

Fra: Amanda Elizabeth Lotus Ehrhardt
Sendt: 25. januar 2021 20:04
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 forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

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

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

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

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

Kontakt:

Hent [Outlook til iOS](#)

Fra: Annika Bohn
Sendt: 25. januar 2021 20:41
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 skattekroner.

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

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

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

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,
Annika Bohn

Fra: Ariana Zilliacus ·
Sendt: 26. januar 2021 11:31
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 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 hørings svar, 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,
Ariana Zilliacus

Kontakt:

Ariana Zilliacus
B.Arch

Fra: Asta Stuhr
Sendt: 25. januar 2021 21:49
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 miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

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

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

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,
Asta Emilie Stuhr Andersen

Kontakt:

Fra: Astrid Beck ·
Sendt: 25. januar 2021 18:38
Til: VVM-Sager
Emne: Hørringssvar vdr. plan for konstruktion af Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
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 spunsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

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

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

Astrid Beck

Kontakt:

Fra: August Algot Vestergaard
Sendt: 25. januar 2021 22:42
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm Journal nr. TS6040102-00024 Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone. Klagepunkter: Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by' Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19. Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden forøges. Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket. Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'. Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler 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. De bedste hilsener / Best regards August Algot Vestergaard

Fra: Alessia Cacopardo
Sendt: 25. januar 2021 23:03
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 miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

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

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

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

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

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,

Alessia Cacopardo

[Adresse]



Alessia Cacopardo - Architect MAA - tel: +45 60 19 92 85

Fra: amalie Sofie lunde nielsen
Sendt: 26. januar 2021 13:03
Til: VVM-Sager
Emne: 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 miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

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

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

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

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

høringssvar, hvilket i høj 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,

Amalie sofie Lunde Nielsen

Fra: Bent Andersen
Sendt: 25. januar 2021 19:51
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar ang. Miljøvurdering af etablering af Lynetteholm, J-nr. TS6040102-00024
Vedhæftede filer: Høringssvar ang højresving.PDF; Høringssvar ang rystelser.PDF; Høringssvar ang. hydrauliske beregninger.PDF; Høringsvar ang afgrænsningsnotat.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9038587

Vedhæftet 4 høringssvar

Bent Andersen

Høringssvar ang. Miljøvurdering af etablering af Lynetteholm, J-nr. TS6040102-00024,

Højresvingsulykker

Det ses ikke at højresvingsulykker er behandlet som følge af de 350 lastbiler pr. dag til Lynetteholm gennem 30 år med 30-tons jord.

Det nærmeste man kommer, er side 496 "I krydset Vermlandsgade/Uplandsgade afvikles de højresvingende fra Uplandsgade samtidigt med cyklerne, hvilket potentielt kan give konflikter mellem biler og cykler. Dette kan forværres, når der kommer væsentligt flere højresvingende lastbiler, end der er i dag. Der er derfor en lille påvirkning af trafiksikkerheden og trygheden her."

I Nordhavnen er der i krydset Sundkrogsvej til Kalkbrænderihavnsgade (nord) er der ADT på 2700 cykler og 360 højresvingene store lastbiler (4-akser). Der har været 2 fatale højresvingsulykker i krydset (i 2016 og 2018). Det er derfor uforståeligt at miljøvurderingen når frem til "en lille påvirkning af trafiksikkerheden og trygheden" i krydset Vermlandsgade/Uplandsgade.

Der bør laves en reel analyse af risikoen for højresvingsulykker som følge af jordtransporten gennem byen. Samtidig bør der redegøres for hvordan risikoen kan reduceres, herunder anlæg nye trace for bløde trafikanter.

Høringssvar ang. Miljøvurdering af etablering af Lynetteholm, J-nr. TS6040102-00024,

Højresvingsulykker

Det ses ikke at højresvingsulykker er behandlet som følge af de 350 lastbiler pr. dag til Lynetteholm gennem 30 år med 30-tons jord.

Det nærmeste man kommer, er side 496 ”I krydset Vermlandsgade/Uplandsgade afvikles de højresvingende fra Uplandsgade samtidigt med cyklerne, hvilket potentielt kan give konflikter mellem biler og cykler. Dette kan forværres, når der kommer væsentligt flere højresvingende lastbiler, end der er i dag. Der er derfor en lille påvirkning af trafiksikkerheden og trygheden her.”

I Nordhavnen er der i krydset Sundkrogsvej til Kalkbrænderihavnsvej (nord) er der ADT på 2700 cykler og 360 højresvingende store lastbiler (4-akser). Der har været 2 fatale højresvingsulykker i krydset (i 2016 og 2018). Det er derfor uforståeligt at miljøvurderingen når frem til ”en lille påvirkning af trafiksikkerheden og trygheden” i krydset Vermlandsgade/Uplandsgade.

Der bør laves en reel analyse af risikoen for højresvingsulykker som følge af jordtransporten gennem byen. Samtidig bør der redegøres for hvordan risikoen kan reduceres, herunder anlæg nye trace for bløde trafikanter.

Høringssvar ang. Miljøvurdering af etablering af Lynetteholm, J-nr. TS6040102-00024,

Rystelser fra jordtransport

Vibrationer fra lastbilerne med jord er vurderet på side 357, afsnit 15.4.2. Her er vurderingen "Den øgede transport af jord med lastbiler vurderes ikke at give anledning en øget påvirkning af vibration ved naboer til de enkelte veje. Der kører i dag allerede tung trafik på de fleste af de berørte veje".

Det er en noget tyndt vurdering i betragtning af at det handler om 350 lastbiler om dagen med 30 tons jord eller en hvert 1½ minut (svarer til spidsbelastningen i CPH hvor flyene kan lette med 90 sekunders mellemrum).

Jo tunge køretøjer er, jo kraftigere rystelser giver det, en lastbil med 30 tons jord giver mere end renovationsvogn. Tung trafik dækker over 5 klasser: lastbiler med 2, 3, 4 aksler, busser i rute og andre busser.

Jordtransporterne bør vurderes i forhold til lastbiler med 4 eller flere akser. Det vil give et reelt billede af påvirkningen af støj, rystelse mv. **Det må TBST kunne sørge for inden miljøvurderingen godkendes.**

Høringssvar ang. Miljøvurdering af etablering af Lynetteholm, J-nr. TS6040102-00024,

Hydrauliske beregninger - fuldstændige

Der er problemer i forhold til

- a) Vandudvekslingen mellem Øresund og Østersøen over Drogdænskilen, specielt for salt
- b) Blokerings effekten i forhold til klimaændringer
- c) Effekten af Lynetteholm på høje højvande langs Øresundskysten
- d) Ændringer af overfladestrømmen øst for Lynetteholm
- e) Verificeringen af modellen er utilstrækkelig og viser systematiske bias

Kilder: Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm (MLy) ; Baggrundsrapport vedrørende hydraulik (BHy); Stormflodssikring af Kalveboderne – Spor 2 Samfundsøkonomi: Oversvømmelser og skadesomkostninger - 02-07-2020 (Rambøll 2020)

Ad a:

Hvorfor skal der ikke laves kompensationsafgravninger i forbindelse med anlægget af Lynetteholm?

Godt en 1/10 del af vandgennemstrømningen i Øresund går igennem Kongedybet, som Lynetteholm kommer til at ligge på tværs af.

Øresundsforbindelsen blokerede 0,5 % af vandgennemstrømningen mellem Øresund og Østersøen; derfor blev der lavet omfattende kompensationsafgravninger.

Saltvandsindstrømningen fra Øresund til Østersøen er vigtig for ikke at forringe havmiljøet i Østersøen. Klimaændringerne vil løbende forringe miljøtilstanden i Østersøen da de højere havtemperaturer vil reducere iltindholdet i vandet og øge algeproduktionen. Det kan føre til øget iltvind, derfor er det vigtigt at der ikke blokeres for udstrømning af næringsrigt overfladevand og indstrømning af salt(- og ilt)holdigt bundvand.

Lynetteholmen vil spærre for 80 procent af tværsnittet af Kongedybet fra Trekroner til midten af Middelgrunden (15.600 m² af 19.000 m²). Tager vi Hollænderdybet mellem Middelgrunden og Saltholm med er det 40 procent af den danske del af Øresund der bliver blokeret af Lynetteholm.

For dybder over 6 meter bliver spærringen næsten total (6.950 m² af 7.000 m²). Med Hollænderdybet bliver det 45 procent for den danske del af Øresund. Det må have en betydning for saltvandstilførslen til Østersøen.

Sædvanligvis der er en lagdeling i Øresund med en nordgående overfladestrøm af ferskvand fra floderne der løber ud i Østersøen og en sydgående bundstrøm af tungere iltholdigt saltvand fra Kattegat. Lynetteholm vil derfor i væsentlig grad reducere indstrømningen af saltvand over bunden i den vestlige del af Øresund omkring Middelgrunden. Det vil reducere salt og iltindholdet i Østersøen – og påvirke bl. a. torskbestanden i Østersøen i negativ retning.

Beregnet blokering:

DHI har beregnet at for året 2018 er blokeringen 0,24 %, men da usikkerheden på beregningerne er på 0,25 % så det er ikke nødvendigt med kompensationsafgravninger. I øvrigt får jeg blokeringen i det sydligste beregningssnit (Dragør-Peberholm-Malmø) til 0,251 %. Der er ikke regnet på blokeringen over selve Dragør-Limhamn tærsklen lidt sydligere, som må være det mest relevante sted at vurderer Lynetteholms betydning for blokeringen.

Det kan undre at usikkerheden på modelberegningerne ikke er blevet mindre i forhold til da man regnede på Øresundsforbindelsen for omkring 20 år siden. Modellerne må da være forbedret siden og regnekraften øget betragteligt. **TBST bede må By og Havn om at få dette belyst.**

DHIs model for Øresund regner kun på meteorologiske data for 2018. Det var et ekstremt år: varmt, tørt, vindstille og med ret lave højvande. Det skiller sig helt ud for perioden 2011-2020 (de data jeg kan finde på DMIs hjemmeside). Det kan undre, at man ikke også har regnet på de meteorologiske data der blev brugt ved beregningerne for Øresundsforbindelsen, så det var muligt at sammenligne blokeringen af de to anlæg.

Ad b: Klimaændringer

VVM-en side 652: Der vil ske en omfordeling af vandføringen, så der strømmer mere vand gennem Drogden renden øst for Peberholm/Saltholm og der strømmer mere vand gennem Havneløbet. Den samlede vandføring gennem Øresund reduceres med 0,23-0,25%. Salttransporten reduceres med 0,21- 0,23%. En vandspejlstigning på under 2 cm vil ophæve den reducerede vandføring. Med den nuværende stigningstakt vil reduktionen være udlignet efter omkring 10 år.

BHy side 32 (Baggrundsrapport vedrørende hydraulik): Når der ses på blokerings effekter af salttransporten, er påvirkningen lidt større. Her er det fundet at den blokerende effekt vil være udlignet ved en havspejlsstigning på 4 cm. Tages der igen udgangspunkt i den nuværende rate for den effektive havspejlsstigning, vil blokerings effekten genereret af Lynetteholm forventeligt være udlignet indenfor en periode på 25 år. Såfremt raten for havspejlsstigninger accelererer, vil perioden blive kortere.

Jeg har ikke i VVM-en kunnet finde noget om klimaændringernes betydning for havmiljøet i Østersøen (det er jo ikke fordi det ikke er belyst i et utal af undersøgelser).

Der argumenteres med "positive" effekter af klimaændringer uden at de samlede negative effekter for Østersøen indgår i miljøvurderingen. **Derfor må TBST bede By og Havn om at få denne mangel belyst og vurderet før VVM-en kan godkendes.**

Ad c: forskydning af høje højvande

Intuitivt vil jeg antage at Lynetteholm på tværs af Kongedybet vil betyde at højvande

- 1) fra nord må føre til højere vandstande op langs Øresundskysten fra Gentofte og nord på
- 2) fra syd må give højere vandstande omkring Dragør – de højeste højvande vil komme fra syd

Det ses ikke at der er foretaget beregninger der belyser dette.

Man kunne f.eks. lave en gennemregning med og uden Lynetteholm af det dramatiske højvande efter stormen Bodil (4.-7. december 2013) som et eksempel på højvande fra nord. For højvande fra syd er Den Stille Stormflod 4.-5. januar 2017 oplagt. Det vil være rart med flere høje højvandshændelser.

Det vil samtidigt give mulighed for at se hvordan DHI-modellen fungerer i forhold til høje højvande.

Rambøll (2020) har for Københavns kommune regnet på den stille stormflod, modellen passer godt på vandstandene i Køge og Hornbæk, men den undervurderer maks. vandstanden i Københavns Havn med $\frac{1}{2}$ meter og varigheden af den høje vandstand (se Figur 11, midt). Det er formodentlig et problem med at modellere vandstrømmen over Dragørtærskelen. Modellen er desværre ikke testet mod vandstandene på Drogden, Dragør og Nordre Røse.

VVMen indeholde ingen beregninger for effekten af højere stormfloder, f.eks. plus $\frac{1}{2}$, 1, 2, 3 meter oven i Den Stille og Bodil stormfloden. Så VVM-en siger ikke noget om effekten af Lynetteholm på vandstande i Øresund under stormfloder

Derfor må TBST bede By og Havn om at få dette belyst og vurderet før VVM-en kan godkendes. Borgerne i Gentofte og Dragør skulle gerne kunne sove trygt om natten.

Ad d: Ændringer af overfladestrømmen øst for Lynetteholm

I Mly er der figurer, der viser dybdemidlede ændringer i strømmen øst for Lynetteholm. Hvis man går ned i bilaget Bhy er der figurer, der viser nogle eksempler på ændringer i overfladestrømmen fra figur 6-13 og frem. I forhold til "baggrunds"strømmen får jeg det til at ændringen kan være op til +50%. Problemet er en manglende analyse af sammenhængen mellem baggrundsstrømmen og øgningen af overfladestrømmen. Der mangler en dokumentation for at de eksempler der vises er for den maksimale strøm der optræder omkring middelgrunden. Når jeg tilfældigt de sidste måneder er gået ind på DMI-strøm, er der ofte at den sydgående strøm har matchet med det der er vist i BHy: så der forekommer sikkert stærkere strømme.

I de senere år er der mange sejlere herunder undertegnede bemærket at strømmen i Øresund fra Nordhavn til Nordre Røse er blevet kraftigere. Det har været tilfældige bemærkninger, endda før Lynetteholm kom på bordet. Min tolkning er, at det er følge af udvidelsen af Ydre Nordhavn ud i Kongedybet (jeg ved godt at beregninger i VVM-en for udvidelsen viste at det kun ville være lokalt – det er jo det der er problemet med modellen – den beskriver ikke virkeligheden).

TBST bør sikre, at der bliver lavet en frekvensberegning for ændringen af overfladestrømmen ud for Lynetteholm så betydningen for små både og havkajakker kan indgå i en godkendt miljøvurdering.

Ad d: Verificering af modellen

Bhy, side 44: Resultater for modelkalibreringen mod målte vandstande og saltholdighedsprofiler er vist i Bilag A.

Jeg har gennem 40 år arbejdet med forskellige typer af modeller og fra forskellige vinkler, men har sjældent i nyere tid set en så ringe verifikation af en model. Den består dybest set af 33 figurer med modellerede data mod observerede, der ikke kommenteres.

Jeg har ikke kunnet finde ud af på hvilken perioden modellen er kalibreret, mens verificeringen på 2018 data skulle fremgå af Bilag A i *Baggrundsrapport vedrørende hydraulik* (Bhy).

Der er ingen analyse af figurerne og sammenfattede vurdering af hvor godt verificeringen er faldet ud. Hvad er godt og hvad er skidt og hvilken betydning har det for modellen resultaterne.

På Figur A-3 til A-13 er sammenligning af målte og modellerede vandstandsstande for 11 lokaliteter i Øresund. Desværre er Drogden ikke med, det havde været relevant da det er lige syd for tærsklen.

For de to stationer der ligger lige nord for Dragørtærsklen (Dragør og Nordre Røse) passer modellen ikke så godt. Det forklares ved "datumfejl" – læs: når modellen ikke passer med data, ja så må data være fejlbehæftede.

Jeg bemærker at modellen systematisk underberegner den højeste vandstande med 15-20 cm fra Dragør til Vedbæk, mens det passer på den svenske side. Det tyder på at et problem med at modellere vandstrømmen over Dragørtærskelen.

Det fremgår af figur A-5 at der i Københavns Havn i 2018 ikke er målt vandstande over 0,9 meter, hvilket ellers ikke er usædvanligt i Københavns Havn. Det tyder igen på at 2018 er et meget atypisk år at regne på.

Figur A-15 til Figur A-36 er sammenlignet målte og modellerede saltholdighedsprofiler syd for Hven og i Køge Bugt. For de 22 sammenligninger ses syd for Hven en systematisk undermodellering (86 procent) af saltholdigheden under springlaget, mens der er en svag tendens til overmodellering over springlaget (37 procent). For Køge Bugt hvor der sjældent optræder springlag er der en overmodellering af saltholdigheden i 50% af eksemplerne. Det tyder på at der er problem med at få en retvisende beregning af salttransporten over Dragørtærskelen.

Der bør nedsættes en konsulent-uafhængig ekspertgruppe med repræsentanter fra Sverige, der vurderer hvor godt modellen fungerer i forhold til at beskrive blokeringen fra Lynetteholm.

Der bør laves supplerende beregninger med en model der ikke har systematiske bias i forhold til høje vandstande og saltprofilet. De supplerende beregninger skal laves for en flerårs periode og for historiske højvande med et vandstandstillæg på ½, 1, 1½, 2 osv. meter. På denne baggrund vurderes Lynetteholms blokering af vandgennemstrømningen gennem Øresund og for højere højvande ved Dragør og på Øresundskysten mod nord ved hhv. sydlige og nordlige stormfloder.

Resultaterne fremlægges i en supplerende VVM med 8 ugers høringsfrist.

Høringssvar ang. Miljøvurdering af etablering af Lynetteholm, J-nr. TS6040102-00024

Ufuldstændig miljøvurdering i forhold til Afgrænsningsudtalelsen

I Afgrænsningsudtalelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af perimeteren til Lynetteholm hedder det bl.a. (mine understregninger)

Foreslåede alternativer

Miljøstyrelsen gennemførte i perioden 11. oktober til 8. november 2019, som led i afgrænsningen af den del af miljøkonsekvensrapporten, der handler om jordopfyldet, en indkaldelse af ideer og forslag til det videre arbejde. Selvom denne indledende indkaldelse af ideer og forslag ikke indgår i den bekendtgørelse TBST administrerer, skal foreslåede alternativer alligevel behandles tilpas grundigt til at vurdere, om der er tale om reelle alternativer.

Ud over det, der allerede er beskrevet oven for, handler det om:

1. Rekreative interesser

Forhold for sejlere og andre, der benytter vandet. Der peges bl.a. på de ændrede besejlingsforhold ved lukning af Lynetteløbet samt de ændrede forhold ved flytning af Margretheholm lystbådehavn. Der er foreslået et alternativ, hvor der konstrueres en ny udsejling direkte til havneløbet i det tilfælde, hvor en lukning af det nuværende udløb til Øresund må lukkes af en ny vej. Et andet alternativ kan være en bro over Magretheholms udløb, der er høj nok til at lystbådene kan sejle igennem.

2. Klimasikring

Der foreslås en række alternativer til klimasikring af København, der ikke omfatter etablering af Lynetteholm. Der kan f.eks. være tale om en spunsvæg med en sluse på tværs ved Trekronerfortet. Bygherre skal vurdere rimelige alternativer til klimasikring af København.

3. Hele projektet skal beskrives

Mange af henvendelserne forventer, at Metro, Havnetunnel mv. inddrages. Det vurderes, at disse henvendelser bør tages seriøst for at imødegå risikoen for, at der træffes afgørelse på et ufuldstændigt grundlag.

Det bemærkes dog, at beslutning om og anlæg af de nævnte infrastrukturprojekter forudsætter, at der gennemføres særskilte VVM-undersøgelser dertilhørende høringsprocedurer mv. samt at der på tilsvarende vis vil blive udarbejdet lokalplaner for byudvikling med dertil gældende høringer. Planlagte projekter skal alene medtages i det omfang og på det niveau de er planlagte.

4. Side 56 om jord:

Miljøstyrelsen skal anmode By & Havn om at inddrage de indkomne bemærkninger til jordopfyldet på Lynetteholm i miljøkonsekvensrapporten. Nedenfor er oplistet de væsentligste miljøemner relateret til jordopfyld, der er adresseret i høringsfasen, og som Miljøstyrelsen forventer besvaret og belyst i miljøkonsekvensrapporten (mine understregninger)

- Jordens indhold af forurenende stoffer
- Jordopfyldets konsekvenser for vandkvalitet og badevand i Københavns Havn

- Jordopfyldets konsekvenser for natur
- Støj fra drift af jordopfyld • Luftforurening fra drift af jordopfyld
- Konsekvenser ved jordtransporter på lastbil, herunder vejadgang, trafikale og miljømæssige konsekvenser i lokalområderne Refshaleøen, Kraftværkshalvøen, Margretheholm, Margretheholm Havn og Kløvermarken (støj, vibration, luftforurening og støv)
- Konsekvenser ved jordtransporter ad søvejen, samt alternative modtagestationer til pramme blandt andet i Nordhavnen og på Prøvestenen
- Risikoen for menneskers sundhed
- Muligheder for afværgeforanstaltninger ved jordtransporter, herunder tvangsruiter, restriktioner ved kørsel, krav til køretøj, støjafskærmning og anvendelse af el-drevne lastbiler og pramme.
- Jordopfyldets konsekvenser for andre spildevandsudledninger, herunder fra Biofos
- Jordopfyldets konsekvenser for rekreative værdier
- Socioøkonomiske konsekvenser og konsekvenser for andre erhverv ved jordtransporter på lastbil • Påvirkninger af kulturarv og fredede fortidsminder, herunder på Refshaleøen. • Klimapåvirkninger fra jordopfyld og jordtransport
- Samspillet mellem miljøpåvirkninger
- Evt. afledte konsekvenser for indsatsen mod jordforurening
- Jordprognoser for opfyldningen
- Jordopfyldets konsekvenser for jordressourcen i hovedstadsområdet
- Evt. etapeopdeling af Lynetteholm (jordopfyldet) ved anlæg af kanaler
- Alternative placeringer af jordopfyld, herunder Avedøre Holme, Peberholmen og Amager Strandpark
- Konsekvenser ved 0-alternativet (udviklingen hvis jordopfyldet ikke etableres)

5. I Tilføjelsesnotatet hedder det: Københavns Kommunes udbygningsplaner skal indgå i vurderingen af anlæggets trafikbelastning

Ad 1: rekreative interesser

Det er ikke undersøgt om Lynetteløbet hvordan kan holdes åbent eller om der kan etableres et mindre løb med en frihøjde på 3 meter for småbåde og havkajakker. Begge forslag er teknisk mulige og vil selvfølgelig fordyre projektet, men merudgiften må holdes op mod de rekreative og sejladsikkerhedsmæssige gevinster i forhold til man vil bruge 400 mio. kr. på at anlægge 26 ha natur, hvor der ifølge VVM-en først vil være adgang fra 2043.

TBST bør sikre at forslagene belyses og afvejes før miljøvurderingen godkendes. Herved vil politikerne for et oplyst grundlag at træffe beslutninger på.

Ad 2: klimasikring

VVM-en side 99:

5.4.3 Kystsikring Af alternativer vedr. kystsikring er der indkommet følgende forslag:

- 1) Undersøgelser af et dige i stedet for ø eller en mindre stormflodsbarriere.
- 2) Undersøgelser af klimasikring af et større område, herunder nævnes Margretheholm Havn og klimasikring langs Amagers kyst, samt mod syd Kastrup og Dragør, Køge Bugt og mod nord kystlinje fra Nordhavn mod nord.
- 3) Undersøgelser af et scenarie, der alene belyser klimasikring.

Ad 1 + 3): Som beskrevet i afsnit 5.1.2 samt i Kapitel 2 Indledning tjener Lynetteholm ikke alene det formål at fungere som stormflodssikring, og derfor har By & Havn fravalgt at undersøge projektet som et dige eller en stormflodsbarriere.

Dette er ikke en vurdering af rimelige alternativer til klimasikring af København, men en simpel afvisning fra byherrens side. Det ville være OK hvis det var en privatbygherre og projektet ikke krævede en anlægslov for at blive gennemført. På denne baggrund **bør TBST afvise at godkende miljøvurderingen før alternativer til klimasikring i stedet for Lynetteholm er belyst og miljøvurderet.**

Ad 3: beskrivelse af hele projekter

Anlægget af Lynetteholm som jorddepot vil genere mange afledte projekter (i parentes økonomiske følgevirkninger):

- Byudvikling af ny by med 35.000 indbyggere og 35.0000 arbejdspladser (-12 til -15 mia. kr. ved salg af byggeretter)
- Metroforbindelse (5-20 mia. kr.)
- Østlig Ringvej (19-25 mia. kr.)
- Flytning af Renseanlæg Lynetten (10-12 mia. kr.)
- Cykelbroer over havnen (0,5 mia. kr.)
- Dokport ved Kongeløbet (1 mia. kr.)

