en nedre grænse for, hvornår luftforurening ikke er sundhedsskadeligt for mennesker.

Kilde: Københavns Kommunes ekspertpanel

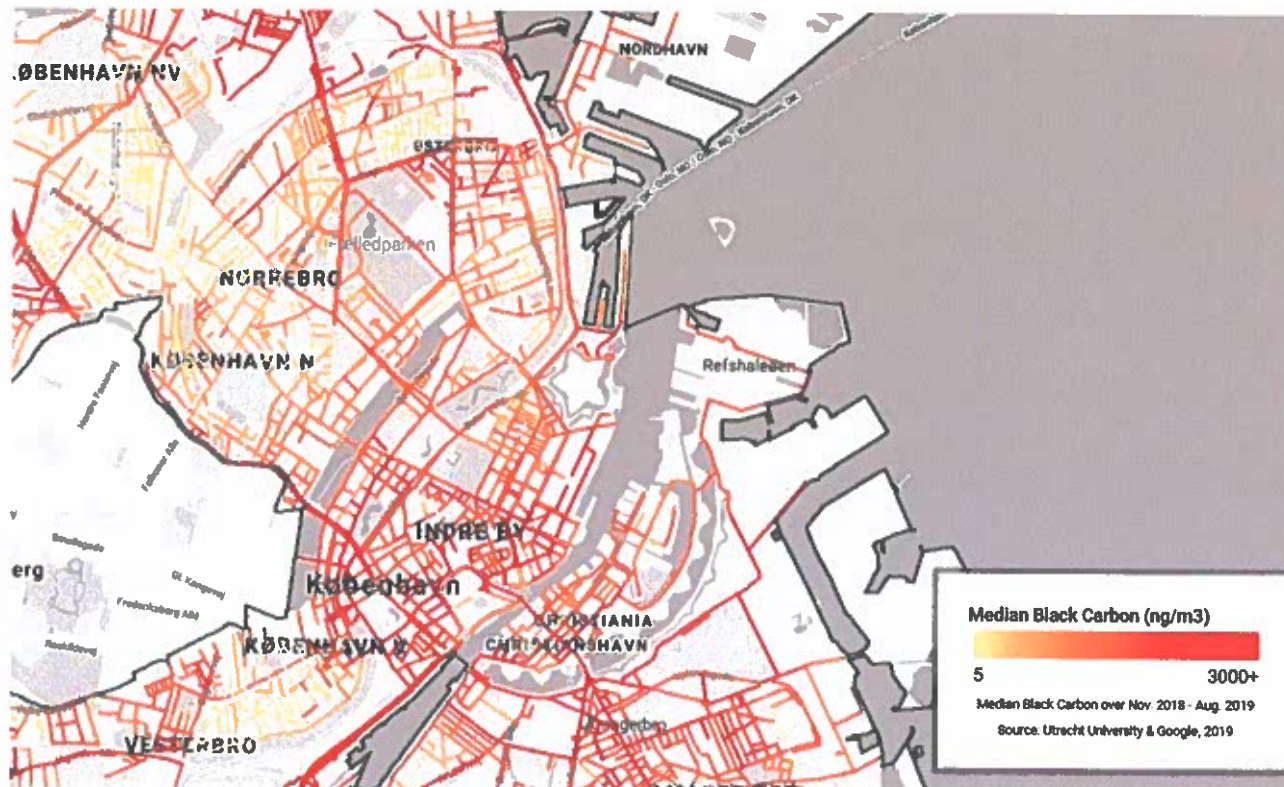
Det er derfor en fejl, at man i rapporten mener, at grænseværdierne kan benyttes som en slags tærskel, hvor under effekterne på folkesundheden fra bidraget til luftforurening fra projektet er væsentligt mindre. Det er politisk fastsatte værdier i internationale aftaler, der ikke har at gøre med sundhedseffekter på mennesker.

Vi finder det mangelfuldt, at rapporten konkluderer, at "Der er gode muligheder for fortynding af emissionerne fra trafikken i det relativt åbne område" (1.11). Transporterne skal netop køre igennem byen, hvor der ikke er åbent område og hvor der bor mange mennesker. Fx skal der frem til 2035 køre 184 lastbiler fra Nordhavn, da jorden fortsat karteres her, og derefter til Lynetteholm over Kongens Nytorv og Christianshavn. Det kan næppe betragtes som 'åbne områder'. Og det bliver ikke bedre af, at det foreslås at denne trafik kan omlægges til at køre igennem Nørrebro og H. C. Andersens Boulevard.

Derfor er det også kritisabelt, at By & Havn oplyser, at jorden først køres gennem byen til Nordhavn og karteres, hvorefter den igen skal tilbage igennem den tætte by til Lynetteholm. Der bør oprettes kartering på Lynetteholm eller sejles med el-pram fra Nordhavns karteringsanlæg til Lynetteholm, sådan at der ikke køres frem og tilbage med diesellastbiler i byen. Muligvis kan der også ses på transportbånd til fragt af jord på udvalgte steder, hvis man ikke vil forhindre adgang til vandet fra fx Margretheholm.

Det er en væsentlig mangel i miljøkonsekvensrapporten, at man kun ser på NO₂, som er mindre sundhedsskadeligt, og ser bort fra sodpartikler fra dieselmotorerne. BS (Black Smoke) eller EC (Elemental Carbon) er af Miljøstyrelsen (2017) vurderet til at være 10 gange farligere end andre partikler.

Københavns kommune, Utrecht Universitet og Google har kortlagt sodpartikler og det ses at mange af de foreslåede kørselsveje gennem byen har høje koncentrationer af disse skadelige dieselsodpartikler:



Samlet set er sundhedskonsekvenserne af luftforurening i den eksisterende by for dårligt belyst i rapporten. Vi ønsker derfor, at der i anlægsloven oprettes en 0-emissionszone på hele Lynetteholm for vej køretøjer. Det vil være en flot vision for Københavns kommende bydel – også efter indflytning af de første beboere, som ellers også må forventes at få meget store gener fra det langvarige etableringsprojekt.

En 0-emissionszone vil reducere støjpåvirkningen fra kørslerne væsentligt og bidrage betragteligt til klimamålene.

København, den 25. januar 2021

Høringsvar vedr. Lynetteholmen

Jeg er medlem af sejlklubben S/K Lynetten, og har min sejlbåd liggende i Margretheholms Havn. Derfor er jeg naturligvis meget bekymret over at se, at man, hvis de nuværende planer om anlæggelsen af Lynetteholmen realiseres, ikke længere vil have adgang til at sejle frit ud og ind af havnen.

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår, at der skal placeres en vej med en bro over Margretheholms Havn. Desuden fremgår det at denne bro reelt lukker sejleren inde på hverdage mellem 7.00 og 16.00.

Der er skitseret tre andre muligheder for placeringen af vejen og yderligere har SKANSKA i idefasen fremsendt forslag om en nedgravet tunnelloøsning fra Benzinøen til Refshaleøen. Andre løsninger ses således ikke reelt belyst i forhold til kraven til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter. Dette bør undersøges nærmere.

Margretheholms Havn har selv foreslået en billigere og bedre løsning i form af en akvædukt- rampe, som både vil give havnen fri ind og udsejling samt beskytte for støv og støj og er klimasikret.

Denne løsning bør undersøges nærmere som afværgemekanisme i forhold til broen.

Transport af jord via vandvejen er afvist på grund af forbruget af CO2. I MKR er beregningerne foretaget med henvisning til en trippel-håndtering, men der findes løsninger hvor dette ikke er nødvendigt.

Transportvejen via vand går udenom Amager, men ved at flytte lastepladsen indenfor slusen kan transporten ske gennem havnen. Med anvendelsen moderne teknik kan meget af arbejdet foregå langt mere CO2 neutralt end beskrevet i MKR og støjsvagt.