Der er sikkert noget mere. De samlede økonomiske følgevirkninger bliver, at der skal bruges 24-44 mia. kr. til dækningen af meromkostningerne ved følgeprojekterne. De socioøkonomiske konsekvenser for københavnernes er ikke undersøgt.

I VVM-en refereres der kun til følgeprojekter, hvis de har en positiv effekt som f.eks. finansiering af Østlig Ringvej, på jordtransport gennem byen efter 2035 mv. Negative kommutative virkninger behandles slet ikke. Nogle eksempler er

- Sænketunnelerne på tværs af Kronløbet til hhv. Østlig Ringvej og metro vil i anlægsfasen
 - påvirke sejladsen gennem Kronløbet, da løbet må indskrænkes eller helt lukkes i perioder. Det vil i væsentlig grad påvirke sejladssikkerheden ved passage af løbet. Det er ikke undersøgt i VVM-en
 - ophvirvle sediment der yderligere vil have en negativ påvirkning af ålegræsset i området. Det er ikke undersøgt i VVM-en
- konsekvenserne af den yderligere øgede lastbiltrafik gennem byen til området oven i jordtransporterne er ikke undersøgt i VVM-en
- på Prøvestenen er der foreslået et karteringsanlæg for forurenede jord, et serviceareal for metroen, tilslutningsanlæg til ringvejen, placering af det udflyttede rensningsanlæg. Ud over, at der bliver trængsel på arealet, er den kumulative effekt ikke undersøgt i VVM-en

HOFORs realiseringen af klimasikringsplanerne for København frem til 2030 vil i perioder reducere fremkommeligheden rundt om i byen og generer yderlige tung trafik.

Ad 4: Jord

Jordmængder

Der mangler en kvalificeret analyse af hvilke mængder jord der vil være til rådighed for opfyldning af Lynetteholm.

Det har stor betydning for miljøvurderingen på følgende punkter:

- Når byggemulighederne i København og Frederiksberg kommuner tørrer ud om 10 år skal jorden importeres udenbys. Det vil øge CO2 bidraget fra lastbiltransporten og gøre det mere CO2-venligt at præmte jorden fra syd og nord.
- Er det areal perimeteren dækker for stort og hvad er mulighederne for en reel etape opdeling eller for en fremtidig reduktion af perimeteren. Lynetteholm skulle nødtigt fremstå som et nyt "Marmorkirkeprojekt" som det tog 145 år at færdiggøre.

Den fremlagte jordanalyse bygger på opgørelser for 2018-19 for Nordhavnsdepote,t hvor der blev leveret 2,6 mio. ton årligt (40 % ren og 60 % forurennet jord). 70 % af jorden kom fra København og Frederiksberg Kommuner. Det er en 90-års fødselsdagsanalyse: the same procedure as last year at antage det vil være sådan de næste 30 år.

Jeg har her lavet min egen jordanalyse på baggrund af tilgængelige kilder og lidt skøn. Den understreger at der er et behov for en kvalificeret analyse af hvilke mængder jord der vil være til rådighed for Lynetteholm i et 30 års-perspektiv.

Analyse af jordmængder

	Mio. tons.	Kilde
Nordhavnstunnel	0,25	VVM-en
Svanemølle Skybrudstunnel	0,16	HOFOR-notat om forlængelsen til Fiskerihavnen
Østlig Ringvej	1,50	Mit skøn, omkring halvdelen antages klappet
Metro M-vest	4,25	0,27 mio. tons pr. km for Cityringen
Sum	6,2	
Fra KMC-Nordhavn depotet	3,5	Miljøstyrelsens godkendelse 20/9/2020
"Kendte jordmængder"	9,7	
Behov til opfyldning af perimetren	-80	
Jord fra byggeri mv.	-70	<i>Hvad kræver det af byggeri?</i>

Eksempel hvor der genereres 1,25 tons jord pr. etagekvadratmeter

Jord fra Stejlepladsen

Ud fra lokalplansforslaget og VVM-en kan følgende lille regnestykke opstilles:

72.000 etage m2, jord der skal bortkøres 45.144 m3, dvs. 0,63 m3 jord/etage m2 eller 1,25 tons jord/etage m2. Byggeprocenten er 140.

På Lynetteholm planlægges der 2,8 mio. etage m2 (byggeprocent 132). Der skal bruges ca. 81 mio. ton jord, efter fradrag af "kendte" jordmængder, mangler der 70 mio. ton svarende til 70/1,25 ~ 56 mio. etage m2.

Hvis al den manglende jord skal komme fra byggeri svarer det til 20 gange byggeriet på Lynetteholm, hvor der skal komme 35.000 indbyggere og 35.000 arbejdspladser på 250 ha. Det kræver vist et sandt stort Storkøbenhavn, hvis der de næste 30 år skal bygges på $2,5 \cdot 20 = 50 \text{ km}^2$ (= 50 % af det nuværende areal for København og Frederiksberg kommuner).

Regnestykket er kun baseret på et sæt data, så det skal tages med et vist forbehold, men størrelsesordenen vil næppe ændre sig.

Evt. etapeopdeling af Lynetteholm (jordopfyldet) ved anlæg af kanaler

Dette punkt ses ikke at være belyst. Hvis ovenstående analyse af jordmængder bare er nogenlunde korrekt vil en etapeopdeling være udtryk for klog planlægning.

Alternative placeringer af jordopfyld, herunder Avedøre Holme

Dette punkt ses ikke at være belyst. Flere holme ud for Avedøre Holme er jo på planlægningsstadiet og når jorden i Københavns Kommune tørrer ud på sigt, er det fornuftig planlægning, hvis man ønsker at reducere trafikbelastningen og CO2-aftrykket fra jordtransporten.

Ad 5: Københavns Kommunes udbygningsplaner i forhold til trafikbelastning

Det ses ikke at være behandlet i VVM-en. Der er ingen beskrivelse af udbygningsplaner for København. Det nærmeste jeg kan komme, er en bemærkning om at fremtidige trafiktal er usikre, hvorfor de ikke indgår analyser af trafikbelastning. Det er vel næppe tilstrækkeligt til at opfylde afgrænsningsudtalelsen.

Samtidig vil realiseringen af HOFORs klimasikringsplaner for København frem til 2030 reducere fremkommeligheden periodevis rundt om i byen og derved øge belastningen fra trafikken gennem kødannelser.p

Opsummering

På en række punkter lever VVM-en ikke op til kravene afgrænsningsudtalelsen. Jeg har ikke haft mulighed for systematisk at gennemgå VVM-en i forhold til afgrænsningsudtalelsen – det må dybest set være TBST opgave og ansvar. **TBST bør systematisk at gennemgå VVM-en i forhold til afgrænsningsudtalelsen og sikre at kravene er opfyldt.** Hvis TBST allerede har gjort det, vil jeg gerne have tilsendt en kopi af notatet.

Hej med jer,

jeg er en kæmpe modstander af Lynetteholmen byggeprojektet og nægter at tro, at der kan søsættes sådan et projekt uden at involvere beboerne i København og området, som kommer til at blive påvirket så meget både i deres livs- og luftkvalitet samt økonomisk de næste rigtig mange år .

venlig hilsen

utilfreds Københavner

Audrius Radziunas

Fra: bente lund
Sendt: 27. januar 2021 10:22
Til: VVM-Sager
Emne: Vedrørende planer om en ny ø, Lynetteholm

Hej

Jeg foreslår, at I anlægger en jernbanelinje til transport af lastbiler og materiel ud til den nye ø.

Det vil skåne københavnere for endnu mere forurening, end de har i forvejen: Det gælder både trafikstøj, forurening fra lastbilers udstødning samt afstødning af mikroplast fra lastbildek.

Med venlig hilsen
Bente Lund

Fra: Berit Sander
Sendt: 25. januar 2021 20:13
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Det er med tungt københavnerhjerne at bevidne Lynetteholm planen.

Sikring mod forhøjet vandstand:

At kombinere den udbygning med 'kystsikring' er nærmest 'lokkemad', da der jo ikke kan argumenteres mod den nødvendighed.

Smart tænkt.

Københavnervæksten:

En by kan ikke vokse uendeligt. Eller – lad byen gro ud i det sjællandske frem for at klumpe mere og mere sammen – i højden, tæt.

Med tab af Københavns egenart som en ikke-skyskraber-by med noget så fornemt som himmelrum og horisont.

Vi slap for Bondams og Bjerregårds planer i sin tid, men så sker det i stedet langsomt her og der.

Trafikforurening – støj og beskidt luft:

At lade så mange lastbiler trænge gennem byen i så mange år...

FORSLAG: Når det ikke kan være anderledes, hvad så med at udtænke en miljøvenlig vandvej?

Det har vi været mestre i til alle tider, det må nu gøres igen, som et mikropåslag på Københavnersåret og en lille trøst.

Be-be!

Berit Sander

[

6/2

Fra: bjørn kristensen
Sendt: 25. januar 2021 17:11
Til: VVM-Sager
Emne: Indsigelse, Høringssvar Lynetteholmen

Jeg ønsker at gøre indsigelse mod nedlæggelsen af Lynetteløbet, således det for små fartøjer ikke længere er muligt, at sejle den "korte" og sikre vej ind i Københavns Havn. Små fartøjer henvises nu til Kroneløbet, hvor meget tung skibstrafik har anløb jævnligt, og det dagligt kan skabe farlige situationer, når færger, krydstogtskibe og containerskibe passerer ind og ud i samme "løb", samtidigt med meget små både på ca 18-21 fod (6-7 meter).

Søvejregler siger, at lystsejlad skal vige for erhvervssejlad, men folk vil generelt ikke respektere dette, da ind/udpassage af et stort skib kan tage ca 30 min, da det går særligt langsomt ifm manøvrering og lægge til/fra kaj i lav fart.

Små fartøjer vil "tage chancen" og sejle forbi og passere disse store krydstogtskibe/containerskibe, og det vil potentielt skabe meget farlige situationer, da disse store skibe har brug for sikkerhedsafstand ifm manøvrering i havnen.

Løsning:

Fasthold en ind/udsejling for små lystfartøjer i Lynetteløbet. Grav en vejttunnel til trafik fra Refshaleøen til Lynetteholmen, som i øvrigt må antages at skulle forbindes til de planlagte vejttunneler fra Nordhavn og videre ind på Amager.

Alternativ løsning:

Udgrav en ny indsejlings kanal/rute andet sted på Refshaleøen, f.eks. lige nord for Lynettehavnen på tværs(øst/vest) , og igen skal al trafik nedgraves i vejttunneller.

Vh

Brian Christensen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Camilla Andersen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Camilla Haugstrup
Sendt: 25. januar 2021 20:06
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 miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Camilla Maahr Hansen

..

Fra: Cara Kiri <...>
Sendt: 25. januar 2021 22:45
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Det er det mest vanvittige projekt, som kun er ødelæggende for vores by. Intet positivt, men et storhedsvanvids udtænkt projekt, hvor København, som havneby, med et bliver en by, med brakvand.

Kirsten Jørgensen arkitekt m.a.a

Fra: Caroline Thomsen
Sendt: 25. januar 2021 21:42
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende anlæggelsen af Lynetteholmen i København

Høringssvar vedrørende anlæggelsen af Lynetteholmen i København

Som borger i København, fremlægger jeg hermed et høringssvar til anlæggelsen af byggeprojektet 'Lynetteholmen'. I det følgende vil mine bekymringer vedrørende særligt de klimamæssige påvirkninger blive kortlagt, med ønske om at opnå en revurdering af byggeprojektet. Desuden vil jeg benytte muligheden for at påpege, at processerne bag projektet fremstår udemokratiske og urealistiske ift. de fremlagte planer. Jeg efterspørger en mere helhedsorienteret plan for et klimasikringsprojekt, der bedre imødekommer kommunen pressende problemer som boligmangel og byudvidelse, som kan nås indenfor kommunens planer om at blive CO2 neutral inden 2025.

1. Som borger ønsker jeg, at der bliver beregnet og offentliggjort en samlet miljøkonsekvensrapport som inddrager både 'byudviklingen af Lynetteholmen', 'Østlig Ringvej' og 'metroen til Lynetteholm'. Der bliver fremlagt, at disse alle er fælles delelementer af projektet 'Lynetteholmen', men bliver beskrevet særskilt i miljøkonsekvensrapporten. Vælger man at undlade dette, vil det være i klar strid med EU's VVM-direktiv, og der vil være baggrund for at få sagen indbragt for EU-domstolen.
2. Det vurderes, at anlæggelsen af Lynetteholm vil have store påvirkninger på biodiversiteten i den omgivende natur – særligt pga. forstyrrelser i havets nuværende strømninger og den generelle negative påvirkning af flora og fauna ved oprensingsprocessen. Desuden vurderes anlæggelsen at have mangeårige konsekvenser for det rekreative liv omkring havet, som København er kendt for og som er med til at tiltrækker turister og borger til byen. Det virker derfor paradoksalt at fremlægge disse planer som en klimaløsning til at sikre vores by og natur. Alene etablering Lynetteholm er estimeret til at udlede 350.000 tons CO2. For at sætte dette i perspektiv, svarer det til 29% af Københavns Kommune samlede CO2-udledning fra 2019. Hertil skal effekterne af 'Østlig Ringvej' og 'metro til Lynetteholm' samt byudvikling på Lynetteholm tilføjes oveni. Dog kendes effekterne af disse ikke endnu.
3. Anlæggelsen af 'Lynetteholm' det tilhørende infrastrukturprojekt 'Østlig Ringvej' samt selve byudviklingen vil øge mængden af bil- og lastbiltransport samt de her tilhørende miljø- og støjkonsekvenser enormt. Som borger i København er den øgede lastbilstrafik med 720 lastbiler hver dag i 30 år, alene under anlæggelsen, stærkt bekymrende. Bekymringen ligger bl.a. i øget støjgener, øget forurening samt øget CO2-udledning som desuden vil ske på bekostning af Københavnernes bolig og trafiksituationer. Københavns Kommune har planer om at blive CO2-neutrale i 2025, hvor 'transport' er et af de 4 punkter, som der vil blive slået særligt ned på. Der ligger en ulogisk signalværdi i at benytte lastbiler til at transportere jord til og fra et kystsikringsprojekt, der desuden vil give mulighed for øget trafik efter projektafslutningen ved anlæggelse af nye trafikruter.

Jeg håber, at I vil imødekomme vores bekymringer.

Med venlig hilsen,

Caroline Kierkegaard Thomsen

Fra: Casper Pedersen
Sendt: 25. januar 2021 21:22
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringssvar vedr. Lynetteholm.

Jeg vil med denne mail , vise at jeg er imod etableringen af Lynetteholm, pga de enorme gener for både natur og beboere i hele København.

Der har hele tiden været en total mangel på information vedr. høringsprocessen og i involveringen af Københavns borgere vedrørende projektet.

Tilfældigvis er det en ven der idag har gjort mig opmærksom på høringsdeadlinen. Jeg undrer mig meget over kommunens manglende information til deres borgere , og om hvorfor der ikke er blevet sendt information med posten til Københavns kommunes borgere, som i ofte gør det med skraldesystemet osv.

Mvh Casper Pedersen

Høringssvar vedr. Lynetteholm.

Journal nummer. TS6040102-00024

Formålet med dette høringssvar er at henstille til at Københavns Kommune genovervejer den nuværende jordtransport-plan i forbindelse med etableringen af 'Lynetteholm' samt 'Metro til Lynetteholm' og 'Østlig Ringvej'. Som virksomhedsejer på Margretheholmen er jeg yderst bekymret for projektet, både hvad angår larm nær vores virksomhed samt trafikplanens potentielle negative affekt på vores kunders oplevelser i forbindelse med deres besøg.

Klagepunkter:

Planen for at føre jordtransport omkring Margretheholms Havn/Lynetten Havn hver dag indtil tidligst 2035 repræsenterer en øget støjgene der kan resultere i tabt omsætning for vores virksomhed.

Trafikplanen vil øge risikoen for trafikuheld for vores kunder og ansatte.

Trafikplanen vil øge luftforureningen i området og derved være til gene for vores kunder og ansatte.

Lynetteholm-projektet er uforeneligt med kommunens løfter om at København skal være en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 1: Det fremgår af dokumentet 'Lynetteholm Trafikale Forhold', forfattet af By & Havn, at den nuværende plan for jordtransport til Lynetteholm vil resultere i voldsomt meget lastbil trafik <http://bit.ly/JORDTRANSPORT> som dagligt skal passere tæt forbi vores matrikel på vej til Lynetteholm, indtil tidligst 2035. Det er i øvrigt svært at have tiltro til, at denne 2035-deadline er pålidelig, givet kommunens tidligere udfordringer med at overholde annoncerede deadlines i forbindelse med større infrastrukturprojekter. Vores virksomheds omsætning er i forvejen negativt påvirket af de igangværende lockdown-omstændigheder i forbindelse med COVID-19, og vi så nødig at vi skulle møde flere udfordringer i den kommende periode.

Vedr. Punkt 2: *Forlandet* (gaden) er i forvejen enormt trafikeret. Risikoen for bilulykker, især højresvingsulykker, stiger signifikant hvis trafikplanen gennemføres. Vi så gerne at trafikken i området blev mindre farlig, i stedet for mere farlig. Især da dette direkte påvirker fodtrafik i området.

Vedr. Punkt 3: Støjforureningen i vores nabolag er, i kraft af trafikmængden på *Forlandet* allerede meget signifikant kva det er den eneste rute til Refshaleøen. Vi ville værdsætte at kommunen tog i betragtning, at vores kunders oplevelser ville være forbedret hvis denne støj blev reduceret frem for øget.

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

Vi håber på at projektet kraftigt genovervejes og lokalmiljøet tages alvorligt.

Venlig hilsen

Butchers Heat,

Fra: Cecilie Olivia Esper Larsen
Sendt: 25. januar 2021 21:41
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 miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

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

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

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og

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

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,
Cecilie Olivia Esper Larsen

Kontakt:

Fra: Charlotte Kjær Madsen
Sendt: 25. januar 2021 21:01
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetteholmen

Kære rette vedkommende.

Hermed et høringssvar til Lynetteholmen

Klimasikring kan gøres bedre end ved at bygge en kunstig ø.

Den øgede mængde nedbør der vil komme som følge af klimaforandringer vil Lynetteholmen ikke afhjælpe. Til gengæld vil investeringer i tiltag som blotlægningen af Ladegårdsåen og kloakseparering kunne gøre en forskel for nedbørsmængderne. Dertil kommer det store spørgsmål: hvor ofte kommer der stormfloder fra nordøst?

Hvordan skal Lynetteholmen finansieres?

Skal Lynetteholmen finansieres af bebyggelser andre steder i København? Af andre anlægsprojekter i hovedstadsområdet har metroen betydet fredninger på Amagerfælled og bebyggelser på andre grønne områder i byen. Hvad corona-krisen har vist med opholdsforbud på Islandsbrygge, ensretninger om Søerne og mulighed for opholdsforbud på Amager Strand viser lige netop, at Københavnerne vil have grønne områder. Lad os da bruge energi på at sikre de grønne områder i byen. Som bonus viser forskning, at grønne områder øger sundhed. Desuden er grønne områder en god måde at aflede regnvand grundet nedsivningsmuligheden samt planter evapotranspiration – apropos klimasikring.

Kigger man udover boliglandskabet i København ses nybyggede boliger til priser, som sygeplejersker og politifolk ikke har råd til. Lynetteholmen vil meget vel blive endnu en rigmandsghetto med nybyg som mange ikke har råd til – anlægsprojektet skal finansieres på en eller anden måde. Argumentet om lejlighedsmangel i Hovedstaden vil muligvis kunne hjælpe lidt på vejen ved at indføre en bopælspligt. I Nordhavn ses mange lejligheder, som står tomme største delen af tiden fordi den gennemsnitlige dansker ikke har råd til at bo der. Til gengæld har de, der har råd til lejlighederne råd til ikke at bo der. Det vil være en skam at bygge et projekt af Lynetteholmens kaliber for at få endnu en lejlighedssituation a la Nordhavnen.

Lastbiltransport via Østamager.

Ifølge Faktaark om jordtransport vil trafiksikkerheden på Østamager ikke blive forringet fordi der allerede er meget trafik. Der er forskel på trafik og lastbiler i pendulfart må give støjgener. Har savnes en plan for at støjpåvirkninger.

Venlig hilsen
Charlotte Madsen

Fra: Filip Soudakov <
Sendt: 26. januar 2021 23:02
Til: VVM-Sager
Emne: 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 miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

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

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

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

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

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,

Filip Soudakov

Filip Soudakov

te

Fra: Kristian Steen Holme
Sendt: 26. januar 2021 22:34
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm Journal nr. TS6040102-00024

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm Journal nr. TS6040102-00024 Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'.

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

Klagepunkter: Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

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

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

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

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

Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

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

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

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

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

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

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

Venlig hilsen,

Kristian Steen Rasmussen,

Fra: Julia Becker
Sendt: 26. januar 2021 22:11
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,

Julia Becker

Kontakt:

Fra: Helle Høgh Nilsson
Sendt: 26. januar 2021 20:48
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynettehavnen, Margrethe håb

Hej kære venner!

Sidste udkald i DAG for at bremse mega-projektet "Lynetteholmen" som vil have en negativ påvirkning på vores liv i København de næste 50 år.

I posten her finder I en skabelon til et høringssvar, hvor I bare skal udfylde navn, adresse og kontakt. I indsender høringssvaret til trafik-, bygge- og boligstyrelsen på e-mail: VVM@tbst.dk Jeg håber, I vil bruge kort tid på at forhindre denne katastrofe!
Store hilsner, Frida.

Skabelon:

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

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

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

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

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,

***tore laugnilsson

Kontant

Sendt fra min iPhone

Fra: Mille Demuth-Iversen
Sendt: 26. januar 2021 18:56
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 miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,



Fra: Emma Bang
Sendt: 26. januar 2021 17:21
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm Journal nr. TS6040102-00024

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

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

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

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

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

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

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

Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

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

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

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

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

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

Mvh. Emma Bang

Fra: Tatjana F. Rosenkilde Mailand <
Sendt: 26. januar 2021 16:37
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringsvar ang. Lynetteholm

d. 26 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 nøjere 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

Tatjana F Rosenkilde Mailand

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,

Sille Neumann

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 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 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,

Rasmus Rohde

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Morten Lydal <
Sendt: 27. januar 2021 10:11
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm Journal nr. TS6040102-00024

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm Journal nr. TS6040102-00024
Jeg skriver I min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone. Klagepunkter: 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 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 støjgen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spunsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db. Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres. Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj grad skader den demokratiske

legitimitet hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke engang formår at holde et digitalt borgermøde, er det umuligt fra kommunens side at påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces. Venlig hilsen,
Morten Lydal

Morten Lydal

Enterprise - Product Support Manager
Product Support International

Fra: Pernille West Selander
Sendt: 26. januar 2021 23:45
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm Journal nr. TS6040102-00024

Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsløftet 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
Pernille West Selander

Fra: Karina Foldberg
Sendt: 26. januar 2021 14:25
Til: VVM-Sager
Emne: indsigelse til offentlig høring Lynnetteholmen

Kære teknik og miljø

En så stor ændring af københavns udfoldelse, skal sendes i en stor åben konkurrence, hvor der vil komme forskellige bud på lynetteholmens udformingen. Den foreslåede klump alt for stor.

Først og fremmest bør der ligge en helheds betragtning omkring hele københavn i et regionalt perspektiv, til grund for denne vurdering.

Hvilket rum ligger den sig ud.

Mellem København og Malmø er et kæmpe stort rum fyldt med moderne infrastruktur. Der suser alt trafik til østersøen op og ned af øresund som fragtskibe, færger, cruiseliners, det er et rum for enorm mange fly fra lufthavnen, øresundsbroen altså et kæmpe rum for en meget vigtig infrastruktur. På nuværende tidspunkt ligger der på land stort set også kun infrastrukturelle anlæg inklusiv vindmøller i dette område, med udsigt til barsebäck.

Ude i det rum ret malplaceret og ind til havet stiger ligger saltholmen stadig.

Ser er ingen menneskelig skala.

Jeg ved det, jeg har i mange år været daglig bruger af dette rum hvor jeg i menneskelig skala har sejlet kajak.

Dette bør udformningen af lynnetteholmen for holde sig til og set gør den ikke.

Hvad gør den planmæssigt og arkitektonisk i forhold til hele amager, forsvarsværket og Christianshavn.

Lige nu ligger man en kæmpe klump mod nord og en masse øer ved Avedøre.

Disse har intet med hinanden og den eksisterende struktur at gøre.

Dette er rigtig dårligt.

Dette eksempel underminere blandt andet trekroners placering i havnen. Det forholder sig slet ikke til skalaen omkring hele befæstnings værket der tidligere har dannet københavn.

Der er ikke visualiseret hvad lynnetteholmen gør for se omgivende forter og dets forhold til saltholmen, i den nære regionale planlægning.

Der er set utallige afgangsprojekter og studier der har undersøgt og denne udvikling af københavn. Men denne klump er dog de værste forslag og ikke et godt arkitektonisk arbejde men tydeligt udviklet ud fra developer krav og ønske om at sælge en masse byggegrunde. Dette er ikke sådan man bygger gode byer. Det er ret ærgerligt for dem mulighed man har for at bygge en hel ny by i så et unikt rum.

I den nære skala bør øen binde sig mere til københavn eksisterende bystruktur, der bør være krav til meget stort rekreativt og grønne arealer der ikke kun er strande og promenader. Disse er allerede ikke eksisterende på islandsbrygge, syd havn, Langelinie og i nordhavn.

Det skal høres meget bedre.

Venlig hilsen
Karina Foldberg

Fra: Zina Laura Bosse
Sendt: 26. januar 2021 13:10
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm Journal nr. TS6040102-00024

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm Journal nr. TS6040102-00024 Jeg skriver I min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

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

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

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

Venligst hilsen

Zina Bosse

Ingerslevsgade 146 2tv

Fra: Laura Amstutz ·
Sendt: 26. januar 2021 10:45
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm Journal nr. TS6040102-00024 Jeg skriver I min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekroner.

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

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

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

Kontakt:

Fra: Jasper Vangsgaard
Sendt: 26. januar 2021 09:57
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Jasper Vangsgaard

Kontakt:

637

Fra: Anders H <
Sendt: 24. januar 2021 16:16
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm, Indsigelse / høringssvar

Indsigelse / høringssvar vedrører Lynetteholm:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Sendt til: vvm@tbst.dk Svar bedes sendt til Ejerforeningen CPH Porthouse: cphporthouse@gmail.com

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

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

- 1) Vi protesterer over at den nærmere udførelse af de konkrete anlægsarbejder ikke bliver tilrettelagt i dialog med nærmeste beboere. Der er kun lagt op til, at de konkrete anlægsarbejder bliver tilrettelagt sammen med den valgte entreprenør og relevante myndigheder.
- 2) Uanset, at anlæg af Lynetteholm, overholder grænseværdierne for anlægsstøj på 70 dB i dagtimerne kl. 07-18, fastsat af Københavns Kommune og uanset, at støjende anlægsarbejde, som f.eks. spunsning ikke vil blive udført i aften- og nattetimer, så er der ikke taget nok hensyn til beboerne i de nærmeste boligområder, der er berørt af anlægsarbejderne.
- 3) Det er blevet oplyst på høringen den 5. januar 2021, at der kun sættes spunsvægge omkring Lynetteøen svarende til 3/4 års arbejde. Men når først klimasikringen af København forventet etableret med sluse om 15 år, finder vi det rimeligt at kræve, at de støjende arbejder med spunsning bliver tilrettelagt i dialog med beboerne, så det f.eks. kun forgår på hverdage i dagtimerne og kun i vinterhalvåret, uanset at etableringen af spunsvæggen vil strække sig over et længere tidsforløb.
- 4) Vi ønsker ikke at der udføres støjende arbejder om natten, heller ikke med stensætningen. Lyden forplantes let over vand.
- 5) Vi ønsker, at al spunsning og pæleboring og andre meget støjende arbejder alene skal foregå i vinterhalvåret, hvor beboernes ophold udendøre forventeligt er mindre.
- 6) Vi ønsker, at der ikke foregår spunsning og andre meget støjende arbejder, på andre tidspunkter end hverdage, da beboerne må have mulighed for, at få noget fred for larmen når de har fri.
- 7) Der er ikke taget hensyn til, at beboeren i Nordhavn i forvejen har haft mange års liv med larm fra spunsning og anden byggeaktivitet. En ting er, at man teknisk overholder grænseværdierne, noget andet er, at pålægge beboerne, at leve med larmen i årevis.

Med venlig hilsen
(I alfabetisk rækkefølge)

Anne Lise Jensen,

Cecilie Dahl

Erik Balleby Jensen

Gry Sparre &
Alexander Ortving,

Louise Marie og
Mikkel.

Fra: EJERFORENINGEN QUINTUS BASTION <quintus.bastion@gmail.com>
Sendt: 24. januar 2021 16:48
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm
Vedhæftede filer: Høringssvar fra EFQB vedr Lynetteholm, j. nr. TS6040102-00024.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9037057

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen,

Vedhæftet fremsendes høringssvar vedrørende Lynetteholm på vegne af E/F Quintus Bastion og dennes 47 medlemmer.

--

Med venlig hilsen

Bestyrelsen
EJERFORENINGEN QUINTUS BASTION
Quintus.bastion@gmail.com

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

24. januar 2021

Høringssvar vedr. Lynetteholm

Ejerforeningen Quintus Bastion beliggende på Krudtløbsvej 16-30 og 57-83, Christianshavns Kvarter matr. 601 og 622, bestående af 47 ejere, har i forbindelse med høringen om Lynetteholm, kommentarer til følgende emner:

1. Utilstrækkelige trafikale forhold
2. Støjgener
3. Miljøeffekter
4. Mangelfuld helhed og proces

Ad 1)

Ifølge Miljøkonsekvensrapporten konstateres øget transport i anlægsperioden på Refshalevej, langs beboelsesområderne Margretholmen, Quintus Bastion og Charlotte Amalie Bastion i omfang af gennemsnitligt 33 lastbiler og 100 biler¹ pr. dag til og fra anlægsområdet til Lynetteholm i en periode på minimum 1½ år, muligvis op til 3½ år². Strækning vist i Bilag 1.1. Uddrag fra miljøkonsekvensmateriale i Bilag 1.2. Vejen går igennem fredede fortidsminder (Christianshavns Vold).

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.

Aktuel status: Strækningen er i forvejen i meget dårlig forfatning i forhold til at betjene trafikken. Vejen løber klods op ad beboelsesområder med ned til ca. 1 meters afstand mellem kantsten og bebyggelse beliggende på E/F Quintus Bastion. Vejen er meget smal, og har ingen eller kun en ganske ringe og udsat cykelsti, dvs. vejen er allerede farlig under de eksisterende forhold. Der bliver kørt langt over de tilladte 40 km/t på vejen, og store

¹ Uklart i Miljøkonsekvensrapporten om der er tale om 100 biler eller 100 kørsler (t/r). Hvis man antager at hovedparten af bilerne tilhører medarbejdere og fx ankommer til anlægsområdet mellem 7-9, så synes en spidsbelastning af vejen på 40 biler pr time at modsvare 100 biler, dvs. totalt 200 kørsler.

² Anlægsperiodens er anført at starter 2. halvår 2021, men der er nævnt forskellige tidshorisont for afslutning – længst horisont værende 2024. Det beskrives, at anlægsvejen forventes ibrugtaget primo 2023, men der er ikke beskrevet et krav om brug af anlægsvejen versus eksisterende vejnet.

køretøjer, fx busser, presser ofte bilister såvel som bløde trafikanter ind i rabatten. Der bor mange børnefamilier på Quintus Bastion og andre områder i lokalområdet, som er meget utrygge ved at færdes langs vejen med sine børn. Særligt i sommerhalvåret er vejen meget trafikeret af bløde trafikanter med hyppige farlige situationer til følge, og der er generelt stigende trafik på vejen. Det er kun et spørgsmål om tid, før de farlige situationer får alvorlige udfald. I tråd med dette, vurderede By & Havn i første offentlighedsfase, at Refshalevej er "utilstrækkelig".

Påvirkning i anlægsfasen: Hvad der på papiret kan lyde som en begrænset påvirkning på strækningen (66 lastbilkørsler, 200 personbilkørsler pr. dag), er for den pågældende strækning en ganske markant belastning, og især lastbilerne udgør trafikale fare samt gener (støj og forurenet os) for beboerne, som bor klods op ad vejen. Det nævnes på Miljøansøgningens side 121, at man primært vil anvende vandveje for tungt materiel såsom sand, grus, sten og spuns, men der findes ikke nogen forpligtelse hertil. Benyttelse af landtransport for sådanne materialer vil selvfølgelig føje yderligere til de farlige trafikale forhold.

Kumulative effekter: Københavns Kommune er igang med et projekt omhandlende "bedre cykel- og gangforhold på Refshalevej". Tidshorisonten for dette projekt kendes endnu ikke, men hvis dette projekt udføres samtidig med anlægsfasen, kan det markant forringe de trafikale forhold i kombination med både den lette og tunge anlægstrafik ifm. Lynetteholm. Såfremt forbedring af cykel- og gangforhold på Refshalevej udskydes til efter anlægsfasen, forlænger man samtidig perioden med de eksisterende farlige trafikale forhold. Derudover findes et antal andre tilstødende projekter, hvor tidshorisonten er uklar, fx anlæg af Østlig Ringvej, metro, mv., som også kan stærkt belaste de dårlige forhold. På sigt vil Refshalevej være helt utilstrækkelig som eneste permanente trafikåre til Refshaleøen, ikke mindst når byudvikling påbegyndes (dette uanset etablering af Østlig Ringvej, mv.). Man bør derfor påbegynde planlægning af infrastrukturen til Refshaleøen og Lynetteholmen snarest.

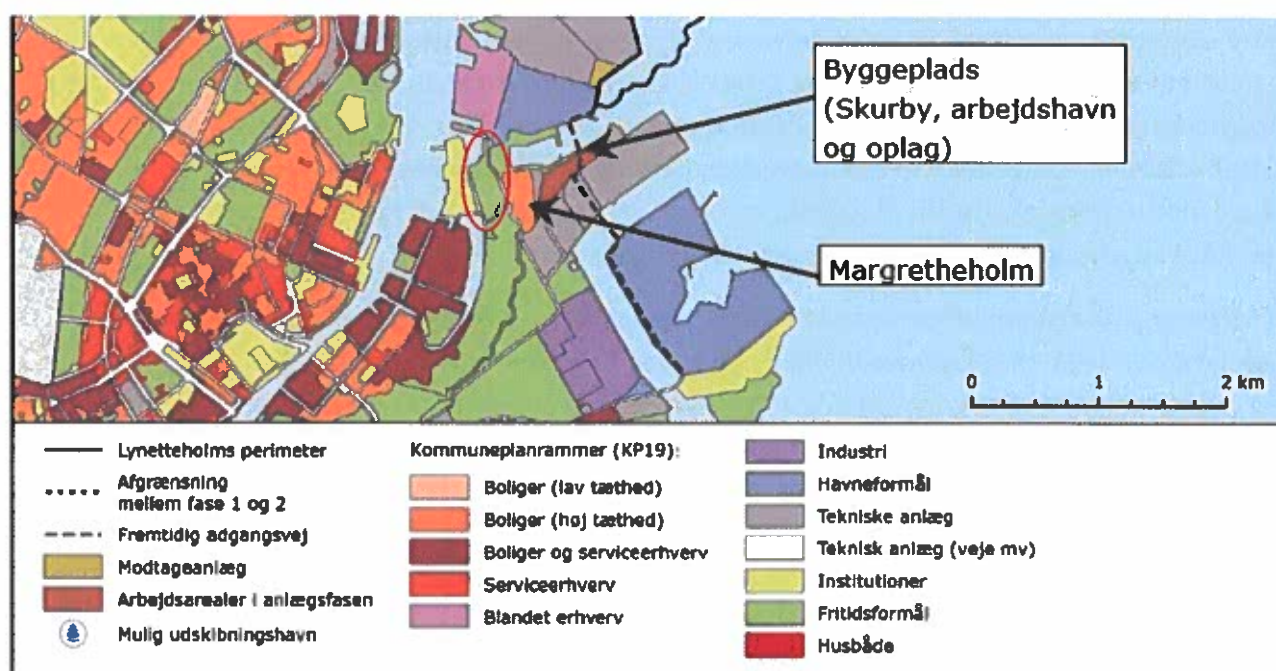
Afværgetiltag: Som meget udsatte mod de dårlige trafikale forhold på Refshalevej, vil vi insistere på, at man etablerer adgangsvejen forud for anlægsfasen. Såfremt man fra myndighedernes side vil fastholde, at anlægstrafik indledningsvist skal køre ad Refshalevej, må man som minimum forbedre vejforholdene væsentlig, hurtigst muligt og forud for anlægsfasen. Dvs. forbedre af cykel- og gangforhold (fx igennem det kommunale projekt) samt etablere af vejbump mhp. at reducere fart. I kombination med dette, vil vi insistere på følgende afværgetiltag med henblik på at sikre acceptable trafikale forhold:

- Krav om benyttelse af adgangsvejen, så snart den er anlagt. Dette bør gælde så tidligt som muligt (startende primo 2023) og fortsætte igennem hele driftsfasen, og bør desuden inkludere trafik til ARC, BIOFOS, mv. med henblik på at forbedre de trafikale forhold ad Forlandet, Kløvermarksvej og Raffinaderivej.
- Krav om at transportere så al tungt materiel (sten, sand, spuns, mv.) ad vandvejen.

Det undrer os meget, at man i Miljøkonsekvensrapporten kan konkludere at anlægsfasens betydning for trafikafvikling, trafiksikkerhed mm. er "ingen/ubetydelig" (Tabel 23-12, side 499), når der ikke er foretaget en vurdering af de konkrete forhold, som påvirkes mest. Det undrer os, at man ikke allerede fra starten har planlagt at etablere adgangsvejen først, og dernæst påbegynder anlægsfasen. Der må være plads til denne type planlægning i et projekt, der strækker sig over mange årtier.

Ad 2)

Vi er meget bekymrede over støj fra anlægsarbejdet – i anlægsfasen såvel som i driftsfasen – samt de analyser som er udført heraf. Først og fremmest undrer det os meget, at vores beboelsesområde, Quintus Bastion, som er nærmeste nabo til Refshaleøen ikke er nævnt én eneste gang i vurderingen af arbejdets påvirkning på sine omgivelser, hvilket er særligt iøjnefaldende i kapitel 15 om "Støj og vibrationer". I den udførte undersøgelse og miljøansøgning, er vores beboelsesområde anvist som et (unavngivet) område til fritidsformål/rekreativt område, men virkeligheden er, at hele det indringede område (med rød nedenfor) er beboelsesområde for hhv. E/F Quintus Bastion (matrikel 601 og 622), E/F Charlotte Amalie Bastion (matrikel 615) (matrikelkort vedlagt i Bilag 2.1). Endvidere ligger der husbåde langs hele områdets kajanlæg (47 pladser), som bliver påvirket tilsvarende af projektet, og som også er helt oversete i projektet.



Figur 2-1. Overblik over hvordan arealer omkring projektområdet er disponeret ifølge forslag til Københavns Kommunes Kommuneplan 2019.

Det beskrives i rapporten, at man med det planlagte projekt ikke kan overholde støjgrænserne i aften- og nattetimer, hvilket gælder såvel anlægs- som driftsfasen, dvs. i

årtier frem. Fx står der på side 31-32: "...det er muligt at beboerne [...] i området syd for Refshaleøen samt beboerne i de husbåde, der måtte ligge nær projektområdet, i perioder vil føle at deres nattesøvn bliver forstyrret". På trods af at det anføres, at "Som udgangspunkt vil grænseværdier for støj i Københavns Kommunes forskrift for støjende aktiviteter blive overholdt i anlægsfasen" (Miljøkonsekvensrapportens side 331), så viser analysen altså, at støjgrænserne overskrides i aften- og nattetimerne. Vi tolker dog denne tilkendegivelse som et udtryk for, at man kan overholde støjgrænserne. Samtidig beskrives det bl.a. på Miljøkonsekvensrapportens side 346, at "Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen har meddelt, at støj fra Lynetteholms anlægsarbejder skal overholde grænseværdierne", hvilket er yderligere tilsagn om, at støjgrænserne kan og skal overholdes.

På Miljøansøgningens side 138 ansøges om en generel lempelse af støjgrænser for rekreative områder, hvilket ifølge beskrivelsen også inkluderer Quintus Bastion, Charlotte Amalies Bastion samt husbådene, som ligger i direkte tilknytning hertil. Dette betragter vi naturligvis som helt uacceptabelt, og vi ser det som en nødvendig selvfølge, at støjgrænserne overholdes udspendert fvs. Quintus Bastion, Charlotte Amalies Bastion, og husbådene som ligger i direkte tilknytning.

Vi ønsker, at man igennem hele projektet uden undtagelser eller dispensationer overholder de fastsatte støjgrænser for alle typer af aktiviteter, dvs. i forhold til trafikstøj, støj fra anlægsarbejdet, og virksomhedsstøj. Heriblandt er trafikstøjen naturligvis også relevant i forhold til den planlagte anlægstrafik langs Refshalevej som kommenteret under pkt 1), og netop øget trafik er anført som en af de væsentligste støjklender i anlægsfasen – men er ikke analyseret i Miljøkonsekvensrapporten. I det omfang, at det er vanskeligt at overholde støjgrænserne, må der implementeres de nødvendige afværgetiltag, fx i form af støjværn, nedsat intensitet, anvendelse af alternative metoder (fx vibrering i stedet for ramning af spuns), omrokering af arbejde til dagstimer, mv. Sådanne afværgetiltag kan sandsynligvis også have en attraktiv effekt på støjgenerne i dagtimerne.

På Miljøkonsekvensrapportens side 346 står, at "Inden anlægsarbejderne går i gang skal By & Havn derfor indsende en redegørelse til Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen, som redegør for hvordan anlægsarbejderne uden for normal arbejdstid (jf. tabel 15-4) vil blive tilrettelagt og gennemført, så grænseværdien på 40 dB(A) overholdes ved nærmeste nabo. Det kan f.eks. ske ved at der anvendes færre maskiner samtidig, end det er forudsat i denne miljøkonsekvensrapport." Vi er meget interesserede i at blive delagtiggjort i denne redegørelse. Vi støtter, at "Overholdelse af gældende grænseværdier for naboområder i driftsfasen skal eftervises inden modtage- og nyttiggørelsesanlæg tages i brug i fase 1." (side 358)

På rapportens side 357 står at "Det er en forudsætning for afværgeforanstaltningerne, at derfor driftsfasen er ansøgt om lempelse af støjgrænsen for rekreative områder fra 40 dB til 50 dB i henhold til Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 3/2003 "Ekstern støj i byomdannelseområder". I den forbindelse vil vi igen bemærke at Quintus Bastion, og Charlotte Amalie Bastion er

beboelsesområder, og at vi ikke kan acceptere at høre under den nævnte dispensationsansøgning.

Det kendes fra andre anlægsprojekter i København, at støjgener ofte ender med at blive højere end det planlagte. Det fremgår af rapporten (side 332), at der er en usikkerhed i analyserne på 5-7 dB. Vi ønsker således, at man implementerer tiltag som sikrer, at støjgrænserne kan overholdes med god margin.

Vi er yderligere meget bekymrede for de kumulative effekter fra andre anlægsprojekter i området, fx forbedring af Refshalevej, Østlig Ringvej, metro, udvikling af Refshaleøen, mv. Samlet set er det svært at forestille sig, at disse projekter kan holde sig indenfor grænseværdierne, hvis man ikke fra start foretager grundig planlægning med dette formål.

Afslutningsvis undrer vi os igen over den sammenfattende vurdering (side 258) af, at betydningen af "Støj fra trafik på veje" i anlægsfasen kan konkluderes at være "ingen/ubetydelige" uden, at der er foretaget en analyse heraf.

Ad 3)

Generelt set er vi ganske bekymrede for projektets overordnede påvirkninger på miljøet. Dette fx i form af:

- Nedlægning af store mængder havskov, som ellers ville opsuge CO₂ og andre partikler ligeså effektivt som skov på landjorden. Anlæg af den 280 hektar kunstige ø, svarer til at rydde mere end 300 hektar skov på land³.
- De mange lastbiler man vil tilføre lokalområdet skal køre forbi først klods op ad vores ejeforening, og skal senere skære igennem et ellers velfungerende og hyggeligt lokalmiljø omkring Margretholmen og Margretholms Havn, hvor man må forvente, at det spirende liv og aktiviteter vil blive markant reduceret af projektet. Her kan forestille sig flere afværgetiltag, som kan betjene såvel anlægstrafik til Lynetteholm som anden trafik til Refshaleøen, og dermed generelt aflaste Refshalevej (ikke mindst i forbindelse med senere byudvikling af Refshaleøen), fx:
 - Hel eller delvis anlæggelse af Østlig Ringvej forud for Lynetteholm projektet
 - En akvædukt eller tunnel under Margretholms Havn
- Påvirkninger af vandkvaliteten i havnen, herunder også marint liv og badevandskvalitet.

Især de kumulative effekter sammen med projekter vedr. Østlig Ringvej, metro, byudvikling af Refshaleøen, mv., vil utvivlsomt have store konsekvenser for det gode lokalmiljø på land, såvel som havnemiljøet og det marine miljø.

³ https://politikenbyrum.dk/Debat/art8032700/Lynetteholm-undergraver-naturens-livsgrundlag.-Plan%C3%A6ggere-arkitekter-og-entrepren%C3%B8rer-med-moral-b%C3%B8r-n%C3%A6gte-at-deltage-i-projektet?fbclid=IwAR1gtlbSzAvLSKO9k-5P-j8j2QuJofzHBus22oOEWIE3p82nCazM_6BUKLk

Ad 4)

Projektet, som er sendt i høring, er specifikt afgrænset til at vedrøre *etablering* af Lynetteholm samt *jordopfyld*⁴. Samtidig fremgår det tydeligt af den oprindelige principaftale, Københavns Kommunes hjemmeside, By & Havns informationsmøder, mv., at projektet hænger uløseligt sammen med klimasikring, byudvikling, infrastruktur, mv. Uden efterfølgende byudvikling, vil det planlagte finansieringsbidrag derfra fx udeblive. Projektet indeholder end ikke et komplet projekt for klimasikring, idet dokporten er ekskluderet fra det projekt, som er sendt i høring, ligesom klimasikring mod syd heller ikke er omfattet af projektet (trods at Københavns Kommunes Stormflodsplan 2017 beskriver, at klimasikring i den sydlige ende af havnen er mere presserede end mod nord). Man får som borger det indtryk, at man ikke har mulighed for at blive hørt omkring projektet i dets helhed, og et utal af spørgsmål relateret til Lynetteholm står ubesvarede hen – kun en lille del af disse er rejst ovenfor. Findes der andre projekter, hvor borgerne alene bliver hørt vedrørende etableringsfasen, og således ikke vedrørende slutresultatet deraf? Er det hensigtsmæssigst eller endsige lovligt at sende et sådant delprojekt i høring uden at belyse projektet i dets helhed? Projektet er helt ubelyst i forhold til budget og finansiering – i hvilket omfang skal man som borger forvente at skulle bidrage og hvordan (skat, vejafgifter, m.fl.), og tåler projektet at blive konkurrenceudsat ift. modtagepris på jord?

Alternative løsninger er kun blevet belyst i meget begrænset – faktisk utilstrækkeligt – omfang overfor offentligheden, i forhold til både i) løsning af de specifikt anførte problemer (hhv. jorddeponi og klimasikring), og ii) udformningen af den forslåede løsning fx i relation til form, omfang, placering, timing, mv. Under i) findes der fx et tilsyneladende meget oplagt alternativ til jorddeponi ved Avedøre Holme, hvor man planlægger at kunne modtage overskudsjord fra 2022 til anlæg af "Holmene" (mod 2023 fsva. Lynetteholmen), ligesom der naturligvis også findes udmærkede og langt billigere alternativer til klimasikring, fx i form af en digeløsning (jf. Københavns Kommunes Stormflodsplan 2017). Ikke mindst set i lyset af Holmene ved Avedøre Holme, er det bekymrende, at man ikke har udforsket alternative udformninger af den forslåede løsning. Med Holmene risikerer man i værste fald at komme i konkurrence om modtagelse af jord, idet man i begge projekter vil være stærkt interesserede i at færdiggøre og byggemodne indenfor tidsplanen, så man kan opnå finansiering til det samlede projekt (evt. afkast). Holmene anfører fx at man i tilfælde af mangel på jord, kan modtage overskudsjord fra Sverige eller det øvrige Danmark, hvilket synes helt absurd. I Lynetteholm projektet forventer man at skulle aftage samtlige 2,6 mio ton overskudsjord fra Hovedstadsområdet (allerede i dag kommer 30% af denne fra det øvrige Danmark⁵), men Holmene projektet forudsætter også, at opfyldsjorden skal komme fra Hovedstadsområdet. Man får altså det klare indtryk at "import" af overskudsjord er en nødvendighed for at dække de igangværende projekter indenfor de planlagte tidsrammer. Dette burde indgå i den samlede kommuneplanlægning for hovedstadsområdet – ligesom Planlovens §5i

⁴ <https://tbs.dk/da/Miljoevurdering/Oevrige-omraader/Lynetteholm>

⁵ Fra steder udenfor Københavns og Frederiksberg kommuner

foreskriver – således at man ikke risikerer at overdimensionere Lynetteholm, der i sin nuværende form er et ekstremt stort indgreb i havnen og Øresund. På Miljøkonsekvensrapportens side 14 står, at *"Undersøgelse af alternative lokaliteter til placering af overskudsjord tæt på København viser, at der ikke vil kunne tilvejebringes kendte alternativer i umiddelbar nærhed af København."* Dette fremstår åbenlyst usandt i lyset af Holmene, som faktisk er et aldeles relevant alternativ set i relation til placering, kapacitet og timing. Hvorfor har By & Havn ignoreret Holmene projektet som alternativ til jorddeponering? Er andre alternative lokationer oprigtigt blevet undersøgt tilstrækkeligt? Der skal antageligvis også etableres klimasikring i den sydlige ende af Københavns havn, hvor man formentligt også kan/skal anvende jordopfyld. Hvorfor har man ikke lavet metodisk og grundig foranalyse af alternativer, herunder ikke mindst i forhold til dimensionering af projektet? Kan man afkorte projektets tidshorisont ved at reducere omfanget af øen, og dermed hurtigere nå frem til faserne for byudvikling (og finansieringsbidrag derfra), etablering af infrastruktur, mv.?