Det ses således ikke reelt belyst i forhold til kraven til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter på, hvilken måde jorden kan håndteres og transporteres, så CO2 udledningen bliver mindre og langt mere klimaneutral end transport på diesellastbiler. Dette bør undersøges nærmere af hensyn til menneskers sundhed, trængselsproblemer og trafiksikkerhed.

Med venlig hilsen
Anders Lillelund

Fra: Andrea Jespersen
Sendt: 25. januar 2021 17:54
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar

Hej,
Jeg skriver vedr. høringen omkring lynneteholmen, da jeg, siden jeg hørte om projektet, har været stærkt imod det. Jeg kan slet ikke se ideen i at ødelægge noget så vigtigt som københavns havn for at anlægge nogle lejligheder der kunne placeres utallige andre steder, f.eks. længere ude i hovedstadsområdet. Steder som amager fælled, ørestaden og utallige andre placeringer er fuldstændig oplagte til byudvikling og har, modsat lynetteholmen, ikke ekstreme konsekvenser for københavns kultur, historie, udsigt, havmiljø og klima.

Jeg, ligesom samtlige jeg har diskuteret emnet med, vil se en VVM der omfatter hele projektet og at byudviklingen i hovedstadsområdet skal planlægges koordineret frem for at koncentrere den i københavn.

Derudover synes jeg at det er helt skørt at projektet er til bla. for at afbetale den gæld som kommunen har opbygget for at bygge den nye metro. Hvis kommunen samt By & Havn ikke kan skabe mere kollektiv trafik uden at en komplet ødelæggelse af københavn, så må de kigge andetsteds for løsninger.

Jeg håber inderligt at mit høringssvar vil hjælpe på at forhindre et så forfærdeligt projekt som lynetteholmen og at der i fremtiden vil blive planlagt projekter med større omhu og omtanke for konsekvenser for befolkningen.

- Andrea Dyre Bülow Jespersen, 19 år.

Fra: Anders Lachenmeier
Sendt: 26. januar 2021 09:38
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

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

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

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

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

Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

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

Anders Lachenmeier

— 1000, 0000

Kontakt:

—

Fra: Ann Thorsted
Sendt: 25. januar 2021 21:40
Til: VVM-Sager
Emne: høringsvar fra Danmarks Naturfredningsforening Gentofte

Danmarks Naturfredningsforening-Gentofte efterlyser en mere helhedsorienteret og bæredygtig planlægning for hele hovedstadsregionen. Forslaget om Lynetteholmen er et godt eksempel på, at der er behov herfor. Store dele af Gentofte kommune er i dag meget trafik- og støjbelastet af gennemgående person- og lastbilkørsel mellem Nordsjælland til København. Vi skal ikke skabe mere biltrafik med tilhørende vejstøj til endnu ny bydel ude i Øresund og øget biltrafik hertil og til lufthavnen. Al erfaring viser, at flere veje fremmer væksten i biltrafikken. Rådet For Bæredygtig Trafik og NOAH-Trafik skriver, at hvis planerne om etablering af Lynetteholm, bebyggelse på denne samt på Østamager samt bygning af en havnetunnel fra Nordhavn til Øresundsbroen realiseres, viser trafikberegninger, at der vil komme mere trafik på næsten alle veje i forhold til nu. På Lyngbyvejen viser beregninger, at der vil være en samlet trafikvækst på ca. 91 % (<https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2021/01/Lynetteholm-og-en-havnetunnel-vil-undergrave-alle-lokale-og-nationale-trafik-miljoe-og-klimamaalsaetninger.pdf>).

Lynetteholm-projektet præsenteres som værende den eneste løsning på nogle af Københavns udfordringer – men disse udfordringer kan løses på andre måder, som bør belyses nærmere, inden man lægger sig fast på en beslutning. Måder, som også kan sikre københavnernes bedre offentlige transport og et stort grønt naturområde. Vi finder det vigtigt at sikre et stort sammenhængende og kystnært natur- og rekreativt område i København langs Øresund. Et grønt område, som vil kunne strække sig over Nordhavn, Refshaleøen, det østlige Amager langs Øresund, Kløverparken m.fl. Realisering af en tæt bebygget Lynetteholm vil forhindre en sådan mulighed. Lynetteholmen skal såkaldt 'klimasikre' København. Det skal vi selvfølgelig have gjort, men det kan gøres på andre måder, fx som en holm, der kan skabe landfæste og sammenhæng mellem Refshaleøen og Nordhavn som foreslået af DN København. En sådan holm burde kunne finansieres alene med pengene, man får for at modtage jord. At fortsætte udbygningen af København langt ud i Øresund og pakke den ind i endnu en halvø reducerer i sig selv den landskabelige oplevelse af det åbne sund og hovedstadens direkte beliggenhed direkte hertil. Dette har vi med det nye Nordhavn allerede fra Gentofte erfaret som en klar forringelse af det frie udsyn til sundets åbne karakter og Skånes kyst langt ude i horisonten.

Alt andet lige vil det påtænkte projekt medføre en øget belastning af klimaet og vandmiljøet i Øresund, som bør have stor fokus i den videre analyse af konsekvenser og alternativer.

DN Gentofte vil opfordre til, at man lader Lynetteholm-projektet ligge, indtil man ved mere om, hvordan behovet for flere boliger i København bliver, herunder når letbaneprojektet er færdigbygget og byomdannelsen heromkring kan ske på en mere skånsom og bæredygtig måde understøttet af eksisterende infrastruktur.

Med venlig hilsen

Ann Thorsted

DN Gentofte

Fra: Anna Jensen
Sendt: 25. januar 2021 22:26
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. etablering af Lynetteholmen

Høringssvar vedr. etablering af Lynetteholmen

Som borgere i Københavns Kommune ønsker vi, at gøre indsigelse imod etablering af Lynetteholmen og dertilhørende infrastruktur med metro og Østlig Ringvej. Projektet er som løsning på de presserende udfordringer ift. klima, trængsel og boligmangel både tvivlsom og dyr, og vil gældsætte København og staten i mange årtier fremover.

Projektet vil udlede enorme mængder af CO₂, og vil ifølge grønne organisationer gøre uoprettelig skade på Øresunds havmiljø. Projektet indebærer samtidig en flytning af renseanlægget Lynetten, der både er dyr og har store omkostninger for miljøet. Som klimasikring er projektet ifølge flere organisationer ude af proportioner, og gør samtidig krav på den jord/grus til jordopfyldning, der også skal anvendes i den mere presserende klimasikring mod syd. Projektet vil med etablering af havnetunnelen favorisere biltrafikken, og vil ifølge trafikforskere øge og ikke mindske antallet af biler i og omkring København. Projektets salg af byggegrunde skal (igen) bruges til at finansiere infrastruktur, og det vil presse boligpriserne, så det reelt set bliver vanskeligt, at tilvejebringe de boliger, som København egentlig mangler til mellemindkomstgrupper, studerende og pensionister. Projektet vil derudover skærme for Københavns gamle by og det frie udsyn til Øresund, hvilket har stor værdi kulturhistorisk og for livskvaliteten.

På den baggrund og med den mangelfulde borgerinddragelse som følge af Covid-19 og den inddelte høringsproces, skylder man borgerne, at undersøge alternative løsninger på de erklærede formål, der ses i sammenhæng med udviklingen i hele hovedstadsområdet, og som kan være både billigere, mindre forurenende og tilvejebringe den klimasikring og de boliger, som der egentlig er behov for.

Med venlig hilsen
Christoffer Elbrønd og
Anna Ingemann Jensen

Fra: Anna Kjems
Sendt: 25. januar 2021 23:18
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

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

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

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

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

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

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

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

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

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

Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår 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 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,
Anna Hjortkjær Kjems

Kontakt:

Fra: Anna Sissela
Sendt: 25. januar 2021 12:03
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

De eksisterende veje omkring Margretheholm er livsfarlige at færdes på, og et øget antal lastbiler vil kun forværre situationen.