I "Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi", som blev aftalt mellem næsten alle Folketingets partier d. 16. juni 2020, fremgår, at kommunernes anvisningsret og -pligt for affaldsjord skal ophøre, og at kommunale jordbehandlingsanlæg skal udfases. Denne aftale synes at invalidere fundamentale forudsætninger for det projekt, som er sendt i høring, ikke mindst i forhold "selvfinansiering". Hvordan påvirker denne aftale Lynetteholm, og bør denne aftale ikke som minimum få den betydning, at man genovervejer omfanget af projektet?

Det ville være klart at foretrække, at man betragtede Lynetteholm projektet som en helhed. Ikke alene ville man som borger have mulighed for at tage stilling til projektet, men det ville også give mulighed for at undersøge en alternativ rækkefølge af delprojekterne, som evt. kan afhjælpe generne for borgerne. Fx synes det at give god mening at etablere Østlig Ringvej helt eller delvist, med henblik på at anvende denne som adgangsvej til Lynetteholm mv. og ifm. byudvikling af Refshaleøen. Dette ville mindske generne for lokalmiljøet betragteligt. Vi har tidligere bemærket, at man naturligvis også bør etablere anlægsvej forud for anlægsfasen eller som minimum gennemføre kommunens projekt vedr. forbedring af de trafikale forhold på Refshalevej (eller lignende) forud for at man lægger anlægstrafik ad præcis denne vej. Overordnet set bør man allerede nu påbegynde heldækkende forberedelser/planlægning af infrastruktur til Refshaleøen og Lynetteholm, idet Refshalevej er utilstrækkelig som eneste færdselsåre fra centrum til disse nye byudviklingsområder der samlet omfatter i størrelsesorden >100.000 beboere og arbejdspladser. Selv hvis metro og Østlig Ringvej etableres, vil Refshalevej være helt utilstrækkelig, og det er samtidig ikke ønskværdigt at lave markante udvidelser af Refshalevej, idet denne går gennem fredede fortidsminder og allerede løber meget tæt op ad beboelsesområder. Potentielle løsninger kunne inkludere ny permanent trafikåre under Margretheholms Havn (fremfor anlægsvej over klapbro), stibro over havnen, mv.

På Miljøkonsekvensrapportens side 38 står: "Efter den offentlige høring af miljøkonsekvensrapporten samler Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen op på de indkomne bemærkninger og udarbejder en sammenfattende redegørelse til Transportministeren som grundlag for en anlægslov, der skal give By & Havn bemyndigelse til at anlægge Lynetteholm." Dette giver det indtryk, at man faktisk vil tage høringssvar til efterretning samt evt. afspejle disse i forslaget til anlægsloven. Men forslaget til anlægslov er færdigskrevet og sendt i høring d 15. januar 2021 med frist 14. februar 2021. Man får som borger det indtryk, at Lynetteholm projektet hastes igennem, og at borgerne ikke får tilstrækkelig mulighed for at blive hørt. Andre projekter som fx Østlig Ringvej er blevet igangsat tidligere end Lynetteholm, men er nu overhalet med længder. Til sammenligning har man i Østlig Ringvej projektet til gengæld taget sig tid til metodisk analyse af alternativer (9 forskellige linieføringer), hvilket synes fraværende for Lynetteholm projektet. Ved at være tålmodig og prioritere grundig planlægning af projektet, arbejder den teknologiske udvikling desuden med projektet. Fx må eldrevne lastbiler forventes at være en realitet indenfor en overskuelig tidshorisont (set i perspektiv til projektets >30 års horisont), hvilket har potentiale til at mindske projektets gener betragteligt. I et >30 års perspektiv, synes det unødvendigt og hasarderet at presse projektet igennem så hurtigt.

Et projekt som Lynetteholm vil for evigt ændre København og Københavns havn, hvorfor den akut-lignende behandling af projektet undrer og bekymrer os meget. Der findes alternativer til alle de fire opstillede formål, både på kort og lang sigt.

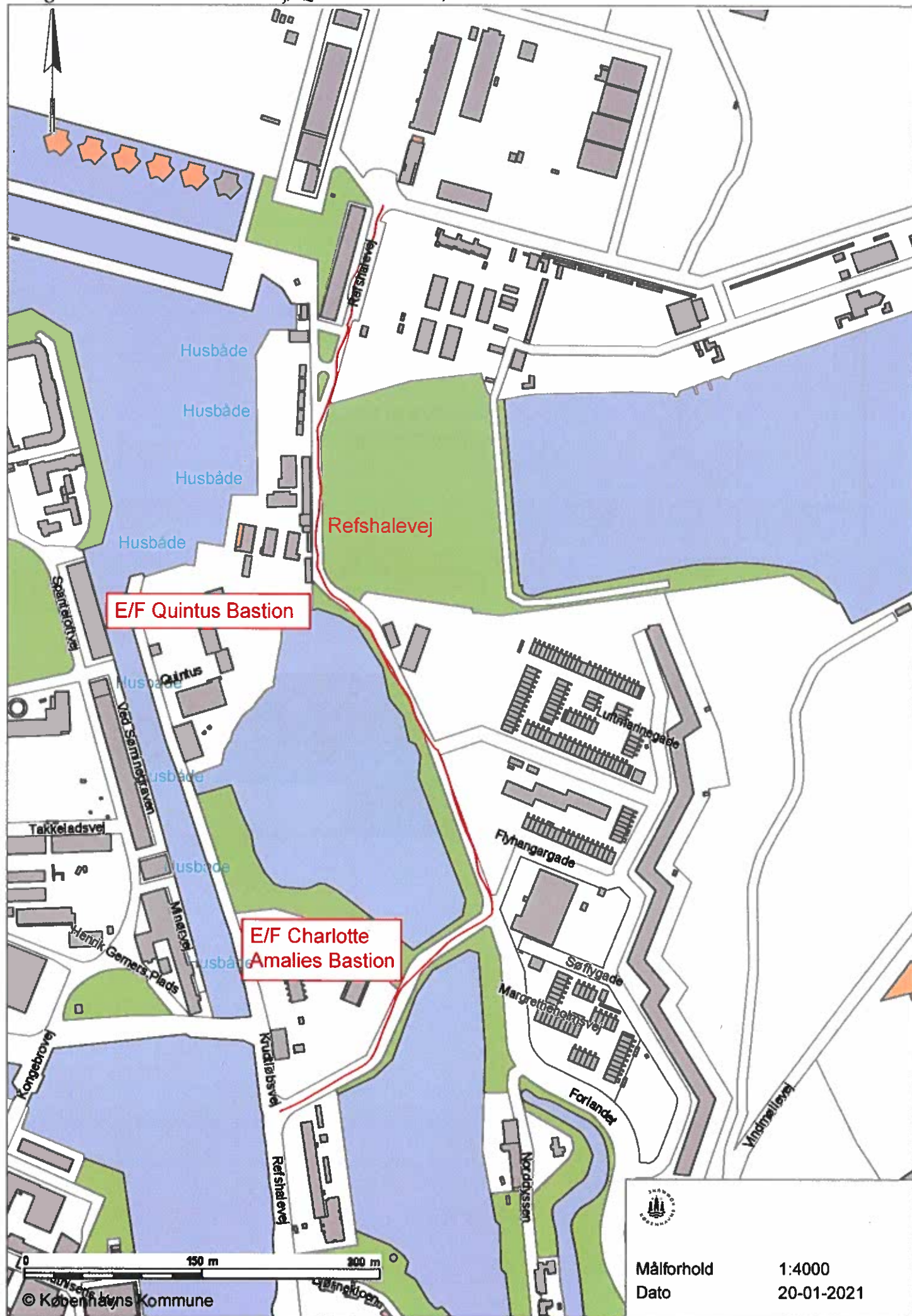
Prioriteringsrækkefølgen blandt de fire formål er ugenomsigtig. Eksempelvis er klimasikring mod syd vigtigere end mod nord, men der findes endnu ikke noget projekt for den sydlige klimasikring. Yderligere eksempel er at den forudsatte stigende boligmangel er blevet udfordret i analyse fra Realkredit Danmark⁶, mens Refshaleøen samtidig er et velegnet område til byudvikling og adressering af nævnte boligmangel. Vi anmoder derfor om, at der tages et skridt tilbage og udføres de nødvendige analyser, undersøges alternativer og planlægges grundigt, således at borgerne sikres tilstrækkelig mulighed for at forholde sig til projektet i dets meget omfattende og komplekse helhed, samt ikke mindst at gener reduceres til et absolut minimum.

På vegne af E/F Quintus Bastion,

Nanna Handler
Sixten Kai Nielsen
Jeppe Brandstrup

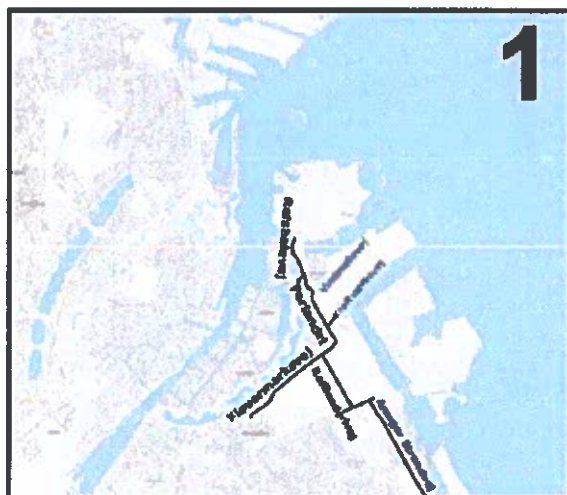
⁶ <https://www.rdk.dk/PDF/Om%20os/Analyser/2021/Privat-boligudlejning-i-k%C3%B8benhavn.pdf>

Bilag 1.1: Kort over Refshalevej, Quintus Bastion, mv.



Bilag 1.2: Uddrag vedrørende anlægsfasen

"PPT Lynetteholm - Følgegruppemøde 30.11.2020.pdf", side 3:



2021-2024
Arbejdstrafik på
eksisterende vejnet
(Kløvermarksvej,
Forlandet,
Refshalevej).
Sejlads af spuns og
stenmaterialer mv.

Miljøkonsekvenserapport, side 475:

Tabel 1-2 Forventet tidsplan for Lynetteholms drifts- og anlægsfase, der viser at anlægs- og driftsfase overlapper.

	2021	2022	2023	Indtil 2035	Efter 2035	Ca. 2055 (kan svinge fra ca. 2048 til 2072)
Anlægsfase						
Tilkørsel af materialer til anlæg af perimeter og adgangsvej for tilkørsel af jord						

Høringssvar til VVM-redegørelse om Lynetteholm

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sendte d. 30. november 2020 Miljøvurderingen af Lynetteholm i høring med frist for høringssvar d. 25. januar 2021. Socialdemokratiets 3. Kreds, Indre By og Christianshavn, takker for at få muligheden for at komme med et sådant høringssvar.

Indledning

Lynetteholmprojektet – etableringen af halvøen Lynetteholm – er en del af et større projektkompleks – halvø, ringvej, metro, dokport i havneindløbet, mv. - som fysisk og økonomisk hænger sammen. Der er fremlagt forskellige rapporter om projektkomplekset, jf. Københavns Kommunes og Vejdirektoratets hjemmesider.

Vi forstår halvøens rolle i projektkomplekset således:

- 1) Projektet muliggør en deponering af overskudsjord på en lokalitet, hvor de nye kvadratmeter må forventes at være værdifulde,
- 2) halvøen vil udgøre et element i klimasikringen af København,
- 3) halvøen skaber et areal for byudvikling, og
- 4) det nye landområde kan under visse omstændigheder bidrage økonomisk til etableringen af en ringvej øst om byen og en ekstra metroforbindelse i havnesnittet, som opfylder behov for København i videre forstand.

3. Kreds finder overordnet, at det er positivt og perspektivrigt, at det har været muligt at forene de fire nyttige formål i et samlet projektkompleks. Vi ser frem til realiseringen. Der er dog også en række væsentlige udfordringer, hvoraf nogle berøres i det følgende.

Det konkrete emne for VVM-redegørelsen er virkningerne på miljøet af anlægget af halvøen Lynetteholm og virkningerne af, at en sådan halvø lokaliseres nordøst for Københavns havneudløb.

Vi noterer, at miljøvirkningerne samlet opgøres som forholdsvis begrænsede, idet der kun er tre "væsentlig"-markeringer (hvoraf den ene efter det oplyste agtes løst, så den bortfalder, jf. nærmere nedenfor), 22 "moderat"- og en række "lille"-markeringer i oversigten i tabel 35-1, s. 663 ff¹.

Det er vi naturligvis meget tilfredse med. Samtidig gør vi dog opmærksom, at opgørelsen efter vores opfattelse giver et fordrejet billede af udfordringerne, ikke mindst i anlægsfasen. På et afgørende punkt (jordtransport) finder vi oversigten direkte vildledende. På dette såvel som på andre punkter ønsker vi at gøre opmærksom på væsentlige problemer for Indre By og Christianshavn. Vi anmoder om konkrete ændringer i projektet på de pågældende punkter.

Overvejelser om det overordnede projektkompleks

VVM-undersøgelsen vedrører et delaspekt – miljøvirkningen – af et af projektkompleksets komponenter. Alligevel regner vi med, at det er nu, med Lynetteholm-VVM og Lynetteholmlovforslaget senere på vinteren, at løbet kører, også for det samlede kompleks. Derfor ønsker vi at pege på følgende generelle udfordringer:

¹ Sidetal refererer til VVM-redegørelsens hovedrapport, hvor intet andet er angivet.

Der må langt klarere vises hensyn til byens nuværende borgere. Det centrale og drivende formål med projektkomplekset er at skabe rum for billige boliger til et stadigt stigende antal beboere i byen. Vi deler ønsket om at tilvejebringe flere boliger og især flere billige boliger til vores børn og borgere udefra, og vi bakker op om beslutningen i Kommuneplan 2019 om et nybyggeri på 5.000 boliger pr. år. Men vi er bekymrede for, at den forcerede byudviklingstakt, f.eks. i Lynetteholmprojektet, medfører et utilstrækkeligt hensyn til den eksisterende by og byens nuværende beboere.

Vi har i anden sammenhæng peget på muligheden af at sænke takten i nybyggeriet fra næste kommuneplanperiode, men til gengæld øge andelen af billige, almene boliger i nybyggeriet. Der kan være andre muligheder for at løse problemet. Hovedsagen er, at byudviklingen har for store omkostninger for byens nuværende beboere og den eksisterende by. Og at det må ændres.

Der må indbygges klarere mekanismer til løbende tilpasninger af projektet. Projektkomplekset kan muligvis i henseende til vurderingen af miljøvirkningerne – som det sker her - deles i sine komponenter. Men i fysisk og økonomisk henseende er det nært sammenhængende og strækker sig samtidig over en lang årrække. I dette lys savner vi en diskussion i VVM-undersøgelsen af effekterne af, at der i løbet af projektkompleksets løbetid – de næste 40-60 år – kan og vil være behov for tilpasninger på grund af den teknologiske udvikling, ændringer i konjunktursituationen, ændrede politiske prioriteringer, f.eks. i henseende til miljø og trafik, ja, ændringer i københavnernes præferencer.

Vores ønske er, at dette aspekt indtænkes systematisk og udadtil gennemskueligt. Her bemærker vi alene som eksempler, at det er overraskende, at der ikke gøres rede for, hvordan Lynetteholmperimeteren tænkes fyldt op trinvis i løbet af de 30 år; hvordan man tænker sig den delvis opfyldt perimeter gjort anvendelig til gradvis byudvikling under forskellige forudsætninger om jordtilførsel, konjunktur, osv.; og hvordan projektet tænkes håndteret under forskellige forudsætninger om prioriteringen af grønne områder, takten i nybyggeriet, bebyggelsesprocenten, osv. Det er også overraskende, at der ikke er overvejelser om, hvordan man forestiller sig at tilpasse jordtransporten i lyset af teknologiændringer og forventelige ændringer i byens overordnede trafikpolitik i perioden ind til Østre Ringvejs åbning.

Senest i forbindelse med Lynetteholmlovforslagets fremsættelse forventer vi, at sådanne overvejelser lægges åbent frem. Hvis ikke det meget store projekt er robust for forudsætningsændringer af den nævnte karakter – f.eks. en eventuel beslutning om at sænke nybyggeriet væsentligt, f.eks. til 3000 boliger pr. år, fremover - har vi svært ved at se fornuften i at gå videre med det. Vi ønsker ikke et projekt med så få frihedsgrader, at ændrede prioriteringer er udelukket halvanden generation frem i tiden.

Vores konkrete ønsker i relation til VVM-redegørelsens emneområde

1. Ulemperne ved jordtransport må væsentligt reduceres

Transporten af mellemoplaget af jord fra Nordhavnen til Lynetteholmen i perioden 2023-26 er et af de tre forhold, der er markeret med rødt i VVM-redegørelsen som en væsentlig påvirkning af miljøet. Vi noteres os med tilfredshed, at Københavns Kommune har tilkendegivet, at mellemoplaget ikke vil blive transporteret med lastbil, men sejlet med pram ("prammet") til Lynetteholmen. Og at den røde markering dermed kan bortfalde.

Transporten af den løbende produktion af overskudsjord med lastbil gennem København til Lynetteholmen er ikke noteret som en væsentlig påvirkning af miljøet. Det drejer sig om 350 lastbillæs ud, 350 tomme lastbiler tilbage, i alt 700 lastbilture dagligt, 250 dage om året. 3. Kreds er uforstående over for, at denne aktivitet, som skal foregå i mindst 15 år frem til Østre Ringvejs åbning i 2035, ikke er markeret som en væsentlig påvirkning af miljøet. Fraværet af en "væsentlig"-

markering må bygge på den fejlagtige vurdering, at den daglige kørsel med nogenlunde tilsvarende jordmængder i perioden siden begyndelsen af 1990'erne ikke har været en væsentlig miljøpåvirkning. Det har den. Eller at der ikke er alternativer til at flytte overskudsjord til Lynetteholmen. Det er der naturligvis. Bedømmelsen er endelig udtryk for en generalisering, hvor der ses bort fra, at visse dele af byen – herunder Christianshavn og Frederiksstad – vil få en væsentlig merpåvirkning af sit miljø også målt i forhold til nu-situationen. Vi anser det for en kritisabel fordrejning i VVM-redegørelsen.

3. Kreds ønsker på dette grundlag følgende:

- A. **Jord fra det nordlige København må sejles fra Nordhavnen.** Så meget som muligt af den løbende tilførsel af jord til Lynetteholmen bør sejles til Lynetteholmen, og vi ønsker, at det gøres grønt. Som nævnt er det besluttet, at jord fra mellemoplaget, der opbygges på Nordhavnen i perioden indtil 2023, hvor Lynetteholm åbner for jordmodtagelse, prammes til Lynetteholmen. Vi ønsker pramningsordningen videreført efter 2023 også for den løbende produktion af jord fra det nordlige København. Herved kan antallet af kørte kilometer med jordlastbil igennem Københavns gader nedbringes væsentligt i fremtiden, bl.a. så voldgaderne og Bredgade/St.Kongensgade i Indre By bliver aflastet.
- B. **Ingen Jordtransport over Knippelsbro.** Der må i Lynetteholmloven indsættes som en tvangsroutebestemmelse på linje med den, der er annonceret i VVM-redegørelsen s. 95 for Raffinaderivej/Kløvermarksvej/Forlandet, at jordtransport til Lynetteholmen ikke må ske ad Knippelsbro. Trafikken vil derved blive forøget ad Langebro, men det må alligevel være rimeligt at friholde Torvegade, der er centrum i et tæt beboelseskvarter. Den nuværende trafik på ca. 160 jordlastbiler i pr. dag ad Torvegade er en urimelig og farlig belastning, og en forhøjelse til 180 jordlastbiler i fremtiden er uacceptabel. Det hører med, at kapacitetsproblemerne på Torvegade allerede er betydelige, med problemer med bl.a. cyklister, og at der – som kommunens undersøgelser viser - ikke er nærliggende løsninger på disse problemer.
- C. **Beregningsgrundlaget for beslutning om omfanget af pramning må forbedres.** I VVM-undersøgelsen anføres det (s. 98), at pramning vil være uøkonomisk, men grundlaget for denne vurdering er ikke fremlagt. Vi har også noteret os, at man anfører et merudslip af CO₂ ved pramning som en supplerende begrundelse (samme sted). I et notat af 18. august 2020 fra By & Havn erkender man, at pramning fra Nordhavnen vil kunne spare kørsel med jordlastbiler. Her anfører man ud over økonomien og merudslippet af CO₂ også de fysiske udfordringer ved at skulle opretholde en terminal i Nordhavnen som vanskeligheder. Heller ikke her er grundlaget for en konklusion klart. Vi anmoder om en nærmere belysning af pramning med udgangspunkt i en besvarelse af de spørgsmål, som er nævnt i *boks 1*, og appellerer på det indstændigste til, at planerne for jordtransporten gentænkes i lyset af en sådan reel analyse af jordtransportspørgsmålet sammenholdt med vores ønsker, jf. pkt. A og B.

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. <i>Besparselsen i jordlastbilkørsel</i> (kørte km i Københavns Kommune (KK) og Frederiksberg Kommune (FK)) ved en pramning fra Nordhavnen af jord fra byggepladser i den nordlige del af byområdet². Gerne tal også for besparelsen i KK+FK uden for motorvejsnettet³ og i bymidten (Indre By og Christianshavn).2. <i>Meromkostningerne</i> ved en håndtering i og pramning fra Nordhavnen <i>med elmateriel</i> af denne jord i perioden frem til åbningen af Østlig Ringvej i absolutte tal og omsat til en takstforhøjelse pr. tons jord. |
|---|

² Vi er opmærksomme på, at en del af en besparelse vil skyldes, at levering af jord reduceres på grund af den nødvendige takstforhøjelse, jf. pkt. 2. Beskrives.

³ Vi er opmærksomme på, at meraflævering af københavnsk jord til deponier uden for kommunen som følge af den nødvendige takstforhøjelse (pkt. 2) i sig selv kan medføre et mer-CO₂-udslip. Dette aspekt indgik ikke i beslutningsgrundlaget for den betydelige takstforhøjelse (55 pct.) i oktober 2020. Hvis By & Havn imod vores forventning finder, at det bør indgå her, foreslår vi, at man også indregner besparelsen i tætbyforurening (partikler, støj) ved den øgede pramning.

3. Samme beregning som i pkt. 2, men med *standardmateriel*, og i tilslutning hertil en opgørelse af merudslippet af CO₂ i tons og omsat til kroner ved en relevant skyggepris for CO₂-udslip.
4. Effekt af takstforhøjelsen på *mængden af modtaget jord* (elasticiteten) og levetiden for Lynetteholmen som aktivt deponi for overskudsjord.
5. En beskrivelse af de fysiske og miljømæssige udfordringer ved at opretholde en udskibningsterminal for jord på Nordhavnen fra 2026, hvor den ellers skulle have været nedlagt, til 2035, og de minimalt nødvendige tiltag for at imødegå disse udfordringer.

Boks 1. Spørgsmål, som bedes besvaret som grundlag for beslutning om sejlads af dele af den løbende jordproduktion til Lynetteholm.