Krydset foran Flyhangarbygningen, som er en del af skolevejen for et stort antal børn, mangler en overgang eller et lyssignal. Til gengæld er der masser af busser og lastbiler. Ved busstoppestedet ved Margretheholm er der heller ingen overgang, så her løber børnene ned af en skrænt og direkte ud på vejen. Ved Noma holder der taxier på cykelstien/gangstien, så cyklister må køre ud på vejen for at komme forbi. Cykelvejen/skolevejen mellem Margretheholm og Christianshavn foregår uden cykelsti, over smalle broer og altid side om side med busser og lastbiler, der ofte skærer svingene. Udenfor Christianshavns Skole, hvor fortov og cykelsti er smalle, har jeg flere gange talt op til fire SCT-lastbiler/jordtransportbiler kl. 08.00, når der er fyldt med travle børn og forældre på vejene. Problemerne fortsætter i øvrigt ud på Refshaleøen, hvor der mangler cykelsti og fortov, og hvor mindre stier munder ud i et sving på Refshalevej, hvor busser og lastbiler buldrer forbi.

Det virker ugennem tænkt, farligt og ignorant at øge trafikken i dette område, inden der er kommet styr på de eksisterende trafikale forhold og etableret en sikker skolevej.

Vh Anna

--

Anna Sissela Michalsdotter
Architect

Fra: Anna Zachariassen
Sendt: 25. januar 2021 10:32
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar angående 'Lynetteholm miljøkonsekvevsrapport'

Til Trafik- bygge og Boligstyrelsen

Høringssvar til 'Lynetteholm miljøkonsekvevsrapport' (VVM).

Hermedr nogle overordnede bemærkninger til rapporten:

- Det er utilfredsstillende at projektets VVM 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. Det er utilfredsstillende at projektets VVM 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.
- Lynetteholm-projektet, som belyst gennem VVM-undersøgelsen, arbejder ikke i særlig høj grad for at integrere og samtænke processen med den nuværende bys behov og udvikling på kortere sigt ifht. disse områder. Et eksempel kunne være at kræve klimaneutral eller CO2-fri transport til projektet ved brug fx el-køretøjer.
- Som direkte nabo til anlægsprojektet Lynetteholm, er jeg bekymret over de trafik- og støjgener, som dette projekt vil medføre:
 - 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. 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.
- Trafikale konsekvenser:
 - I rapporten står der at der *kun vil være en begrænset trafik til Lynetteholmen i anlægsfasen*. Disse konklusioner på side er jeg helt uenig i, da blandt andet de eksisterende adgangsveje til anlægsområdet lokalt er små og svære at udbygge
 - 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 foreslås, 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
 Anna Zachariassen

Fra: Anne Berendt
Sendt: 25. januar 2021 17:09
Til: VVM-Sager
Emne: 'Lynetteholm'

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Jeg ønsker med mit indeværende høringssvar at gøre følgende ting gældende:

Støj

Lynetteholm er et utroligt langstrakt projekt, og uanset, at nogle faser kun varer i kortere delperioder, vil den samlede kumulative virkning ved årevis af støjpåvirkning være stærkt belastende ved vores boliger og rekreative områder. Man vil som beboer ikke finde meget trøst i, at støjen for en given delperiode kun varer i kortere perioder/årrækker, når den straks erstattes af anden støj i efterfølgende delperioder, helt frem til og med den fremtidige bebyggelse af Lynetteholmen.

Jeg ønsker, at national lovgivning ang. støj ved boliger og rekreative områder overholdes og ikke tilsidesættes af anlægsloven.

Støv og luftkvalitet

Miljøkonsekvensvurderingen vurderer, at "Den forøgede påvirkning af den lokale luftkvalitet fra lastbiltrafikken vil generelt være lille og koncentrationen af forurenende stoffer og støv vil hurtigt aftage med afstanden fra vejen. Det vurderes, at påvirkningen af luftkvaliteten som følge af emissioner fra lastbiltrafik i driftsfasen er lille."

Adgangsvejen til Lynetteholm modtageanlæg vurderes at være få hundrede meter øst for vores beboelse, og da samtlige lastbiler med jord til modtageanlægget jo vil samles og køre af denne vej, vil den allerstørste påvirkning af støv og emissioner ske kontinuert tæt på vores boliger. Det er vigtigt, at den planlagte linjeføring for anlægsvejen ikke rykkes tættere på vores boliger og rekreative områder.

På trods af, at der er fremherskende vestenvind kan man jf. målestation ved Kastrup alligevel forvente at i over 20 % af tiden vil vinden blæse fra NNØ til SSØ. Selv om gennemsnitsniveauer ved beregninger i *Lynetteholm Baggrundsrapport om luft og klima 10* viser, at man forventer at overholde grænseværdier for NO₂ savnes beregninger for øvrige luftkvalitetsparametre, ligesom helbredseffekter af, at støv, NO_x og SO₂ må forventes at være højere end de beregnede værdier i de perioder hvor vinden ikke er fra vest.

Det bør ved vedtagelse af anlægsloven sikres, at jordtransport foregår uden spild, så der ikke opstår lokale støvproblemer på grund af ophvirvling af tørt støv, ligesom øvrige emissioner bør holdes på niveauer, som sikrer, at luftkvaliteten i og ved vores beboelse og rekreative områder lever op til nationale og EU-bestemte grænseværdier.

Trafik

I perioden 2021-23 indtil den nye vej er anlagt, forventes det, at materiel og byggematerialer vil blive kørt til byggepladserne på Kraftværksøen og Refshaleøen via bl.a. Kløvermarksvej, Forlandet og den nordlige del af Refshalevej. Dette er stærkt bekymrende, da dette er veje som vores børn anvender til at cykle i skole og til fritidsaktiviteter m.m. Vejene har allerede en anseelig trafik og meget få eller utilstrækkelige tiltag for at sikre tryk færdsel for bløde trafikanter.

Jeg ønsker, at der gennemføres forbedrede og effektive afværgeforanstaltninger ved krydset Refshalevej/Forlandet samt Forlandet / Margretheholmsvej, f.eks. i form af lysregulering, vejbumper, lav hastighed eller andre tiltag, som kan sikre tryk færdsejls for bløde trafikanter.

Rekreative forhold

Der er i miljøkonsekvensvurderingen på bl.a. fig. 3-33 og 3-34 angivet byggeplads og arbejdsarealer, som bl.a. dækker et grønt naturområde, som støder op til fællesarealerne for Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm (DOGM). Der er intensiv rekreativ anvendelse af DOGM's arealer mod øst, og udover løb/fodbold/lejrball, yoga, sauna m.m. er der bl.a. planer om etablering af køkkenhaver, som allerede har modtaget byggetilladelse fra kommunen. For at vurderingerne i miljøkonsekvensvurderingen holder stik ift. påvirkning af rekreativ anvendelse, bør der ikke placeres støjende eller støvende aktiviteter i arbejdsområdet grænsende op til DOGM. Til inspiration vil det evt. vest for den sydlige del af Vindmøllevej være en egnet placering, hvis der i fremtiden skal laves et besøgs-/undervisningscenter/skoletjeneste.

Som bruger af Margretheholm Havn anes indespærring bag vejdæmning/klapbro i ugedagene for at være et meget begrænsende indgreb, som rettelig må anses for at være en væsentlig påvirkning. Jeg vil derfor istemme Lynetten Sejlklubs forslag om, at adgang til/fra havnen bør sikres ved, at der i stedet etableres en akvædukt-/oversejlingsløsning.

Det er også meget beklageligt, at der i miljøkonsekvensvurderingen er lagt op til en sløjfning af Lynetteløbet, uden nogle gangbare afværgeforanstaltninger for småbåde og roere. En sløjfning af Lynetteløbet vil både betyde, at f.eks. afstanden fra Margretheholm Havn til Afmagnetiseringsstationen i Yderhavnen i stedet fra at være ca. 3 km igennem Lynetteløbet vil være over 8 km, som er en betragtelig merafstand. Ud over ren merafstand, tilsiger erfaringen fra nordøsthjørnet af landvindingen ved Nordhavn/Oceankaj, at der ud for de østlige fremspring i samspil mellem vind og strømforhold i Øresund vil skabes voldsomme og krappe bølger, som er utrygge og farlige at færdes i for mindre både eller roer.