- D. **Modtageanlægget på Nordhavnen må bevares, så en senere beslutning om yderligere pramning fra Nordhavn ikke vanskeliggøres.** Skulle det mod vores forventning blive afvist at pramme i større grad på nuværende tidspunkt, må der skabes mulighed for en løbende politisk og økonomisk revurdering af dette standpunkt. Der bør ikke på forhånd spændes ben for en senere omgørelse af beslutningen gennem en nedlæggelse af modtageanlægget på Nordhavn, der således under alle omstændigheder må bevares også efter 2023. Vi bemærker os i den forbindelse, at 25 pct. af karteringen af jord efter de nuværende planer fortsat forventes at skulle ske i Nordhavnen inden transport til Lynetteholmen, og at karteringsanlæggene først planlægges nedlagt i 2035 (s. 475, tabel 23-2).
- E. **Lynetteholmprojektet bør anerkende behovet for overgang til fossilfri lastbiltransport i den københavnske miljøzone.** På nuværende tidspunkt giver lovgivningen om miljøzoner ikke kommunen mulighed for at forbyde kørsel med diesellastbiler i den københavnske miljøzone. Der er håb - og et ønske fra Københavns Kommune - om, at et flertal i Folketinget vil åbne for denne mulighed inden for en kort årrække af hensyn til miljøet. Vi anmoder om en klar tilkendegivelse fra Lynetteholmprojektet om, at man i givet fald vil støtte op om hurtigst muligt at forbyde diesellastbiler i København, også selv om det kan betyde, at levering af ren jord til Lynetteholmen med lastbil fordyres. Vi foreslår også, at man allerede nu indleder et samarbejde med jordtransportørerne, så man så hurtigt, som det er teknisk realistisk, kan overgå til eldrevne lastbiler.
- F. **Der bør planlægges og gennemføres trafiksikkerhedsfremmende tiltag for bløde trafikanter i hele perioden frem til 2035.** Der henvises til bemærkningerne om trafiksikkerhed nedenfor.

2. De særlige miljøudfordringer på Nordamager/Margretheholm, mv. må håndteres

Vi anerkender de gjorte bestræbelser på at aflaste den nordøstligste del af Amager med Margretheholmen, osv. for generne af anlægsarbejdet med den nye halvø. Vi noterer os særligt forslaget om en aflastningsvej langs Prøvestenens vestside over to nye broer til Refshaleøen som et nødvendigt initiativ til at aflaste de nye boligområder med Udsigten, osv.

Kvarteret vil imidlertid blive meget udsat i en lang periode på grund af nærheden til anlægsområdet, og der er helt afgjort behov for flere initiativer.

- A. **Materiel må sejles, mens Prøvestensvejen anlægges.** I perioden ind til den nye aflastningsvej over Prøvestenen er anlagt, forventes det, at materiel, herunder tungt materiel, skal køres til byggepladserne på Kraftværksøen og Refshaleøen ad Raffinaderivej, Kløvermarksvej, Forlandet og den nordlige del af Refshalevej. Formuleringen i VVM-redegørelsen (s. 28), at der i anlægsfasen fra 2021 – 2025 kun er en begrænset trafik til Lynetteholm, er derfor efter vores bedømmelse forkert.

Vi anser belastningen af dette område med anlægstrafik for uacceptabel, især fordi den nordligste del af Forlandet er tæt bebygget, og fordi dette vejstykke og den nordlige del af Refshalevej er snæver og snørklet. Alle de nævnte vejstrækninger er allerede svært belastede, bl.a. af mange bløde trafikanter.

Kredsen forventer en tilkendegivelse om, at vejene ikke vil blive brugt som anført, men at materiel vil blive sejlet til de nævnte lokaliteter, der alle er umiddelbart tilgængelige fra søsiden, i hele perioden, ind til aflastningsvejen kan tages i anvendelse.

- B. **Der må beskrives og gennemføres en systematisk indsats for beskyttelsen af bløde trafikanter.** Om Lynetteholm hedder det i VVM-redegørelsen, at udviklingen af den nye bydel skal ske med fokus på cyklisme og med kollektiv trafik (s. 115).

Der er helt set bort fra, at der bør være den samme tilgang til cyklismen (og andre bløde trafikanter) i byen under Lynetteholms anlæggelse. Projektet vil stå på i flere årtier og være et mere end et almindeligt stort byggeprojekt i København. Der vil med projektet blive skabt mertrafik i et koncentreret område over en meget lang periode. Dermed vil projektet påvirke trafiksikkerhed, oplevet tryghed og 'barrierevirkninger' i negativ retning for cyklister og andre bløde trafikanter i hele området på og nord for jordtransportvejstrækningen på tværs af Amager, herunder på Christianshavn, Holmen og Margretheholm (jf. f.eks. s. 496-497).

I København bygger vi for fremtiden, men vi må i langt højere grad end nu huske på de beboere, som lever i byen her og nu. Det efterlyses, at der udarbejdes en samlet helhedsvurdering af trafikmønstret og den relaterede sikkerhed og tryghed for cyklister og andre bløde trafikanter i byen, især i nærområdet og både i anlægs- og driftsfasen, til udfyldning af de få formuleringer, der findes i VVM-redegørelsen (se f.eks. s. 15, 115 og 473).

Den bør ikke alene omfatte jordkørslerne virkning, men også virkningen af anden relateret kørsel og det deraf afledte behov for at øge trafiksikkerheden i området, hvor blandt andet børn og unge færdes på cykel til skole, ungdomsuddannelser etc.

Der bør samtidig foretages en samlet vurdering af behovet for afværgeforanstaltninger i forhold til de bløde trafikanter i relation til den øgede trafik, som især i anlægsfasen vil være stor, da der i denne fase både skal ske jordtransport, kørsel af personale, materiel, byggematerialer og byggemaskiner og tillige formentlig vil være opmarch af lastvogne i nærområdet, som det typisk ses ved større byggerier (aktuelt i mindre skala f.eks. ved Kuglegården, Papirøen og ved Operaparken).

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'. Den bør styrkes ved at se mere specifikt på udfordringer med tung 'byggetrafik' i byen i forhold til sikkerhed og tryghed for cyklister og bløde trafikanter (s. 496).

Vi anmoder konkret om, at den hjemmel til at regulere trafikken, som kommunen i sit høringssvar tilkendegiver at have behov for, udnyttes til at forhindre kørsel med lastbil 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 skal i institution, i skole eller til deres ungdomsuddannelse, osv. Pladsen er snæver, og der er steder uden eller med smalle cykelstier.

Vi anmoder desuden om, at der etableres afværgeforanstaltninger i T-krydset Laplands-gade/Uplandsgade, som forbinder Amager og Christianshavn via bl.a. cykelstien langs bold-banerne på Kløvermarken. Her krydser mange cyklister dagligt Uplandsgade på vej til/fra skole, job og fritidsaktiviteter (se fx. s. 496).

- C. **Margretheholmområdet kræver en særlig sikring.** Området ved Margretheholm med i om-egnen af 3.000 beboere er en trafikflaskehals og nærmeste nabo til den byggeplads, der etableres i forbindelse med projektet (figur 1). Det vil bl.a. medføre væsentlige trafik-, støv- og støjgener i mange år fremover.



Figur 1. Margretheholmområdet med byggeplads. Venstre: oversigt. Højre: Detalje med grønt område.

I henseende til det trafikale ønsker vi, at der gennemføres forbedrede og effektive afværgeforanstaltninger ved krydset Refshalevej/Forlandet samt Forlandet/Margretheholmsvej, f.eks. i form af lysregulering, vej-bump og lav hastighed.

I henseende til støj ligger Margretheholmområdet i den zone, hvor gældende støjgrænser - 40 dB(A) - tidvis ventes overskredet i forbindelse med nedramning af spunsplader. Det oplyses, at nedramning af spuns giver støjniveauer på minimum 45-50 dB(A), mens grænseværdien er 40 dB(A). Vi efterspørger konkrete forslag til, hvordan lovgivningen vil blive overholdt (s. 21).

Der vil desuden være støj fra byggepladsen/arbejdsarealet, der skal anlægges mindre end 150 meter fra ejendommen Udsigten og lige op til et grønt område der. Konsekvenserne heraf for livskvaliteten for beboere i området er kun overfladisk beskrevet. Vi anmoder om overvejelser om, hvordan afstanden kan øges til mindst 200 m. Vi ønsker endelig grundig afskærmning for støv og støj mellem arbejdsarealet og det grønne område.

Afslutningsvis noterer vi os overvejelserne i kommunens høringssvar om at etablere en separat cykelsti ad den nordlige del af Refshalevej. Det er vi tilfredse med. Også sikringen af området til og fra Refshaleøen og miljøet dér er vigtig.

3. Sejladsen til og fra Margretheholm Havn må sikres

Sejlmiljøet i Margretheholm Havn vil blive væsentligt påvirket af den ene af den nye aflastningsvejs to broer. Der er tale om et miljø, som mere end sædvanligt bygger på frivillig arbejdskraft. Det har en stor rolle i mange københavnernes liv og en selvstændig kulturel betydning for byen.

Vi noterer os tilkendegivelsen i kommunens høringssvar, hvor det annonceres, at der i den videre proces med brugerne af havnen skal findes en model for yderligere broåbning i forhold til det nuværende forslag om åbning fra kl. 16 til kl. 7. Havnen skal overleve med et aktivt sejlerviv. Vi ønsker derfor, at der findes en løsning, som er tilfredsstillende for sejlklubbens aktive sejlere. Vi antager, at der mindst bør være mulighed for at passere broen en gang i timen også i løbet af dagen, det vil sige fra kl. 7 til aften-/natteåbningen kl. 16, eventuelt på anmodning til en brovagt. Der bør også arbejdes med supplerende løsninger, f.eks. en placering af pontonbroer til lystbåde uden for (det vil sige øst for) vejbroen.

Området med vigen ved Margretheholm Havn, hvor landtangen mellem Københavns Havn og Øresund er smallest, må forventes at blive af stadigt større rekreativ betydning, efterhånden som Margretheholm, Refshaleøen og Lynetteholm byudvikles. I det lys er det bekymrende, at konflikten mellem anvendeligheden af den nye vejforbindelse som permanent nærtrafikvej (jf. formuleringerne s. 95) og områdets rekreative udviklingsmuligheder kun kan forventes at vokse med tiden. Vi opfordrer til, at By & Havn og kommunen i fællesskab overvejer, om aflastningsvejens passage af vigen ved Margretheholm Havn kan ske på en endnu bedre måde end ved en dæmning og en klapbro.

4. Klimasikringen må fremmes

Klimasikring er af stor vigtighed for borgerne og byen både øst og vest for havnen, og vi anerkender Lynetteholmprojektet som et vigtigt element i denne. Stormen Bodil i 2013 var en advarsel. Vi noterer os med tilfredshed, at kommunen i sit høringssvar lægger op til at øge sikringsniveauet i forhold til tidligere. Vi er også tilfredse med, at der i kommunens forslag til risikostyringsplan, som aktuelt er i høring, lægges op til igen at se på ræsonnementerne i Stormflodsplanen fra 2017.

For os at se må en beslutning om at anlægge Lynetteholm føre til, at man fremrykker anlægget af dokporten i Kronløbet, så denne investering ikke ligger 15-20 år fremme i tiden, som det ellers anføres i VVM-redegørelsen, og at man også genovervejer tidsplanen for sikring mod syd.

Vi ønsker den hurtigst mulige sikring af København mod stormflod.

640



E/F UDSIGTEN, MARGRETHEHOLM

Til:

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

Fra:

E/F Udsigten, Margretheholm

Kopi til:

Søren Stenderup Jensen, Sirius Advokater

Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm, Journalnr. TS6040102-0002

Sammenfatning

By og Havn har udarbejdet en miljøvurderingsrapport for etableringen af lynetteholm. Denne er sendt i høring ved Trafik, Bygge og Boligstyrelsen.

EF/Udsigten finder, at Miljøvurderingsrapporten har så væsentlige mangler, at den ikke kan anvendes til en godkendelse af projektet.

Miljøvurderingsrapporten svarer ikke på flere fremsatte krav i afgrænsningsbrev fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Generelt

Det er vores opfattelse, at miljøkonsekvensrapporten ikke i tilstrækkelig grad tager højde for kumulative effekter af andre projekter eller forventede projekter, jf. VVM-direktivets art. 5, stk. 1, sammenholdt med direktivets bilag 4.

I rapporten er der på en række punkter søgt at indregne positive effekter af infrastrukturprojekter, når de er gennemført, f.eks. Østlig Ringvej og en eventuel metrolinje. Rapporten tager imidlertid ikke højde for, at anlæg af disse omfattende infrastrukturprojekter må forventes at have selvstændige negative virkninger på miljøet både under anlægsfasen og efterfølgende under drift, og at anlæg af de nævnte projekter sker samtidig med anlæg og drift af Lynetteholmen.

Derudover indeholder miljøkonsekvensrapporten ikke en analyse af miljøpåvirkningen af Lynetteholmen, når den er færdigudviklet. Vi er opmærksomme på, at rapporten udtrykkeligt oplyser kun at handle om anlægs- og driftsfaserne, som de er defineret i rapporten.

Imidlertid er Lynetteholmen præsenteret som et egentligt byudviklingsprojekt, og det er oplyst i anden sammenhæng, at anlægsomkostningerne forventes at blive finansieret (delvist) ved salg af byggegrunde på Lynetteholmen.

Miljøkonsekvensrapporten bør derfor behandle projektet i sin helhed, da der ikke er holdepunkter for, at de senere faser, f.eks. byudvikling på Lynetteholmen, ikke realiseres.

Derudover er det vores opfattelse, at miljøkonsekvensrapporten ikke omtaler flere af de krav, der fremgår af afgrænsningsrapporten. Det omtales nærmere nedenfor.

Det er derfor vores opfattelse, at miljøkonsekvensrapporten ikke overholder VVM-direktivet og dermed ikke kan danne grundlag for en godkendelse af projektet.

Trafik og trafiksikkerhed

Miljøkonsekvensrapporten og den tilhørende baggrundsrapport er udarbejdet, således at den i forhold til trafikafvikling ikke analyser den yderligere trafikbelastning på Forlandet. Dette scenarie må anses for en reel mulighed, hvis forudsætningerne om en adgangsvej via Prøvestenen eller en ny Østlig Ringvej ikke opfyldes. Vi henviser herved også til afgrænsningsrapportens pkt. 6.1, hvor en opgradering af eksisterende vejadgang, herunder Forlandet, omtales som en alternativ løsning.

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

For så vidt angår Østlig Ringvej, er dette projekt på et meget tidligt stadie, da der først i august 2020 forelår en forundersøgelse. Denne forundersøgelse inkluderer 9 forskellige linjeføringer, hvoraf maksimalt 2 indgår i konsekvensrapporten og baggrundsrapporten. De øvrige linjeføringer går gennem Kraftværkshalvøen i en tunnel. Miljøkonsekvensrapporten forudsætter endvidere, at Østlig Ringvej kan anvendes fra 2035, men omtaler ikke konkret den kumulative effekt af trafikbelastningen til både etablering af Lynetteholm og Østlig Ringvej, der har et betydeligt tidsmæssigt sammenfald.

Det gælder særligt i forhold til linjeføringer af Østlig Ringvej gennem Kraftværkshalvøen og effekten af dette i forhold til trafikbelastning på Forlandet.

Hvis der i en konsekvensvurdering skal tages hensyn til anlæg af Østlig Ringvej, må det kræves, at der er en konkret anledning til at forvente, at Østlig Ringvej vil blive anlagt og med den linjeføring, der er anvendt i konsekvensvurderingen og med tilslutning fra Prøvestenen. Herudover gælder, at både fordele og ulemper ved anlæg af Østlig Ringvej skal indgå i konsekvensvurderingen. På nuværende tidspunkt omtaler konsekvensrapporten alene fordelene, men har ikke taget hensyn til, at der under anlæg af Østlig Ringvej i perioden frem til 2035 må forventes at være betydelige kumulative effekter, der også skal undersøges og vurderes, for så vidt angår kumulative effekter med Lynetteholmen.

En konsekvensvurdering bør endvidere indeholde omtale af trafikbelastningen i området, når Lynetteholmen er færdigudviklet, uanset at det først forventes i 2070.

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

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

Margretheholmen er karakteriseret ved hovedsageligt at være beboet af børnefamilier, som skal krydse vejen mellem Margretheholmsvej (ved Arkitektskolen / flyhangaren) og Refshalevej for at komme til daginstitution og skole på Christianshavn.



Figur 1 - Markering med cirkel kryds mellem Forlandet, Margretheholmsvej og Refshalevej

Derudover er Danneskiold-Samsøes Allé hoved-transport vej for et meget stort antal børn i både børnehave- og skolealderen.

Danneskiold-Samsøes Allé er karakteriseret ved en vej hvor der hovedsageligt ikke er adskilt cykelsti og hvor der ved de snævre bropassager ikke er cykelsti eller markeret cykelområde på vejbanen.

For de mindste trafikanter udgør denne vej en betydelig risiko for tilskadekomst, især på strækningen fra Margretheholmen og til Eik Skaløes Plads, som udover at have snævre passager også har sving med meget lavt udsyn (ud for NOMA).

Følgende foreslås som mitigerende for den forringede trafiksikkerhed omkring Margretheholmsvej og på Holmen:

- Trafiklys i krydset mellem Refshalevej og Forlandet
- Lastvognsbegrænsning af Danneskiold-Samsøes Allé, Kongebroen, Kongebrovej og Refshalevej
- Refshalevej langs Tømmergraven spærres for trafik og gøres til cykelsti eller Refshalevej og Danneskiold-Samsøes Allé ensrettes i hver sin retning og der etableres forbedrede cykelstier på Danneskiold-Samsøes Allé.

Støj

I afgrænsningsrapportens pkt. 4.4 om støj og vibrationer er det udtrykkeligt anført, at der ønskes beregninger og vurderinger af trafikstøj, hvor der potentielt køres med jord. Det fremgår endvidere, at ved evt. etablering af ny adgangsvej tæt på boligbebyggelserne ved Margretheholm udtrykkes der ønske om, at der også redegøres for konsekvenser for indendørs støj, samt vibrationer og deres eventuelle skadevirkninger på bygninger.

Baggrundsrapporten om støj indeholder ikke oplysninger om trafikbelastningen og trafik fra en eventuel ny adgangsvej. Der er heller ikke beregninger eller vurderinger af trafikstøj på eksisterende adgangsveje til Lynetteholmen, hvis de alternative adgangsveje ikke etableres, herunder Østlig Ringvej. Hvis ingen af disse adgangsveje etableres, må det forventes, at trafikbelastningen vil være størst på Forlandet, som boligerne ved Margretheholm ligger direkte ud til.

Baggrundsrapporten og selve konsekvensvurderingen indeholder således kun beregninger og vurderinger, der er relevante hvis bestemte forudsætninger om andre adgangsveje opfyldes. Derudover indeholder rapporten ikke den ønskede redegørelse for indendørs støj og vibrationer på boligerne ved Margretheholm ved etablering af en eventuel ny adgangsvej. Baggrundsrapporten indeholder alene omtale af øget trafikbelastning på andre vejstrækninger.

Trafikstøj er ikke indtegnet på kort i baggrundsrapporten og trafikstøjens bidrag til den kumulative støj ved Margretheholmen er ikke beregnet eller angivet.

Der ønskes:

1. En redegørelse for trafikstøj for de nyetablerede veje og deres betydning for det generelle støjbillede i anlægs- og driftsfasen.
2. Redegørelse af om en forøgelse af 1-2 db. på eksisterende vejnet fører til overskridelse af grænseværdier.
3. En angivelse af om det ændrede trafikmønster i form af højere andel af tung trafik vil give anledning til at støj opleves værre.
4. Hvorledes ser støjmønster ud i anlægs- og driftsfasen når trafikstøj medregnes.

For så vidt angår acceptkriterier for støj, er der henvist til disse i baggrundsrapporten, men de er ikke anvendt i vurderingsskemaet i afsnit 3.6 "Sammenfattende vurdering" (Doc ID 1100038380-1940442988-156 "Baggrundsrapport til miljøvurderingsrapporten: LYNETTEHOLM - STØJ OG VIBRATIONER")

På kortmaterialet i baggrundsrapporten er der angivet iso-kurver for støj, men disse anvendes ikke til at vurdere om støjen overskrider grænser for de enkelte områder.

Se dr.dk : [Massiv byggestøj i vente, når København bygger sin nye kæmpeø | København | DR](#)

"På nuværende tidspunkt er By og Havn i gang med at aftale med entreprenørerne, hvilke maskiner der skal bruges, og hvordan man kan tilrettelægge arbejdet på byggepladsen, så naboerne bliver generet mindst muligt.

Men selvom Ingvar Sejer Hansen understreger, at man vil gå langt for at overholde støjgrænserne, kan han ikke afvise, at der vil være situationer, hvor naboerne oplever så meget støj, at de vil blive tilbudt en form for kompensation.

Ved metrobyggeriet fik naboerne tilbud om genhusning og økonomisk kompensation.

- 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."

Den ovenstående risiko for støj er ikke omtalt i VVM-rapporten.

Følgende ønskes belyst:

1. Hvordan kan den sammenfattende vurdering i afsnit 3.6 kun omtale ubetydelig eller moderat påvirkning, når der samtidigt i pressen omtales mulighed for økonomisk kompensation eller genhusning?
2. Hvorledes sikrer projektet sig at denne situation forhindres?
3. Hvad er sandsynligheden for at situationen opstår med og uden mitigerende foranstaltninger?

E/F Udsigten Margretheholm ønsker at der stilles vilkår i miljøgodkendelsen af projektet, der omhandler støj og vibrationer, og hvor muligheden for at betale sig fra overskridelser begrænses eller fjernes helt.

I miljøvurderingsrapportens afsnit 1.12 omtales trafikstøj som en forøgelse af allerede etablerede veje med en forøgelse på 1-2 db.

Der angives ikke støjniveau for nyetablerede veje – eks. ud for Margretheholmen og ud for det kommende Kløverparken.

Der angives ligeledes ikke om forøgelse af 1-2 db. giver anledning til overskridelse af grænseværdier på det eksisterende vejnet.

Penetreringen af lyden kan også være forskellig afhængigt af lydens frekvensområde. Her savnes en redegørelse om den tunge trafik vil anledning til en oplevet øget støjbelastning pga. støjens karakter i form af lavfrekvente lyde fra tung trafik.

Udover støj fra trafik vil der forekomme støj fra selve anlæggelsen af perimeter og intern jordkørsel på Lynetteholm. Men der vil også forekomme støj fra arbejdsområdet på Kraftværkshalvøen, og denne støj sammen med trafikstøj er ikke medregnet i de støj-kurver vist i baggrundsrapport for støj og vibrationer. Alt i alt udestår der væsentlige elementer omkring støj og vibrationer i miljøvurderingsrapporten.

Luftforurening

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

Der er imidlertid ikke beregninger eller lignende af luftforurening fra øget lastbiltrafik på de mulige adgangsveje til Lynetteholmen, herunder Forlandet, jf. ovenfor. Boligbebyggelsen ved Margretheholm ligger direkte til Forlandet, og det bør derfor undersøges og vurderes, om bebyggelsen vil blive påvirket af luftforurening fra øget trafik med lastbiler på enten Forlandet eller en eventuel anden adgangsvej. Baggrundsrapporten indeholder endvidere ikke oplysninger om, hvorvidt det er undersøgt om der kan anvendes alternative drivmidler og konsekvensen af dette, og krav til overholdelse af EURO-norm, jf. afgrænsningsrapporten pkt. 4.5.

Støv og lugtgener

I afgrænsningsrapportens pkt. 4.6 er det udtrykkeligt nævnt, at der udtrykkes bekymring for påvirkning af mennesker og naboarealer med støv fra både aktiviteterne ved anlæggelse af øen og drive jordopfyldet samt de jordtransporter, der skal køre frem og tilbage til opfyldet. Emnet ønskes således belyst. Det samme gør sig gældende for lugt.

Disse emner er kun meget kortfattet omtalt i baggrundsrapporten, og det er heller ikke i forhold til disse gener vurderet, om de kan påvirke bebyggelsen i Margretheholm på grund af lastbiltrafik.

Miljørapporten opfylder derfor ikke kravene i henhold til afgrænsningsrapporten på dette punkt.

Befolkning og menneskers sundhed

I afgrænsningsrapporten pkt. 4.7 er det anført, at mange beboere ved Margretheholm er bekymrede for om trafikbelastning og trafikstøj går ud over befolkningens sundhed i området. Der er derfor i afgrænsningsrapporten et ønske om, at konsekvenser for sundheden og langtidseffekter ved miljøpåvirkningen af mennesker med luftforurening og støj bliver belyst og vurderet i områder, som vil blive påvirket af projektet på disse parametre. Længere tid med udendørs ophold i trafikbelastede områder ønskes i denne vurdering også inddraget.

Rapportens afsnit om dette emne bygger igen på en forudsætning om, at der ikke vil være lastbiltrafik på Forlandet, da forventningen er, at der etableres andre adgangsveje. Miljørapporten har således ikke opfyldt behovet for en undersøgelse af en trafikbelastning på Forlandet og den nyetablerede dømningsvej og disses påvirkning af beboerne i Margretheholm og deres sundhed.

Påvirkning af Margretheholm Havn

Margretheholm Havn er et væsentligt element i områdets kultur- og friluftsliv og anvendes af både Margretheholmens beboere og Lynetten sejlkлубs brugere i stort omfang.

En begrænsning af brugen af Margretheholm Havn vil derfor påvirke området væsentligt.