Specielt er det beskæmmende, at man i Anne Skovbros ord godt vil 'lave huller i osten' (ift. åbninger i stormflodsikringsperimeteren) for roere og småbåde fra Nordsjælland/Svanemøllen/Hellerup, der i fremtiden kan sejle ind til København via Roerkanalen og Frokostkanalen (antageligvis med der-til-hørende stormflodspor i disse kanaler) i læ for voldsomme bølger og strømforhold. Dog angives der i miljøkonsekvensvurderingen ikke afværgeforanstaltninger som vil afbøde påvirkningerne for alle de Københavnerne, som om sommeren sejler ned og ligger for svaj for dagen nede ved Amager Strandpark, eller de sejlere og roere som tager turen til og fra København og den sydlige kyst ud for Amager. Ydermere virker det ikke til, at miljøkonsekvensvurderingen tager højde for, at tankanlægget for brændstoftilfyldning for både i Margretheholm Havn er det eneste, som er tilgængeligt fra søsiden for mindre både i nærheden af Københavns indre havn. Dette vil betyde, at småbåde i Københavns Havn skal en stor omvej for at tanke, hvis der ikke sikres alternative muligheder.

En anden problemstilling for rekreativ sejlads øst og syd om Lynetteholm, som miljøkonsekvensvurderingen ikke medtager, er hvilke restriktioner på sejladshastighed i kystzonen, der fremover skal gælde. Københavns havns søområde er udvidet til at indeholde selve Lynetteholm, og vil vel derfor høre under By & Havns Havnereglement, men det beskrives ikke, om der skal gælde 6 knops hastighedsbegrænsning i den Øresundsvendte del af dette vandområde. Det vil koste betydelig sejladstid, hvis samtlige 8 km rundt om Lynetteholm maksimalt må tilbagelægges med 6 knob. Langs kyststrækninger som ikke er udlagt til havne, er det typisk lokale politivedtægter der regulerer sejlads tæt på kysten, f.eks. ved Nordsjællands politikreds, hvor både i sommerhalvåret ikke må sejle inden for en afstand af 300 meter af kysten, medmindre de ikke planer og i videst muligt omfang sejler vinkelret ind mod kysten. Hvis fremtidig passage af Lynetteholm med mere end 6 knob vil skulle forgå mindst 300 meter øst for Lynetteholm, presses den rekreative sejlads meget tæt på Middelgrundens lavvandede områder, hvor der er fare for påsejling af diverse efterladt skrot m.m. Alt i alt, er der tale om kraftige begrænsninger, som lægges ned over den rekreative sejlads til/fra Københavns Havn og sydpå langs Amagerkysten.

Man har svært ved at se dette som andet end en voldsom social skævvridning, hvor Københavns Havn holdes åben for sejlere fra de bemedlede områder nord for byen, men afskæres voldsomt for sammenhængen med kystområderne syd for.

Hvis ikke Lynetteløbet er muligt at beholde i sin nuværende skikkelse, bør der findes alternative linjeføringer af mindre kanaler, enten i forbindelse med selve Lynetteholm, eller i områderne syd for, f.eks. på Refshaleøen, som vil sikre den frie og trygge adgang for småbåde mellem Københavns indre havn og kyststrækningerne syd for.

Der bør derfor inden anlægsloven vedtages, besluttet kompenserende foranstaltninger, som mindsker konsekvenserne af projektet for fritidssejladsen i området.

Havmiljø

Det er uhensigtsmæssigt, at der i miljøkonsekvensvurderingen, i medieomtaler og -udtalelser om Lynetteholmen lovpriser, hvordan man med projektet sørger for at 'skåne ålegræsenge' fordi Lynetteholm er trukket mod øst, men ikke har beskrevet reelle afværgetiltag for de påvirkninger, som vil påvirke bundfauna og -flora i nærområderne.