Der er i høringssvar til afgrænsningsnotatet for VVM af Lynetteholm fremsendt flere alternative løsninger, der samtidigt vil løse problemer med trafikstøj og medvirke til klimasikring af Margretheholmen og Kraftværks-halvøen.

Ingen af disse ses behandlet i VVM af Lynetteholm, der alene beskriver én løsning af adgangsvej. E/F Udsigten Margretheholm ønsker at disse alternative løsninger behandles på lige fod med den fremsatte løsning.

1. Alternative løsninger

- a. Diget etableres længere ude end det illustrerede, således efter den nuværende indsejling. Skibe, der skal lægge til kaj i forbindelse med etableringen, kan således selv benytte en af ovenstående modeller til at sejle ind i havnen.
- b. Cut-and-cover tunnel, hvor transporten af jord ikke forhindrer sejlads ind og ud af havnen, Tunnelen etableres i vinterhalvåret for at genere sejlkлубben mindst muligt.
- c. Alternativt ønsker vi en klapbro, der tilfredsstiller Havnens behov f.eks. således at broen åbnes hver time i hverdagene sejlsæsonen og i øvrigt står åben.

På vegne af E/F Udsigten, Margretheholmen

Jesper Kragh Nielsen

Best. Medl. - E/F Udsigten

Vinterbadeforeningen Det Kolde Gys

23. januar 2021

Etablering af Lynetteholmen J TS 6040102-00024

Det Kolde Gys (DKG) ønsker at udtrykke vores bekymring over anlægget af Lynetteholmen. Vi er utrygge over den fremtidige kvalitet af badevandet langs Øresundskysten.

Dels fordi anlægget af Lynetteholmen griber ind i nuværende vandgennemstrømninger, dels fordi byggeri på Lynetteholmen vil belaste et allerede underdimensioneret rensningsanlæg, som vil betyde endnu flere overløb med udledning af urensset spildevand til følge.

De skitserede nye udløb fra rensningsanlæggene virker ikke som overbevisende trygge løsninger, jfr blandt andet bemærkninger om at rørlængden muligvis kan reduceres for at spare. Allerede her synliggøres, at badevandskvaliteten ikke er prioriteret.

Hertil kommer, at den udarbejdede Baggrundsrapport vedrørende vandkvalitet, lider af en væsentlig mangel, idet den

1. baserer sig på at Københavns kommunes badesæson er fra 1. juni til 15. september, - og altså ikke hele året.
2. ikke tager højde for alle de gange der udledes urensset spildevand. Den omhandler kun rensset spildevand.

Vi har ca 6.000 medlemmer, og inkluderet øvrige vinterbadeforeninger og uorganiserede vinterbadere i Københavns området, er der nok ca 10.000 aktive vinterbadere, som kan få forringet deres bademuligheder.

Vi bliver varslet på en app når badevandet er forurenet og badning frarådes. Det er vores oplevelse, at det sker oftere om vinteren end om sommeren. Det sker nærmest hver gang det har regnet. Det er derfor en væsentlig mangel, at rapporten kun tager afsæt i perioden fra juni til september.

På vegne af Vinterbadeforeningen Det Kolde Gys

Kirsten Monrad Jensen

Fra: Kasper Krag Andreassen
Sendt: 25. januar 2021 00:39
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholmen
Vedhæftede filer: Høringssvar angående miljøkonsekvensrapport.DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9037288

Kære TBST

Vedhæftet er mit høringssvar vedr. anlæggelse af Lynetteholmen.

Mvh.
Kasper Krag Andreassen

Høringssvar angående miljøkonsekvensrapport, Lynetteholm

1. VVM-rapporten udskiller anlæggelsen af Lynetteholmen fra direkte tilknyttede projekter (anlæggelse af boligområder, anlæggelse af nye veje og tunneler, anlæggelse ny metrolinje, m.v.). Dette er jf. EU-direktiv 2001/42/EC ikke i overensstemmelse med gældende EU-lov. VVM-rapporten bør således vurderes som utilstrækkelig og udarbejdes på ny, hvor den tager højde for det samlede projekt inkl. nye trafikale løsninger og anlæggelsen af boligområder.
2. Det samlede projekt (inkl. nye trafikale løsninger og anlæggelsen af boligområder) vurderes at koste Staten/Københavns Kommune et tocifret milliardbeløb efter indtægter fra salg boliger/grunde. Klimasikringen er alene mod nord og vil ikke kunne stå alene, men kræve yderligere tiltag. Dette indebærer også, at der stadig udestår finansiering af klimasikring mod syd som af eksperter vurderes som væsentligt mere akut. Så vidt projektets formål er klimasikring er det ikke en omkostningseffektiv måde at opnå dette på, og både Staten og Københavns Kommune påtager sig store finansielle risici ved at koble projektet til infrastruktur og byudvikling. Dette går imod det gældende paradigme for offentlig økonomi, hvor både omkostningseffektivitet og opmærksomhed på økonomiske risici er alfa omega i såvel budgetlægning, opfølgning og revision.
3. Både anlæggelsen af øen og det samlede projekt (inkl. nye trafikale løsninger og anlæggelsen af boligområder) vil uundgåeligt udlede mindst 70.000 tons CO2 frem mod 2030. Samtidig vil opfyldningen af det 2,8 kvadratkilometer store område fjerne ålegræs fra havbunden som ellers fungerer som en særdeles effektiv CO2-støvsuger. Da Danmark og verden ifølge IPCC og de fleste eksperter har under 10 år til reducere udledningen drastisk og da enhver udledning af CO2 vil være i vores atmosfære i flere hundrede år, bør alle planlagte udledninger overvejes nøje ift. de fordele der tilvejebringes. I dette tilfælde synes der at være tale om mangel på rettidig omhu idet udledningen hverken er bydende nødvendig eller tilvejebringer relevante fordele holdt op mod vores forpligtelse over for klimaet.
4. Det forventes der skal køre 350 lastbiler i døgnet i hver retning svarende til 70 lastbiler i timen i 30 år. Dette svarer til at udvide det nuværende bussystem i København med 4 eller 5 nye A-bus ruter i tidsrummet 7-17. Udover at effekterne af den øgede lastbiltrafik (som altså skal pågå i en generation) i rapporten næppe kan siges at være ubetydelige for den samlede trafikafvikling, er det også værd at bemærke, at man med projektet lægger beslag på en masse faglært arbejdskraft som derved ikke kan bruges i andre projekter som kan have større nødvendighed (herunder klimasikring mod syd). Samtidig låser man en betydelig mængde politisk kapital til projektet, idet projektets tidshorisont er så lang, at de fleste kun vil opleve dårligdommene ved projektet. Ved andre projekter med tilsvarende negativ indvirkning på menneskers dagligdag – fx køb/idrifftagning af IC4-tog og visse dele af metrobyggeriet – har beslutningstagere eller deres umiddelbare efterfølgere som udgangspunkt kunne se frugten (eller mangel på samme) af den tålmodighed man måtte vise projektet. Lynetteholmens tidshorisont bliver derimod generationel forpligtelse/forbandelse for så vidt angår jordtransporterne.

Jeg vil stærkt opfordre til, at man ikke går videre med dette projekt af både juridiske, økonomiske, klimamæssige, miljømæssige og politiske hensyn.

Mvh.

Kasper Krag Andersen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

1

Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

2

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

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

Sigrid Tvilling Rømer

3

Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

4

Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Søren Bjerregaard Kjær <
Sendt: 25. januar 2021 00:43
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm
Vedhæftede filer: Høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9037405

Høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Jeg skriver dette høringssvar som borger i København men også som nabo til Margretheholm havn og dermed bosat tæt på lokationen, hvor adgangsveje og selve Lynetteholmen skal anlægges. Jeg har følgende 7 punkter til indsigelse:

1. Manglende demokratiske muligheder for at drøfte alternativer: Der er ikke taget hensyn til en ordentlig debat om alternative muligheder ift. de mulige løsninger, der lige nu er lagt frem. Hverken i forhold til at vurdere forskellige alternativer til selve Lynetteholmen og heller ikke alternativer til de foreslåede måder at etablere den på. Der har fx ikke været holdt ordentlige borgermøder, hvor alternativer kunne debatteres og drøftes. Konsekvenserne af coronapandemien har ikke haft betydning for høringsfasen, hvilket er stærkt kritisabelt. For de afholdte onlinemøder giver på ingen måde de samme muligheder for at debattere projektet, som et ordinært borgermøde gør. Konsekvenserne af manglen på en ordentlig demokratisk proces har betydet, at fx alternative måder at placere selve den kunstige ø på, så den placeres med større hensyn til at minimere den samlede miljøbelastning som fx jordtransporten giver, ikke har været hverken drøftet eller undersøgt. Mulighederne for at etablere øen fx i forlængelse af Nordhavn i stedet er ikke ordentlig afdækkede.

2. Et usikkert projekt med mange ubekendte: Anlæggelsen af Lynetteholmen er et enormt projekt og måske visionært ifht at kombinere klimasikring, mulighed for at komme af med opgravet jord samt løse nogle af de boligudfordringer, som København står overfor. Men projektet er også koblet sammen med en række andre enorme projekter, hvor anlæggelsen ikke er miljøvurderet endnu. Særligt drejer det sig om flytningen af et meget stort rensningsanlæg, etableringen af en havnetunnel (der endda indregnes delvist i miljøvurderingen af Lynetteholm-etableringen) samt en udvidet Metro. Det er jo endnu uklart hvilke miljømæssige og økonomiske udfordringer selve Lynetteholm projektet, men også de tre andre projekter, kan støde på. Og da de er 'forbundne' kan økonomiske eller miljømæssige problemer i etableringen af det ene, få negative konsekvenser for de andre. Jeg havde gerne set at projekterne var designet på en måde, så det fx var mere skalérbart, dvs en model hvor man kan udvide lidt ad gangen, for at lære af de økonomiske og miljømæssige udfordringer, der skal overkommes. Og også sikre at man ikke kommer til at mangle finansiering til et projekt, der med stor sandsynlighed kan blive dyrere i fremtiden, end de forudsætninger, der er regnet ud fra i dag.

3. Luftforurening: Det kolliderer alvorligt med Københavns kommunes (og Danmarks) ønske om at vi har verdens grønneste hovedstad med fokus på bæredygtighed. Det vil påvirke alle borgere i Københavns Kommune at lastbiltrafikken i den grad intensiveres i en længere årrække. Både fsva støj men ikke mindst luftforurening, der i forvejen belaster den københavnske befolkning mere end rigeligt. Der har ikke været ordentlig mulighed for at få drøftet mere miljøvenlige alternativer til den massive lastbiltransport. Lige som det som nævnt heller ikke har været muligt at få belyst andre placeringer af selve 'øen' (eller andre alternativer end en ø for den sags skyld) som kunne medføre færre trafikale og/eller miljømæssige konsekvenser i etableringsfasen.

4. Trafiksikkerhed: Som far til to børn på snart 9 og 14 bekymrer den massive tilgang af lastbiler mig selvfølgelig. Dog er andre hårdere ramt end jeg. Set fra et lokalt perspektiv færdslen omkring Langebro og Knippelsbro og særligt Torvegade samt Vermlandsgade. I baggrundsrapporten om trafikale forhold bliver det påstået, at forøgelsen af antal uheld i værste fald er 0,3 (s 39). Jeg vil sætte spørgsmålstegn ved om det er retvisende. Det er selvfølgelig fint at rapporten tager udgangspunkt i nogle udbredte modeller, men jeg bliver nødt til at påpege det nærmest uvirkelige i, at op mod 40 lastbiler pr time ikke vil resultere i en øget risiko for uheld. Det bliver dog bemærket, at der ikke findes trafikale modeller, der indregner forøget lastbiltrafik. Og det er jo i sig selv meget bekymrende, da det jo netop er lastbiler, der kommer til at køre her. Og der er derfor ikke taget højde for, at alvorsgraden af de flere uheld der kan forekomme, kan være større. Vi kan jo løbende konstatere, at med den nuværende lastbiltrafik i byen, sker der allerede nu ulykker med meget alvorlig udgang. Så vidt jeg er orienteret særligt pga lastbilernes begrænsede udsyn der også betyder, at cykelstier, afmærkninger mm ikke minimerer risikoen for uheld når det gælder lastbiler som når det gælder almindelige personbiler.

5. Manglende vilje til at prioritere miljø i anlæggelsesfasen: Der er ikke lagt ordentlig energi i at sikre, at den størst mulige andel jord tilsejles. Som udgangspunkt lader det til, at 2,7 mio ton *måske* tilsejles. Det lader til, at forudsætningerne for beregninger af tilsejling af jord bliver opstillet på en måde, så det kun viser en begrænset miljømæssig gevinst. Jvf Københavns kommunes 'brand' som en grøn cykelby, så undrer det mig at tilgangen til at undersøge muligheden for tilsejling af jord er 'defensiv' dvs at det kun bliver undersøgt som et foreslået alternativ til transport med lastbiler, frem for at vende tilgangen om: At man går ud fra at sejle jorden og undersøger, på hvilken måde lastbiler supplerer dette med mindst mulig miljø og støjmæssig konsekvens. Det styrende for projektet er økonomi og dernæst miljø og støj.

6. Færre åndehuller i byen I – lukning af Margretheholm havn: Åndehuller i byen er der ikke mange af. Der er udsigt til etablering af en ny adgangsvej over prøvestenen. Der lægges op til, at vejen krydser indsejlingen til Margretheholms havn og, som jeg kan forstå, udstyres med en klapbro. Det gør indsejlingen til havnen urimelig kompliceret – og dermed en risiko for, at aktiviteten i havnen falder i en grad, der kan true havnens eksistens. Der er ikke mange åndehuller i byen i forvejen. Vi har været glade og taknemmelige naboer til lystbådehavnen, som bringer en helt særlig stemning til området. Med udsigten til yderligere bebyggelse ikke bare på Lynetteholmen, men også Refshaleøen, er der udsigt til, at der dels bliver endnu flere mennesker der skal deles om relativt mindre andel åndehuller. Især hvis lystbådehavnen ikke kan opretholde sin eksistens som følge af etableringen af den nye adgangsvej. Derfor er et afgørende, at der bliver kigget på andre alternativer end vej/dæmning med klapbro. SK Lynetten har udarbejdet et forslag om en akvædukt som adgangsvej i stedet for en dæmning/klapbro, der er lagt op til i nuværende forslag. Jeg bakker fuldt ud op om sejlklubbens forslag

(https://lynetten.dk/i36/images/Dokumenter/Kampagenen/20210123Hoeringsbrev_Lynetteholmen-SK%20Lynetten_inkl%20bilag.pdf). Dels vil det medvirke til at kunne bevare aktiviteten i havnen, men også reducere det støjniveau, der er en konsekvens af de mange lastbiler, der skal benytte den nye adgangsvej.

7. Færre åndehuller i byen I – inddragelse af et grønt rekreativt område: Der er angivet i materialerne, at der skal etableres arbejdsareal i anlægsfasen af den nye adgangsvej. Det drejer sig ifølge Miljøkonsekvensrapporten om '*skurby til mandskab, byggepladsadministration, parkeringspladser, materiel mv. samt mellemoplag af stenmaterialer*'. Anlægges arbejdsarealet på det der kaldes kraftværkshalvøen, som der lægges op til i Miljøkonsekvensrapporten, vil det presse et af de få grønne rekreative områder i lokalområdet. Her er der fodboldbaner, trampoliner, en lille privat havn, stier, høj grad af bevoksning med træer og buske mv. Der lægges op til at arbejdsarealet på kraftværkshalvøen strækker sig meget langt mod vest og både inddrager noget af dette grønne, rekreative område og i det hele taget ligger arbejdsarealet meget tæt op af det. Dermed risikerer vi at brugen af dette bliver kraftigt begrænset pga. støv- og støjgener. Der burde være muligheder for at inddrage arbejdsarealer på de mere industrielle dele af kraftværkshalvøen (fx syd for amager bakke) eller på selve prøvestenen. Og dermed undgå at arbejdsarealet strækker sig så lang mod vest som der pt er skitseret. Mulighederne for dette burde undersøges – især muligheden for at dele arbejdsarealet op, da det ikke burde være nødvendigt at fx skurby ligger samme sted som fx mellemoplag af stenmaterialer.

Med venlige hilsner
Søren Bjerregaard Kjær

Kontakt:

Høringssvar vedhæftet i pdf

Høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Jeg skriver dette høringssvar som borger i København men også som nabo til Margretheholm havn og dermed bosat tæt på lokationen, hvor adgangsveje og selve Lynetteholmen skal anlægges. Jeg har følgende 7 punkter til indsigelse:

- 1. Manglende demokratiske muligheder for at drøfte alternativer:** Der er ikke taget hensyn til en ordentlig debat om alternative muligheder ift. de mulige løsninger, der lige nu er lagt frem. Hverken i forhold til at vurdere forskellige alternativer til selve Lynetteholmen og heller ikke alternativer til de foreslåede måder at etablere den på. Der har fx ikke været holdt ordentlige borgermøder, hvor alternativer kunne debatteres og drøftes. Konsekvenserne af coronapandemien har ikke haft betydning for høringsfasen, hvilket er stærkt kritisabelt. For de afholdte onlinemøder giver på ingen måde de samme muligheder for at debattere projektet, som et ordinært borgermøde gør. Konsekvenserne af manglen på en ordentlig demokratisk proces har betydet, at fx alternative måder at placere selve den kunstige ø på, så den placeres med større hensyn til at minimere den samlede miljøbelastning som fx jordtransporten giver, ikke har været hverken drøftet eller undersøgt. Mulighederne for at etablere øen fx i forlængelse af Nordhavn i stedet er ikke ordentlig afdækkede.
- 2. Et usikkert projekt med mange ubekendte:** Anlæggelsen af Lynetteholmen er et enormt projekt og måske visionært ifht at kombinere klimasikring, mulighed for at komme af med opgravet jord samt løse nogle af de boligudfordringer, som København står overfor. Men projektet er også koblet sammen med en række andre enorme projekter, hvor anlæggelsen ikke er miljøvurderet endnu. Særligt drejer det sig om flytningen af et meget stort rensningsanlæg, etableringen af en havnetunnel (der endda indregnes delvist i miljøvurderingen af Lynetteholm-etableringen) samt en udvidet Metro. Det er jo endnu uklart hvilke miljømæssige og økonomiske udfordringer selve Lynetteholm projektet, men også de tre andre projekter, kan støde på. Og da de er 'forbundne' kan økonomiske eller miljømæssige problemer i etableringen af det ene, få negative konsekvenser for de andre. Jeg havde gerne set at projekterne var designet på en måde, så det fx var mere skalérbart, dvs en model hvor man kan udvide lidt ad gangen, for at lære af de økonomiske og miljømæssige udfordringer, der skal overkommes. Og også sikre at man ikke kommer til at mangle finansiering til et projekt, der med stor sandsynlighed kan blive dyrere i fremtiden, end de forudsætninger, der er regnet ud fra i dag.
- 3. Luftforurening:** Det kolliderer alvorligt med Københavns kommunes (og Danmarks) ønske om at vi har verdens grønneste hovedstad med fokus på bæredygtighed. Det vil påvirke alle borgere i Københavns Kommune at lastbiltrafikken i den grad intensiveres i en længere årrække. Både fsva støj men ikke mindst luftforurening, der i forvejen belaster den københavnske befolkning mere end rigeligt. Der har ikke været ordentlig mulighed for at få drøftet mere miljøvenlige alternativer til den massive lastbiltransport. Lige som det som nævnt heller ikke har været muligt at få belyst andre placeringer af selve 'øen' (eller andre alternativer end en ø for den sags skyld) som kunne medføre færre trafikale og/eller miljømæssige konsekvenser i etableringsfasen.
- 4. Trafiksikkerhed:** Som far til to børn på snart 9 og 14 bekymrer den massive tilgang af lastbiler mig selvfølgelig. Dog er andre hårdere ramt end jeg. Set fra et lokalt perspektiv færdslen omkring Langebro og Knippelsbro og særligt Torvegade samt Vermlandsgade. I baggrundsrapporten om trafikale forhold bliver det påstået, at forøgelsen af antal uheld i værste fald er 0,3 (s 39). Jeg vil sætte spørgsmålstegn ved om det er retvisende. Det er selvfølgelig fint at rapporten tager udgangspunkt i nogle udbredte modeller, men jeg bliver nødt til at påpege det nærmest uvirkelige

i, at op mod 40 lastbiler pr time ikke vil resultere i en øget risiko for uheld. Det bliver dog bemærket, at der ikke findes trafikale modeller, der indregner forøget lastbiltrafik. Og det er jo i sig selv meget bekymrende, da det jo netop er lastbiler, der kommer til at køre her. Og der er derfor ikke taget højde for, at alvorsgraden af de flere uheld der kan forekomme, kan være større. Vi kan jo løbende konstatere, at med den nuværende lastbiltrafik i byen, sker der allerede nu ulykker med meget alvorlig udgang. Så vidt jeg er orienteret særligt pga lastbilernes begrænsede udsyn der også betyder, at cykelstier, afmærkninger mm ikke minimerer risikoen for uheld når det gælder lastbiler som når det gælder almindelige personbiler.

5. **Manglende vilje til at prioritere miljø i anlæggelsesfasen:** Der er ikke lagt ordentlig energi i at sikre, at den størst mulige andel jord tilsejles. Som udgangspunkt lader det til, at 2,7 mio ton *måske* tilsejles. Det lader til, at forudsætningerne for beregninger af tilsejling af jord bliver opstillet på en måde, så det kun viser en begrænset miljømæssig gevinst. Jvf Københavns kommunes 'brand' som en grøn cykelby, så undrer det mig at tilgangen til at undersøge muligheden for tilsejling af jord er 'defensiv' dvs at det kun bliver undersøgt som et foreslået alternativ til transport med lastbiler, frem for at vende tilgangen om: At man går ud fra at sejle jorden og undersøger, på hvilken måde lastbiler supplerer dette med mindst mulig miljø og støjmæssig konsekvens. Det styrende for projektet er økonomi og dernæst miljø og støj.
6. **Færre åndehuller i byen I – lukning af Margrethesholm havn:** Åndehuller i byen er der ikke mange af. Der er udsigt til etablering af en ny adgangsvej over prøvestenen. Der lægges op til, at vejen krydser indsejlingen til Margrethesholms havn og, som jeg kan forstå, udstyres med en klapbro. Det gør indsejlingen til havnen urimelig kompliceret – og dermed en risiko for, at aktiviteten i havnen falder i en grad, der kan true havnens eksistens. Der er ikke mange åndehuller i byen i forvejen. Vi har været glade og taknemmelige naboer til lystbådehavnen, som bringer en helt særlig stemning til området. Med udsigten til yderligere bebyggelse ikke bare på Lynetteholmen, men også Refshaleøen, er der udsigt til, at der dels bliver endnu flere mennesker der skal deles om relativt mindre andel åndehuller. Især hvis lystbådehavnen ikke kan opretholde sin eksistens som følge af etableringen af den nye adgangsvej. Derfor er et afgørende, at der bliver kigget på andre alternativer end vej/dæmning med klapbro. SK Lynetten har udarbejdet et forslag om en akvædukt som adgangsvej i stedet for en dæmning/klapbro, der er lagt op til i nuværende forslag. Jeg bakker fuldt ud op om sejlklubbens forslag (https://lynetten.dk/i36/images/Dokumenter/Kampagenen/20210123Hoeringsbrev_Lynetteholme_n-SK%20Lynetten_inkl%20bilag.pdf). Dels vil det medvirke til at kunne bevare aktiviteten i havnen, men også reducere det støjniveau, der er en konsekvens af de mange lastbiler, der skal benytte den nye adgangsvej.
7. **Færre åndehuller i byen I – inddragelse af et grønt rekreativt område:** Der er angivet i materialerne, at der skal etableres arbejdsareal i anlægsfasen af den nye adgangsvej. Det drejer sig ifølge Miljøkonsekvensrapporten om '*skurby til mandskab, byggepladsadministration, parkeringspladser, materiel mv. samt mellemoplag af stenmaterialer*'. Anlægges arbejdsarealet på det der kaldes kraftværkshalvøen, som der lægges op til i Miljøkonsekvensrapporten, vil det presse et af de få grønne rekreative områder i lokalområdet. Her er der fodboldbaner, trampoliner, en lille privat havn, stier, høj grad af bevoksning med træer og buske mv. Der lægges op til at arbejdsarealet på kraftværkshalvøen strækker sig meget langt mod vest og både inddrager noget af dette grønne, rekreative område og i det hele taget ligger arbejdsarealet meget tæt op af det. Dermed risikerer vi at brugen af dette bliver kraftigt begrænset pga. støv- og støjgener. Der burde være muligheder for at inddrage arbejdsarealer på de mere industrielle dele af kraftværkshalvøen (fx syd for amager bakke) eller på selve prøvestenen. Og dermed undgå at arbejdsarealet strækker

sig så lang mod vest som der pt er skitseret. Mulighederne for dette burde undersøges – især muligheden for at dele arbejdsarealet op, da det ikke burde være nødvendigt at fx skurby ligger samme sted som fx mellemoplag af stenmaterialer.

Med venlige hilsner
Søren Bjerregaard Kjær

-

Kontakt:

1

100 000 000

Fra: Merete Ganshorn Nielsen
Sendt: 25. januar 2021 01:11
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 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 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,

Merete Ganshorn Nielsen

E-mailadresse.:

*Kilde:

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

Sendt fra min iPhone

Fra: Elvira Hallengren
Sendt: 25. januar 2021 01:26
Til: VVM-Sager
Emne: "Lynetteholmen"
Vedhæftede filer: Høringssvar Lynetteholm.DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9037477

Hermed indsendes mit høringssvar til planerne om projektet "Lynetteholm".

Med venlig hilsen
Elvira Hallengren

Høringssvar vedrørende byggeriet "Lynetteholm":

Som borger i Københavns Kommune er jeg dybt bekymret over planerne om etableringen af byggeprojektet "Lynetteholmen" og den infrastruktur, der er del af dette projekt.

At projektet fra starten har været præsenteret og omtalt som en vedtaget plan, der ikke kunne påvirkes af hverken demokratisk modstand fra Københavns indbyggere eller af vurderinger af potentielle katastrofale følger for naturen, som miljøundersøgelser ville kunne pege på, forekommer absurd. Dette understreges af, at beslutningerne om dette projekt blev hastet igennem og vedtaget på kun 7 uger. Eftersom lokalplaner normalt er i høring i 8 uger, må dette anses for at være ekstremt kort tid. Modviljen overfor forslagene om at forlænge den aktuelle høringsperiode, fordi landet er lagt ned af coronaepidemien, vidner ligeledes om et problematisk forhold til borgerinddragelse. Det er dybt kritisabelt.

Derudover vil jeg gerne bidrage med følgende klagepunkter:

- **Miljøpåvirkninger**

Det må forventes at anlægningsarbejde i denne skala medfører en kæmpe forurening. Dels fra transporten af 80 millioner tons jord, dels fordi Øresunds vandmiljø og havskove smadres fuldstændig i processen, selvom vi ved, at skove på havbunden binder CO2 ligeså effektivt som – og endog meget hurtigere end – skove på land. Hvordan harmonerer det med retorikken om København som en grøn foregangsby og med Danmarks mulighed for at leve op til egne klimamål?

Af en fælles erklæring fra Danmarks Naturfredningsforening og en række andre NGO'er fremgår en liste af argumenter for at beskytte af Øresund yderligere ¹ og heri understreges det, at kommunale byggeprojekter skal konsekvensvurderes for at sikre at naturen ikke bliver negativt påvirket. Hvordan kan dette projekt undgå at have en negativ påvirkning af Øresund som naturområde?

- **Gener for beboerne i København**

For vores alles ve og vel – både havbunden og byens beboere - burde man lade jorden blive hvor den er og ikke bruge 50 år på at fragte den og byggematerialer i lastbiler gennem byen med alt hvad det medfører af forurening, rystelser og støjgener.

- **Sikring mod stormflod**

Er dette storstilede byggeprojekt virkelig den eneste måde at sikre København mod fremtidens forventede tilfælde af stormflod?

Man kan nemt forestille sig andre måder, der ikke fører til så voldsomme gener for byens beboere, ikke gældsætter København langt ud i fremtiden og ikke er så miljømæssigt invasive. Hvorfor fremlægges alternative løsninger ikke til offentlig og videnskabelig debat? Et banalt spørgsmål efterlades desuden ubesvaret af denne plan: Hvordan sikres København mod stormflod fra syd(havnen)?

¹ <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/22338482-30780365-1.pdf>

- **Erfaringer fra metrobyggeriet**

Når metrobyggeriet og den fiasko af en finansiel konstruktion som er selskabet By & Havn² (som er teknisk insolvent, men alligevel skal stå som moderselskab for "Lynetteholm") har bidraget til, at fredet natur er blevet affredet ved lov og nu står overfor at blive privatiseret og bebygget, har man meget lidt tiltro til, at et projekt, der ligesom metroprojektet baserer sig på fremskrivninger af økonomiske og demografiske forhold, ikke også får uforudsete og negative konsekvenser, når planerne viser sig ikke at holde stik.

Skal Københavns byudvikling til evig tid være pantsat som følge af By & Havns enorme gæld? Skal hensyn til mennesker og natur altid trumfes af By & Havns behov for at fylde metrohullet - og nu potentielt også lynettehullet?

- **Det regionale perspektiv**

Flere borgmestre i kommuner i Københavns omegn har kritiseret projektet³ og det med rette. Hvis byen mangler boliger (og især billige boliger) kunne man med fordel vende blikket mod den regionale sammenhæng og prioritere den regionale planlægning. Er Øresund virkelig det oplagte sted at 'byudvikle'?

Med afsæt i dette opfordres der til en revurdering eller annullering af planerne for projektet.

Med venlig hilsen

Elvira Hallengren

² Se bl.a. <https://www.altinget.dk/by/artikel/by-havn-pantsaetter-koebenhavns-byplanlaegning>)

³ <https://politiken.dk/debat/kroniken/art7927861/Det-er-ikke-nok-at-bygge-stort-og-flot-i-K%C3%B8benhavn-der-skal-ogs%C3%A5-investeres-i-omegnskommunerne>

Fra: mikkell
Sendt: 25. januar 2021 01:46
Til: VVM-Sager
Emne: vedr Lynetteholm

Kommentarer til miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm

Vandkvalitet:

Det er velkendt, at der i områder med svag strøm og store mængder organisk materiale opstår iltfrie forhold ved bunden. Dette ses for eksempel i sugehuller, hvor der er indvundet råstoffer, i havne og i store dele af Østersøen. Lagdeling af vandsøjlen i kraft af temperatur eller salinitet kan yderligere være med til at mindske opblanding og dermed mindske ilttilførslen til bunden.

Der er i Kongedybet i dag rigeligt med organisk mudder på bunden, men på grund af den eksisterende strøm ved bunden holdes vandet iltet, så der ikke opstår iltsvind og frigivelse af svovlbrinte.

I området nord for Nordhavnsudvidelsen er strømforholdene ændret, så der er et område med dybt vand i læ for strømmen i Kongedybet, hvor der allerede i dag findes områder med iltsvind og svovlbakterier ved bunden, hvilket viser, at problemet er reelt.

Kronløbet nord for Lynetteholmen vil få væsentligt mindsket strøm ved bunden, som det fremgår af P5 på figur 6-35 fra den hydrauliske baggrundsrapport. Ligeledes vil strømforholdene i Kongedybet syd for Lynetteholmen få væsentligt reduceret strøm ved bunden, hvilket fremgår af P10 i figur 6-38 i Hydraulisk baggrundsrapport.

Da springlaget i Øresund ofte ligger omkring 10 meters dybde, vil disse områder med vanddybder på ca. 12 m ligge i de nedre lag i vandsøjlen.

Det betyder, at vandmasserne, selv ved kraftig strøm, i meget lille grad vil blive presset op på det lavere vand ved Middelgrunden, hvilket igen betyder, at der vil være meget ringe udskiftning af bundvandet.

Det fremgår af baggrundsrapporten for vandkvalitet, at der potentielt vil samle sig løse alger på sydsiden af Lynetteholm. En del af dette organiske materiale vil forventeligt synke ned på bunden og lejre sig i de dybe områder og herved medvirke til at forringe iltforholdene ved bunden.

Iltsvind og eventuel bundvending vil dræbe dyrelivet på bunden i disse områder. Hvis der opstår permanent iltsvind både i den eneste dybe adgang til Københavns Havn, samt adgang til Margretheholm, Amagerværket og Prøvestenen, vil det forhindre, at bunddyr kan bevæge sig igennem området. Krabber bevæger sig for eksempel ud på dybere vand om vinteren, hvilket vil blive forhindret. Dette kan have stor betydning for livet i Københavns Havn, hvilket ikke fremgår af VVM.

Modellen anvendt til beregning af effekten af Lynetteholm på en fremtidig vandkvalitet er baseret på modellerede værdier for eksisterende iltforhold i modsætning til reelle målinger. Dette betyder, at det ikke fremgår, at der allerede i dag er udfordringer med iltmætning nord for eksisterende Nordhavnsudvidelse. Herudover lader det til, at der ikke i ordentlig grad er taget højde for den eksisterende næringsstofbelastning i bunden af Kongedybet, tilførsel af drivende alger/ålegræs, stillestående vand, samt effekten af lagdeling af vandsøjlen. Resultaterne præsenteret, hvor det fremgår at iltforholdene ved bunden stort set ikke ændres, er urealistiske og bør undersøges nærmere. En ændring af projektet, hvor der sikres vandbevægelse i bundvandet, kunne enten bestå i at bevare en dyb rende ind gennem Lynetteløbet eller ved at sikre en dyb forbindelse nord-syd gennem eller øst om Lynetteholmen.

Sejladeforhold:

Etablering af Lynetteholmen vil forringe mulighederne for at mindre både kan færdes sikkert fra Københavns Havn og ud i Øresund. Dels er der lagt op til en længere vej, hvor der samtidig vil være en blanding af

erhvervs- og fritidsfartøjer, med mulighed for at der skal etableres restriktioner i, hvornår der må sejles i havneløbet. Men hvad der i højere grad har betydning for mindre fartøjer er vind, strøm og bølger.

Allerede i dag er der opstået en situation med ret høje stående bølger på grund af refleksion af bølger fra krydstogtskajen, når vinden kommer fra syd og øst. Disse kan i dag undgås ved at sejle ad Lynetteløbet og sydpå eller ved at holde afstand til Krydstogtskajen, når man sejler nordpå. Ved etablering af Lynetteholmen kan dette ikke lade sig gøre, og samtidig vil bølgehøjden øges i tragten

ved visse vindretninger ifølge VVM rapporten. Strømforholdene ændres også ved etablering af Lynetteholmen med øget overfladestrøm (øgning op til 1 knob), specielt øst for Lynetteholmen. Der er simuleret sikkerhed for krydstogtskibe og Oslobåden, men er det simuleret, at der ligger en kæntret kajak i indsejlingen, lige når Oslobåden er på vej ind? Det virker ikke fremtidssikret, at der i et så stort projekt ikke kan findes penge til at lave en vandvej, der sikrer den rekreative sejlads ud af havnen mod øst.

En bevaring af Lynetteløbet ville være en oplagt forbedring af projektet med hensyn til sikkerhed og rekreativ værdi for mindre fartøjer.

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 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, 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 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,
Camilla Esbensen

Kontakt:

Fra: Grete Ellemose Hansen
Sendt: 25. januar 2021 06:15
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

København den 24. januar 2021

Høringssvar vedrørende Lynetteholm

Jeg vil som borger i København, bosiddende på Margretheholmsvej og medlem af sejklubben Lynetten komme med følgende kommentarer:

1. Generelt: Jeg støtter de svar der bliver afgivet af EF Udsigten (hvor jeg er medlem af bestyrelsen) og Sejklubben Lynetten. Jeg undrer mig meget over at By og Havn og deres rådgivere ikke er kommet på sidstnævntes alternativ til en klapbro-løsning. At havnen bliver bevaret, er af stor betydning for alle der bor her, det var næppe på grund af naboskabet til HOFOR og ARC at vi valgte at bo her, men på grund af miljøet på havnen.

2. Trafik: Først og fremmest er jeg bekymret for den tunge trafik der skal passere i de første år, til daglig i selskab med skolebørn, cyklister, ladcykler og om sommeren endda i konkurrence med besøgende til Reffen, Distortion, Copenhell med flere. Den sidstnævnte gruppe ofte i store flokke, næppe helt ædru og af og til på elløbehjul. Dette forhold ses slet ikke tilstrækkeligt belyst i By og Havns VVM redegørelse.

Dernæst er jeg bekymret for påvirkningen af trafikken i København generelt.

3. Støj: Her er jeg lidt forvirret, for jeg kan se at nedramning af spunsvægge kan komme til at give meget støj, endda så meget så By og Havn allerede i et indslag på DR omtaler muligheden for at kompensere naboer for overskridelse af støjgrænser. Her vil jeg henvise til møde i den af By og Havn nedsatte følgegruppe den 27. august 2020 hvor Hans Vasehus fra By og Havn fortalte om de netop foretagne prøvenedramninger. De var foretaget ved brug af vibration/vibreringer og det havde ikke støjet, ja faktisk oplyste Vasehus at de havde kunnet opholde sig på fartøjet uden høreværn. Det var en udmelding der beroligede mig meget. Jeg var en del hjemme i de dage fartøjet lå ud for havnen og jeg kan bekræfte at der ikke var nævneværdig støj. Jeg har derfor svært ved at forstå at den metode til nedramning ikke bliver et krav til byggeriet. Jeg efterlyser derfor en beskrivelse af fordele ulemper ved brug af alternative metoder til nedramning.

For så vidt angår støj både fra nedramning og fra den byggeplads By og Havn vil anlægge på arealet ved Margretheholms Havn ser jeg ikke at der i VVM redegørelsen er taget højde for at der i dag ikke er spor trafikstøj fra det område. Den eneste støj vi kan høre her nat og dag er hvis nogle fugle flyver forbi eller når der er Distortion.

Jeg vil henstille at der bliver foretaget en måling af støjen som den er nu for at få et reelt billede af hvor meget ekstra støj vi vil komme til at tåle. Et argument om at støjen kun er i dagtimerne, kan selvfølgelig hjælpe de udearbejdende, men vi er en del pensionister her, som gerne vil kunne være i vores hjem når det passer os.

4. Påvirkning af mennesker: Vores eng- og havneareal grænser op til arealet hvor By- og havn vil anlægge en byggeplads, og hvor de vil bygge en dæmning med klapbro over vandet. Engarealet er vores bedste rekreative område, her er lidt "skov" med skygge, plads til fodbold, på broen kan der fiskes krabber og plaskes lidt med vand. Hvis den idyl bliver ødelagt af tung trafik, forurening, støv og andre følger af arbejdet, forsvinder en stor del af det der gør det dejligt at bo her. Ikke mindst under coronapandemien har det været af stor betydning at have plads nok når de fleste af os ikke har egen have. Disse forhold finder jeg ikke er tilstrækkeligt belyst i redegørelsen.

5.Beslutningsprocessen: Jeg mener ikke at det er en lovlig metode at dele Lynetteholmprojektet op i flere bidder, jeg mener at projektet bør vurderes som en helhed omfattende tunnel, Østlig Ringvej, anlæggelse og bebyggelse af Lynetteholm. Oveni mener jeg at processen bør sættes i stå pga. Corona. Det har ikke været muligt for sejlklubber, ejerforeninger med flere at holde møder hvor man kunne afklare bestyrelsernes mandater, ja i det hele taget er den demokratiske proces sat helt i stå. Selv den sidste høringsfrist er lagt så den omfatter jul, nytår og den helt stramme nedlukning af samfundet.

Med venlig hilsen og et måske naivt håb om at blive hørt

Grete Ellemose Hansen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. 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.

Venlig hilsen,

Camilla Bugge

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

651

Fra: birger jensen
Sendt: 25. januar 2021 07:18
Til: VVM-Sager
Emne: Høring om Lynetteholmen
Vedhæftede filer: Høringssvar ved Miljøkonsekvensrapport om Lynetteholmen v2.DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9037691

Til Trafik, bygge og boligstyrelsen

Hermed Høringssvar fra Sdr. Frihavnsudvalget

Pv
Birger Jensen

Sendt fra [Mail](#) til Windows 10

Til Trafik-, bygge- og boligstyrelsen

Høringssvar ved Miljøkonsekvensrapport om Lynetteholmen

Generelt støtter nedenstående lejer- og ejerforeninger i Sdr. Frihavn op de opmærksomhedspunkter, som Østerbro Lokaludvalg har fremsendt i deres høringssvar. Vi finder dog anledning til at uddybe med følgende synspunkter:

1. Vi frygter, at støjproblemerne i anlægsfasen vil vise sig langt større end de benyttede modelberegninger viser. Som naboer til musikevents fra Refshaleøens vestside har vi i en del år haft store gener indtil det nye støjcirkulære bragte koncerterne over til østsiden. Problemet er at støjbølgerne forstærkes over vandarealer og afhængigt af vejrforholdene spredes uforudsigeligt rundt mellem bygningerne som multiple refleksioner. Det skal bemærkes at mange boliger mod nord og vest har vand på begge sider. Vi mener ikke at de anvendte modelberegninger tager nok hensyn til disse erfaringer.
Som konsekvens beder vi om, at der under anlægsarbejdet foretages løbende støjmålinger efter omkringboendes anvisninger, og at der ageres omgående på overskridelser af støjgrænserne. En nærliggende konsekvens kan være at ændre metoden til spunsning fra bankning til vibrering. Metoden skønnes at reducere støjen med en faktor 3 hvorfor vi undres over, at der ikke er foretaget egentlige modelberegninger vedr. vibrering.
2. Lynetteholmen har et meget langt projektforløb. Vi frygter, at der ikke blot i anlægsfasen men i alle de 30-50 år vil være betydelig støj fra bygge- og anlægsaktiviteter. Og at denne støj forstærkes jfr. ovennævnte betragtninger. Følgelig frygter vi for en betydelig reduceret oplevelse for de mange Københavnerne og turister, der besøger Langelinie. Læg hertil at udsigten til Øresund, Sverige og 2 af de tre kunstige forsvarsværter forsvinder, så vil København ikke længere være en kystnær havneby. For beboerne medfører det tillige forringet ejendomsværdi.
3. Vi anser Stormflodssikring som det vigtigste formål med Lynetteholmen. Derfor ser vi det som absolut afgørende for forståelsen og tilslutningen til projektet, at der etableres dokporte, så hurtigt som muligt, for at mindske risikoen for stormflodsskader. Udgifterne til dok-porte er minimale ift. de skader en stormflod kan forvolde.
4. Vi finder, at høringsprocessen som følge af projektforløbet er tilrettelagt på en meget udemokratisk måde. Ved at opdele projektet i delelementer undgås en offentlig høring om eventuelle alternative løsninger på alle udfordringerne. Vi finder således, at stormflodssikringen som vigtigste formål kunne gennemføres hurtigere og mindre ressourcekrævende. Det samme gælder Metrolinje, Østre Ringvej og efterfølgende bebyggelse. En sådan offentlig diskussion undgås med den valgte projekteringsmetode.
5. Vi gør opmærksom på at figur 15-1 fejlagtigt angiver det meste af Langelinie som erhvervsbyggeri. Det er en fejl, da der er tale om blandet beboelse og erhverv. Figuren anvendes på siderne: 21, 33, 132, 137, 314-319, 333, 344-345, 354-355, 590, 595 og 600-606.

Kbh. den 25. januar 2021

Birger Jensen

p.v. Sdr. Frihavnsudvalget

E/F Langelinie Allé 3-9

E/F Langelinie Allé 25-29

E/F Indiakaj 9-13 m.fl.

L/F Indiakaj og Midtermolen

E/F Midtermolen 14-18

E/F Gripsholm

652

Fra: Helle Guldager
Sendt: 25. januar 2021 07:21
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Med henvisning til projekter Lynetteholm vil jeg i forhold til alle parametre gøre indsigelse mod opførelsen.

Opførelse af holmen vil have store gener for iforvejen prøvede københavnere og beboere i de nyopførte boligområder - herunder Nordhavn.

Belastningen med transport af jord vil påvirke livet i København negativt - der er kørt meget jord mv i forbindelse med metrobyggeriet og færdiggørelse af Nordhavn står også på i mange år endnu.

Det er ikke for at bo på en byggeplads at man vælger at bo i København - det må have en ende i forhold til så store og omsiggribende projekter - med vandvittig økonomi.

Stop Lynetteholm

Mvh
Helle Guldager

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Vi skriver som erhverv i Nansensgade kvarteret nær Nørre Søgade, hvor vi har haft vores arbejdsplads i 20. år.

Formålet med dette høringssvar er at bede Københavns Kommune genoverveje det samlede projekt Lynetteholm og særligt her pege på planen for jordtransport i forbindelse med konstruktionen af 'Lynetteholm', 'Metro til Lynetteholm' og 'Østlig Ringvej'.

Vi er bekymrede for miljøet i vores området.

Vi er bekymrede for udbygningens betydning for Københavns infrastruktur og den forandring det vil foranledige på sigt i hele København.

Klagepunkter:

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

Vedr. Punkt 1: Det fremgår af dokumentet 'Lynetteholm Trafikale Forhold' at den nuværende plan for jordtransport til Lynetteholm vil resultere i, at op mod 49 lastbiler dagligt passerer tæt forbi vores matrikler på vej til Lynetteholm, og formodentlig et lignende antal i modsatte retning, indtil tidligst 2035¹.

Nansensgadekvarteret er allerede blandt de nabolag, hvor luftforureningen er værst. Vi er dagligt ramt af støj og forurening særligt fra den fortsat tilladte tunge trafik, som ved dette blot bliver et større problem.

Luftforureningen er intens, ca 550 Københavnerne dør hvert år² af luftforurening. Borgerne i Nørre Søgade anbefales allerede at lufte ud på særlige tidspunkter, og de store lastbiler vil ofte stå i tomgang i kø pga. tæt trafik.

Vedr. Punkt 2: Krydset ved Nørre-Søgade og Gyldenløvesgade er i forvejen voldsomt belastet af trafik og er utrygt for alle trafikanter i. Risikoen for bilulykker, især højresvingsulykker, stiger signifikant hvis trafikplanen gennemføres. Vi så gerne at området blev belastet mindre.

Vedr. Punkt 3: Støjforureningen i vores nabolag er, i kraft af trafikmængden på Nørre-søgade og Gyldenløvesgade, allerede meget signifikant. Vi ville værdsætte at kommunen tog i betragtning, at

¹ Baggrundsrapport vedr. Trafikale Forhold s. 22

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

vores medlemmer hellere ville have at støjforureningen blev reduceret frem for forøget, hvilket har ligget i kortene i nogle år.

Vedr. Punkt 4: Det er uforståeligt at København, der ønsker at være en grøn by, kaster sig over et projekt, der på alle måder udfordrer byens miljø. At investorer har gevinst ved salg af dyre boliger på et inddæmmet område, er ikke det samme som at tænke bæredygtig økonomi, altså eksempelvis tænke miljøet ind som en del af den økonomi. Der bør lyttes efter her - og tænkes om.

Venligst hilsen,

Heidi Frier og Josephine Larsen

Kontakt:

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,

Simone Bang Jørgensen

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

655

Fra: Leif Nielsen <leif@dansketursejlere.dk>
Sendt: 25. januar 2021 08:58
Til: VVM-Sager
Vedhæftede filer: Høringssvar DT.DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9037828

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Vedhæftet fremsendes:

**Høringssvar fra Danske Tursejlere til miljøkonsekvensrapport
for etablering af Lynetteholm**

Med sejlerhilsen

Danske Tursejlere
Vesterhavnen 5, 5800 Nyborg

Leif Nielsen
Forretningsfører / Geschäftsführer / Secretary-General

Mobil: +45 40 16 30 09
Mail: leif@dansketursejlere.dk
Privat: Mariehønevænget 8, 5260 Odense S

Danske Tursejlere varetager interesser for tur- og fritidssejlere i Danmark – Fritidsliv med perspektiv



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Mail: vvm@tbst.dk

22. januar 2021.

Vedr.: Lynetteholmen

Høringssvar fra Danske Tursejlere til miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Danske Tursejlere vil på vegne af 13.000 fritidssejler familier i Danmark benytte muligheden for at kommentere undersøgelsen af de miljømæssige konsekvenser af Projekt Lynetteholm (VVM).

Det er vores håb, at høringen også er udtryk for vilje til at afsøge og undersøge, om de udfordringer, som Projekt Lynetteholm skal løse, kan nås bedre, billigere og hurtigere på anden måde.

Lynetteholm vil med et slag gøre sejlads ud af Københavns Havn meget vanskelig og farlig for lyst- og sportssejlere. Alternativer til denne trussel mod adskillige Københavnske lystbådehavnes eksistens mangler i VVM redegørelsen. Ind- og udsejling af Københavns Havn begrænses til kun et smalt løb, hvor godsskibe, krydstogtskibe, sejlbåde, kajaker og motorbåde skal dele den sparsomme plads.

Det sker allerede i 2023. Alle med kendskab til havnedrift og sejlads i Københavns Havn og i de Blå organisationer appellerer til, at By & Havns udkast og vurderinger revurderes.

Derfor vil Danske Tursejlere anbefale en del ændringsforslag såfremt staten og Københavns Kommune vælger at gennemføre Projekt Lynetteholm i dets nuværende form med tilhørende havnetunnel og Metro.