I værste fald risikerer man, at hele øvelsen med at flytte Lynetteholmen mod øst vil være omsonst, hvis de selv samme ålegræsforekomster overlejres af sedimentspredning eller forgår på grund af ændringer i vandudskiftning, lysforhold etc.

Det bør fremgå tydeligt af miljøkonsekvensvurderingen hvor store arealer, man vurderer, vil blive overlejret/udskygget/hensygne pga. dårligere vandudskiftning/ændret næringsstofferforhold m.m.

Det er vigtigt, at der allerede ved vedtagelse af anlægsloven sikres at der vil foretages de afværgeforanstaltninger, som proportionelt efter principper om BAT og bedste miljømæssige praksis vil mindske de miljøpåvirkninger som Lynetteholmsprojektet medfører i havet ud for København.

Dette gør sig også gældende ift. strømforholdene i områderne vest og syd for Lynetteholm.

Specielt virker miljøkonsekvensvurderingens behandling af afledte miljøkonsekvenser på grund af ændrede strømforhold syd for Lynetteholm at være mangelfulde. Rapporten og bagvedliggende tekniske notater peger på, at alt vil være uproblematisk og endda bedre end dagens forhold. Dette må anses for at være et ufuldstændigt vurderingsarbejde, da vanlig fagviden ville pege på, at der vil ske meget ringe udskiftning af det dybe bundvand, som i Øresund er betydelig saltere end de højere vandmasser. Det tungere og mere stillestående bundvand er i stor risiko for at give kraftigt iltsvind, ikke mindst på grund af en meget organisk beriget bundsedimentpulje fra renseanlæggenes udledninger igennem tiden. Tilsvarende sker typisk i tærskelfjorde, eller ved sugehuller, som nemt bliver udsat for iltsvind på grund af en utilstrækkelig fornyelse af bundvandet. Det afklares ikke i miljøkonsekvensvurderingen om der er risiko for bundvending eller afgang af svovlforbindelser fra bundsedimentet med lugtgener og helbredsrisici til følge både for beboere på Margretheholm nu og for fremtidige beboere og brugere af Lynetteholm.

DHI's modelleringer, der viser det modsatte, virker ikke korrekte, da det ikke fremgår, at man har taget højde for sedimenternes næringsstofpuljer og det foreslås, at denne problemstilling genbehandles af uvildig international rådgiver.

Der bør også ved vedtagelse af anlægsloven sættes vilkår om løbende monitoring af iltforholdene ved bunden, og hvis der opstår iltsvind, bør der være vilkår om afværgeforanstaltninger, f.eks. i form af en dyb kanal ind mod havnen, en dyb kanal igennem Lynetteholm til Kongedybet nord for Lynetteholm, eller en dybere rende på tværs af Middelgrunden.

Miljøkonsekvensvurderingens inkonsekvens:

Miljøvurderingen konkluderer, at der kun er tre potentielt væsentlige påvirkninger: samtidig tilkørsel af ny jord og mellemdeponeret jord (som oplyses ikke indtræffer, da mellemoplaget sejles fra Nordhavn til Lynetteholm); den visuelle påvirkning set fra nærzonen samt påvirkning for sejlads til og fra Margretheholm havn. Alle øvrige påvirkninger er vurderet til 'moderat' eller 'lille', 'ubetydelig' eller 'ingen påvirkning'.

Det er inkonsekvent og skævvridende, at man på den ene side vurderer de tre ovenfor nævnte påvirkninger til at være væsentlige, når de i deres natur er stærkt lokalt afgrænsede påvirkninger – men samtidig ved vurdering af påvirkninger af hydraulik, vandkvalitet, marine pattedyr samt marin flora og fauna (hvor der ellers erkendes op til ganske voldsomme lokale påvirkninger langs større dele af farvandet ud for København) blot zoomer ud og baserer

en vurdering af 'moderat' eller på anden vis uvæsentlig påvirkning, ved kun kvalitativt at anskue effekten på hele Øresundsregionen som et samlet hele.

Venlig hilsen

Anne Berendt