Lynetteløbet skal bevares (Sikkerhed til søs)

- Hidtil har adskillelse af erhvervstrafik og fritidssejlads været afgørende for sejladssikkerheden ind og ud af Københavns Havn. Opretholdelse af et selvstændigt løb for fritidssejlere er derfor afgørende for fortsat at have den optimale sikkerhed til søs. Besejlingen af København skal kunne ske sikkert og på betryggende vis for vandets motionister, sports- og fritidssejlere. Sikker adskillelse af erhvervstrafik og fritidssejlads har hidtil været det primære argument for fastholdelse af Lynetteløbet.
- Endvidere antages det, at vandgennemstrømningen vil øges, hvis Lynetteløbet bibeholdes, med bedre vandkvalitet i havnen til følge.

Margretheholm Havn afskæres fra omverdenen

- Færdsel til Lynetteholmen bør kunne løses ved tunnel under Margretheholm Havn frem for en klapbro med omfattende arbejdskørsel. Margretheholm Lystbådehavn en af Danmarks største lystbådehavne, og en vigtig gæstehavn for København. Endvidere har Dansk



Sørednings Selskab placeret en redningsbåd, som sammen med tilsvarende redningsbåd i Helsingør dækker hele Øresund.

I vores optik vil en tunnellsøsnings kombineret med 90 graders ramper ikke komme i konflikt med Amagerværket.

Vente længst muligt med spunsning op mod Kronløbet

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

Vandkvaliteten

- De aktive brugere af havnen frygter for vandkvaliteten i Københavns Havn. Udsivning af miljøfremmede stoffer fra transport, oplag og behandling af forurenet jord er kun overfladisk belyst. Med en spunsning af hele Lynetteholmens perimeter, blokering af Lynetteløbet, og etablering af en dokport, vil Lynetteholm projektet føre til betydelig mindre vandgennemstrømning i Københavns Havn. Det truer vandkvaliteten i hele havnen, og badevandskvaliteten ved Islands Brygge i særdeleshed. Dette scenarie er ikke belyst tilstrækkeligt i VVM-redegørelsen.

Udformning af Lynetteholmen

- Der bør være flere muligheder for at anlægge nye lystbådehavne på Lynetteholmens østside. Det bør allerede nu undersøges hvor og hvordan de kan lokaliseres på østsiden af holmen.



Danske Tursejlere

- FRITIDSLIV MED PERSPEKTIV

Vesterhavnen 5 • 5800 Nyborg

Tel: +45 7021 4242 • info@dansketursejlere.dk

Når forholdene inde i havnen forringes for så mange sports- og fritidssejlere med projektet, bliver der behov mange nye bådpladser og klubfaciliteter ud mod Øresund. Dertil kommer behovet for bådpladser fra de mange nye beboere. Det vil være rettidig omhu at foretage en miljøscreening af lokalisering af lystbådehavne som del af VVM-undersøgelsen.

I vor optik svarer det til, at man ville inddrage Fælledparken til beboelse. Dette område er fritidssejlerens "fælledpark"

Yderligere tiltag

Danske Tursejlere bakker op om forslaget fra Foreningen af Lystbådehavne i Danmark som anbefaler en undersøgelse af en alternativ placering af Lynetteholmen længere ude i Øresund således fordele og ulemper ved en sådan placering bliver grundigt belyst.

Ligeledes er Danske Tursejlere vidende om, at der findes alternative former for jordtransport via vandvejen end via de påtænkte lastbilkolonner. (bl.a. set på London/Themsens projekt)

Vi skal derfor på det kraftigste opfordre til, at disse alternativer undersøges seriøst og objektivt forinden der træffes afgørende beslutninger om transportalternativerne – lastbiler contra sejlede pramme.

Lynetteholmen er et meget stort projekt som rækker ud i evig fremtid og derfor fortjener projektet efter vor opfattelse et yderst veldokumenteret beslutningsgrundlag.

Med sejlerhilsen
Leif Nielsen

Danske Tursejlere

Fra: Oliver Thaning
Sendt: 25. januar 2021 09:01
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 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 Thaning

Fra: mariann mariann <1>
Sendt: 25. januar 2021 09:19
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringsvar ang. Lynetteholm
d. 25. 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 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 kører og får gå 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,
Mariann Villadsen chiahni

*Kilde: https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1l3x5i-0001o0-5c&i=57e1b682&c=QjiZV5MK8TftJH8XF5Jd060v6_YWsTbc96QFZYdjhA63FfulObRT0TqlaBP0cN70lYm-JTNrMuiz6uwuN1ojMmLKyh1uYnYeWVqd8AxjMZQ1yQkHPAeecz3pGru2CkFe78QscZ_bgUeDbMHI8dZJ2fah0CxewUY17GtpDfNL420g_UD70w1_TuSIYySuCWXMISNHfwfv5XL3ArY7FjePhFCI8uMNgrQO0QYYJ7g_6TkJhsC2qihRQfRW-8dP3U1hl7mBus3ftsYG-UL0tMG0kxguydrYrMcGmPpfsKb8tf14cv9oX-G-JMkESaQq8AGRGRWfGq0YOY5RkCrslzpwtZbVJJKWu8XkKcwg67XMTY;

Fra: Rie Schyberg
Sendt: 25. januar 2021 09:27
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

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.

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. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
5. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 4: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 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 5: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Venligst hilsen,

Michael Aaglund

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra:
Sendt: 25. januar 2021 09:38
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

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 nedi 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,

NAVN Laura Ragnhof

ADRESSE

EMAIL

TLF

Fra: Lars Blomholt (INDUSTRISTÅL) <lbb@industristaal.dk>
Sendt: 25. januar 2021 09:39
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar

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 kravene 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 kravene 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.

Best regards,

Lars Blomholt
Managing Director

INDUSTRISTÅL A/S
[Krudtløbsvej 75](#)
[DK-1439 København K](#)
Telefon [+45 77340096](#)
Mobil [+45 28834500](#)
lbb@industristaal.dk,

www.industristaal.dk
www.dkstaalservice.dk
www.industriror.dk
www.industriknive.dk

Fra: Mikkel Jochimsen <
Sendt: 25. januar 2021 09:42
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm
Vedhæftede filer: cut & cover mellem Prøvestensbroen og Refshaleøen.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9037969

Jeg mener ikke VVM har belyst mulighederne for en cut & cover tunnel, og er dybt forundret over at denne mulighed ikke er blevet tilstrækkeligt belyst. Løsningen vil både tilgodese ARC, beboere på Margretheholm, de 2 lystbådehavne, haveforeninger og rekreative idrætsområder. En cut & cover løsning vil ikke være mærkbart dyrere end det allerede foreslåede fra By&Havn med nye adgangsveje, broer osv.

Det er heller blevet belyst hvor meget ekstra støj der kommer fra Øster ringvej og Ny Metro, som begge ifølge By&Havn er en forudsætning for at Lynetteholm kan realiseres.

Det er heller ikke blevet belyst hvor meget ekstra støj fremtidige byggerier på Lynetteholm risikerer påvirke. Det er en forudsætning at grundene på Lynetteholm kan sælges og bebygges for at Lynetteholm overhovedet kan realiseres, og da Fase 1 af projektet ligger tættest på Margretheholm, må det forventes at disse også vil støje.

Mvh.
Mikkel Jochimsen

Sensitivity: Internal

Fra: Niels Erik Garde Kongshaug
Sendt: 25. januar 2021 09:54
Til: VVM-Sager
Emne: HØRINGSSVAR VVM Lynettehoilmen
Vedhæftede filer: Høringssvar VVM Lynetteholm fra Foreningen for Grønne Facader.DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9038042

Til København

Hermed høringssvaret fra Foreningen "Grønne Facader"

Forståelsen af fri i dag skulle høringssvaret komme. Dette burde forstås som til og med i dag, eller skulle det være INDEN.

Jeg ser frem til en bekræftelse på at høringssvaret vil indgå i kommunens materiale.

--
 med venlig hilsen
 Niels

Niels Kongshaug

Høringssvar vedrørende VVM Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholmen fra Foreningen til fremme af grønne facader, "Grønne Facader."

Foreningen til fremme af grønne facader, "Grønne Facader" arbejder for dette formål, som vores fokusområde inden for miljø. Jer er stifter og formand for foreningen og den repræsentant i Lokaludvalget for Indre By gennem min suppleantpost for Miljøpunkt21, kommunens NGO om miljø. Min generelle konklusion:

Ud fra et bæredygtighedsperspektiv, som omfatter klima, transport, natur og forurening, er Lynetteholmprojektet den klart bedste måde at løse København og omegns problemer med de store mængder byggeaffald fra private og offentlige aktører samt affaldsjord fra tunneler mm.

Det er en god løsning at tage udvikling i overskuelige etaper. At forsøge at løse hele Danmarks eller blot Sjællands problemer på en gang er uoverskueligt og vil efter al sandsynlighed ende som en sovjetisk femårsplan i kaos og spild. Det er næsten altid mere produktivt at klare overskuelige problemer først og så senere at se på noget, der alligevel først kan ske om 5-50 senere

Bonusinfo:

Mere konkrete bemærkninger fra Lokaludvalgets møde i december er vedlagt som bilag.

Vores konklusion begrundes ud fra følgende betragtninger:

1/ Lovlighed i forhold til EU's miljødirektiv

Vi ser intet juridisk til hinder for denne fremgangs måde, idet de forskellige dele af projektet er adskilt med så mange år, at en samlet fremlægning er absurd. Hertil kommer også, at byggeaffaldet er en daglig udfordring, og hvad halvøens muligheder er kan bedre besluttes tættere på dens fremkomst som et egentligt land.

2/ Et demokratisk overskud og demokratisk forvaltningspraksis

Det er rart at se, at demokratiets spilleregler bliver overholdt, når vi nu har set, hvordan de blev angrebet i USA.

Nedefra og op med tre gode høringer via Facebook. Der er nok flere, der kunne se dem der, end der ville være kommet til et debatmøde i godt vejr og med cafeerne åbne til fortsat debat bagefter og blandt venner.

I en svær situation med Covid-19 og med den daglige 'produktion' af byggeaffald skal der gribes hurtigt ind. Dette er gjort.

Skal der sættes en finger på noget, er det kommunens manglende flertalsstyre. Magistratsstyret er en mudret ledelse, og dette giver forvaltningen "for meget" at skulle have sagt. I denne sag ser jeg dog ingen problemer. Bl.a. har det jo været By&Havn, der har lavet arbejdet

3/ Enighed med By og Havn

Ifølge By og Havn skal Lynetteholm løse to påtrængende problemkomplekser: 1/ stormflodsikre København mod nord, 2/ udgøre et nødvendigt deponi for overskudsjord,

Jeg er fuldstændig enig i, at Lynetteholm er nødvendig og tilstrækkelig for at løse de to førstnævnte problemer vedrørende klimasikring og jorddeponi.

Talen om efterfølgende ideer og scenarier er positiv og viser en visionær kommune.

Trængsel er kommet for at blive, men en omfartsvej til lufthavnen er særdeles påtrængt og vil give kommunen og regionen et økonomisk lift, der er nødvendig for at betale alt.

4/ Miljøkonsekvensrapporten og vedtagne målsætninger for Københavns kommune på klima- og trafikområdet.

Der er ingen realistiske alternativer til deponeringen af byggeaffald. Jeg er ganske enig med rapporten om dette. Det bedste alternativ ville være deponering på de planlagte holme i Køge Bugt, hvortil der er meget længere kørsel for byggeaffaldet. En etablering af Lynetteholm og Østlig Ringvej vil være bedre for Københavns Kommunes klimamålsætning nedfældet i KBH Klimaplanen 2025 om klimaneutralitet i 2025 end disse, og vil samtidig bedre end disse holme overholde den netop vedtagne målsætning fra Kommuneplan 2019 om højst 25 procent biltrafik i 2025 målt som ture ud af totalen af de fire transportformer: biltrafik, kollektiv trafik, cykling og gang.

Dette betyder dog ikke, at kørsel med byggeaffald ikke giver forurening mm. Derfor er det godt, at der tænkes på at aflaste de yderste dele af Refshaleøen med en ny vej, og det er godt, at der sejles jord fra Nordhavnens midlertidige depot, og at ikke al jord skal køres.

Deponi af jord i et hul i Øresund – et projekt i egen ret, ja.

Den foreliggende næsten 700 side lange høringsrapport "Lynetteholm. Miljøkonsekvensrapport", udarbejdet af bl.a. Rambøll for By & Havn, giver et næsten godt indtryk af, hvor omfattende et anlægsprojekt, der er tale om. I rapporten opregnes en længere række nationale og internationale forordninger, love og regulativer, som skal overholdes ved iværksættelse af projektets første etape: afgrænsning og udfyldning af et hul i Øresund med 80 mio. tons jord. Her ses, hvor langt det internationale samfund i EU mm er kommet i bestræbelserne på at sikre et bedre miljø.

Miljøkonsekvensrapportens har fokus på miljøkonsekvenser ved opbygning af en perimeter, en spunsvæg til at holde på jorden i hullet i Øresund og deponeringen af jord i samme hul. Projektet beskrives som et nødvendighedsprojekt i egen ret, dvs. at perimeter og jorddeponi skal betragtes som fuldgyltige projekter. Det er godt, at tingene holdes adskilt fra klimasikringen.

Dette er min største kritik. Et enkelt stormflodsangreb på kommunen er dyrere end klimasikringens diger og sluser. Ergo bør værdierne i København sikres så tidligt som muligt. Ergo bør sluserne etableres snart spunsvæggene er lavet, og ikke vente til 2040, men senest laves færdige inden 2030.

Niels Kongshaug

25 januar 2021

BILAG:

LYNETTEHOLMEN

**KOMMENTARER TIL BY&HAVN's OPLÆG TIL LU-MØDET 10.12,
samt til videooplæggene via Facebook 5 jan. 2021**

Her er mine bemærkninger. Som medlem af den gruppe, der for IBLU og CLU arrangerede det aflyste debatmøde 13/1/21 om denne nye ø (halvø) i forlængelse af Refshaleøen.

Som en del af dette arbejde har vi i gruppen diskuteret vigtige problemstillinger, vi har kontaktet eksperter og set på de vigtigste problemer fra rapporter mm. Vi fandt tre dygtige professorer som oplægsholdere.

På forhånd har jeg ikke haft nogen mening, projektet var stort set ukendt for mig. Min baggrund med min store opgave om havnen har hjulpet. Nu har jeg taget stilling, og her er den.

For det første ser jeg ingen alternativer til Lynetteholmen. Dette den mest "rene", mindst støjende og mindst CO2-afgivende løsning, der kan tænkes. Byggeaffald er ikke en beslutning truffet af en central person, det er "samfundsudviklingen", det er et stort problem, der skal løses, og det er som sne og regn, der *skal* findes en løsning, fordi der dagligt kommer mere. Og den foreslåede er Lynetteholmen.

Alternativer er der, det er nemlig de nye holme ude i Køge Bugt ud for Avedøre Holmen. Ja, jeg har spurgt videre indtil for et par dage siden, og mine kontakter er, som I allerede ved, tilsyneladende og indtil bedre end andre i LU. Disse holme er de reelle alternativer, som man har arbejdet med i staten, i kommunen og i By&Havn, uanset hvad de end siger eller ikke siger.

Men disse nye holme ligger mange km væk. Der er for eksempel 6,5 km fra B&W hallerne på Refshaleøen til mit hjem i Store Kongensgade 108, og er 16,1 km ud til Avedøre Holmes sydlige kant. Så alt andet lige, vil forureningen af støj, møj og CO2 blive 3 gange så slem ved dette alternativ. Det har alle da også afvist helt og holdent, og i en grad, så det end ikke er nævnt i VVM. Men det er det eneste alternativ, og det har været diskuteret.

Der skal altså så køres meget længere og samlet er det klart, at anlægget af disse holme vil forurene mere end Lynetteholmen.

Grusgrave har været nævnt. Hvis nogen har været ude i Nordhavnen, helt ude på spidsen ved den nye anløbskaj, kan det med egne øjne konstateres, at grusgrave er alt, alt, alt for små. Hele Nordhavnen fylder det halve af den kommende Lynetteholm. Det halve! Det er de mængder, som vores by producerer. Som skal ud til Lynetteholmen,

Eller dette alternativ: Et dige rundt om Amager i 6 meters højde med 2 m på tværs foroven og skrå sider vil kunne optage under 10% af al den jord, som Lynetteholmen vil få tilført.

Byggeaffaldet fra småbyggerierne og stilladserne overalt er 40% af det hele, jorden fra metroen er under 10% af det hele og jorden fra offentlige arbejder, f.eks. gravningen af tunnelen til lufthavnen, er andre 10%. Der er ingen andre steder at lægge jorden end Lynetteholmen.

Den eneste realistiske form for genbrug i 2021 er, at man bruger byggeaffaldet og jorden fra de offentlige projekter til at skabe en ny by til nye beboere, måske med noget af det til kystdiger.

Hvad der kan stilles spørgsmål ved, er om udviklingen bare fortsætter fremad og opad. Der er altid nedgangstider som med kartoffelkuren og igen i 2008/9. Men alligevel har samfundet siden demokratiet, kapitalismen og velstanden kom til os i 1800-tallet bevæget sig netop fremad og opad. Så mon ikke også, at der efter de kommende nedgange igen vil ske en ny velstandsstigning! Øen vil måske blive opfyldt langsommere, specielt hvis man bliver bedre til at genbruge f.eks. mursten, jeg fandt et f.eks. det nævnte forsøg på at skære mure ud i en slags klodser, som så blev brugt til nye huse. Fint! Men som som alternative placeringsmuligheder for byggeaffaldet er ingen alternativer til containerne ved byens mange stilladser.

Det eneste alternativ er en seriøs nedgangsperiode, der fjerner alle renoveringer. Men så vil staten sætte gang i offentlige projekter for at stimulere økonomien, og disse vil producere jord, der skal ud til Lynetteholmen.

Næste trin i Lynetteholmen er beskyttelsen ved stormfloder og vandstigninger.

Jeg er nærmest begejstret for visionerne og de skønne malerier af de kommende strandenge på ydersiden. Og genskabelsen af et marint liv gennem den særlige måde at skabe de nye strande på er noget, som vi vil kunne læse om i internationale tidsskrifter fremover. Jeg er rigtig begejstret - at tænke sig, at det offentlige pludseligt nu reelt tænker i naturgenopretning.

Jeg mener, at beskyttelsen af byen er det vigtigste, og jeg er uenig i, at vi kan vente 20 år med at lave sluserne fra nord, sluserne er planlagt til 2040. Eksperterne mener, at truslen kommer fra syd først og vil derfor beskytte derfra først. Med tanke på de værdier, der er i hovedstaden, så bør beskyttelsen fra nord laves inden 10 år max.

Så er der trafikken.

I dag kører alle lastbiler til Nordhavnen, fremover skal de køre til Lynetteholmen. Forskellen er for Indre By, at trafikken vil dale. Der vil komme færre lastbiler, mindre forurening af samme grund. Der er fremlagt kort, der tydeligt viser dette.

Nu har jeg jo været involveret i Christianshavn, så her er tallene derfra: Torvegade havde i gns 2007-2011 i gns. 1.219 tunge lastbiler pr. dag. Dette vil i stige med ca. 30 til ca. 1.249. Hvis den nedgående trend drejer opads. At tale om dette som et problem er latterligt. Store lastbiler kan være et problem på mange måder, men at fokusere på 30 ud af 1249 er ikke frugtbart, og slet ikke når der absolut ingen løsninger eller alternativer findes.

Hovedprincippet i trafikken til Lynetteholmen i stedet for til holmene ved Avedøre er, at der skal køres mindre og der forurenes mindre end andre løsninger.

Jeg har tillid til, at jord fra København Ø mm fortsat vil blive kørt ud til Nordhavnen og sejlet derfra, som jeg sagde på møderne i december. Det vil yderligere lette trafikken i Indre By og måske fjerne alle de ekstra 30 biler på Torvegade.

Det sidste trafikale er, at der på Amager Øst vil blive bygget en ny vej ud til Lynetteholmen. Den skal aflaste de små veje ud mod Refshaleøen og Lynetteholmen. Der er beregnet ligegyldige tal for påvirkningen fra denne vej.

En ny vej vil blive bygget til lastbilernes vægt, og de små veje vil blive friholdt til lokal trafik. Det er godt. Hvis trafikken fortsatte på de eksisterende veje skulle disse repareres. Disse veje kan nemlig ikke holde til de tunge lastbilers kørsel. Sliddet på en vej er cirka 50.000 gange så slemt fra en 20 tons lastbil i forhold til en personbil på 2 ton. (Cirka fordi det afhænger af belægning, dæk, o.m.a.). Så de eksisterende veje vil blive kørt i sæk. Plus lastbiler op ad kolonihaverne. Uanset tallene isoleret for den nye vej er alternativet, nemlig de eksisterende veje, dårligere.

Her er alternativet, nemlig at Lynettehaven flyttes til den nye og tomme havn på Prøvestenen. Det forklares ikke, hvorfor dette ikke sker. I stedet foreslås et kompliceret system af sluser og hæve/sænkebroer.

Kort om Kjelds indlæg,

1/ Legalt: Der er intet legalt imod en VVM om byggeaffald og bybeskyttelse i en omgang, og så nye veje og nye metroer bagefter. Så kan disse nye projekter planlægges på det, der bliver en realitet.

2/ Legitimitet: LU er det nederste led i den demokratiske proces. At arbejde på en demokrati nedefra-og-op metode som foreslået ligner stormløbet på den amerikanske kongres. Det er i bedste fald uigennemtænkt.

3/ Kommuneplan: VVM har intet med kommuneplanen at gøre.

4/ Alternativer. Dem har jeg nævnt og analyseret, Lynetteholmen er den bedst tænkelige løsning på byggeaffaldsproblemet.

4/ (ja, Kjeld har to gange et punkt 4 (?)) VVM er hverken mangelfuld eller manipulerende. Så enkelt kan det siges. Det er ikke rigtigt, at andre kommuner ikke kan planlægge og byudvikle, som de vil. Det gør de, som de vil, og folk flytter derhen, hvortil folk helst vil flytte. Det bestemmes ikke af en VVM eller en Kommuneplan for en anden by. For eksempel planlægger Roskilde for tiden for, hvordan Svorgerslev (vest for Roskilde) skal udvikle sig med gode skoler og til nye børnefamilier og en egen identitet. Sådan er samfundet indrettet, byer planlægger hver for sig. Hvorfor ved Kjeld ikke dette?

Måske vil Lynetteholmen ikke blive bebygget, som man tror i dag. Så kan vi få en ny park, nye boldbaner, en olympisk by måske. Der er intet problem i det. Finansieringen af offentlige projekter vil så blive besluttet, eller disse vil ikke blive bygget.

Københavnsområdet er i øvrigt voldsomt bagud med vejinvesteringer, og vores økonomi er forværret som følge heraf. En ny 4-sporet vej vil opsluge trafik nordfra til Lufthavnen og Sverige. Den vil betyde en stigning i trafikmængden, fordi alle nye veje afhjælper det uudslukkelige behov for at kunne flytte mennesker og varer. Den nye vej er indtægtsskabende, den giver bedre liv. Og fjerne biler fra Indre By, fordi de nu endeligt har forstået, at et gebyr på tunnelen vil få bilerne ind til byen. Den kommende betaling begynder at ligne noget fornuftigt.

Så min indstilling til IBLU er:

- At sluser og beskyttelse mod stormflod etableres inden 2030. Vi vil ikke have ret, hvis det sker inden 2040, vi vil hellere have en by, der var beskyttet, og hvor intet galt skete. Sluser inden 2030!
- At få så meget byggeaffald som muligt sejlet fra Nordhaven eller kørt gennem vej-tunnellen for at undgå forurening mm fra de tunge lastbilers vej gennem byen.
- At acceptere Lynetteholmen som oplagsplads for byens store og konstante produktion af byggeaffald.
- At bifalde de nye planer om strandenge og naturgenopretning, det er en god ting.
- At sige, at den nye vej til lastbiltransporten er god.
- At udtrykke tilfredshed med, at der er fundet en løsning, som er stort set neutral i henseende med alle forureningstyper.
- At bede om udbygning af økonomien bagved ikke at flytte Lynettehavnen (evt. midlertidigt) i forhold til de foreslåede broer, der forekommer uhensigtsmæssigt.

Niels Kongshaug
10 januar 2021

Fra: Astrid Stokholm
Sendt: 25. januar 2021 10:07
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. Projektet er 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, kan man se, at projektet 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 enorme mængder CO₂, og NO_x udledes i forbindelse med transportarbejdet. Man ser under 'Trafikale forhold' s. 18-29, hvordan enorme mængder lastbiler 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. Astrid Stokholm Sørensen

Fra: Karen Sørensen
Sendt: 25. januar 2021 10:07
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Jeg protesterer mod projektet Lynetteholmen. Jeg bor på Frederiksberg, men er borger i det københavnske bymiljø.

Jeg protesterer af 2 overordnede grunde:

1. Boligsituationen i København skulle blive bedre siges det. For det første ligger en eventuel forbedring langt ude i fremtiden. For det andet vil en udvidelse af antallet af boliger en gang ude i fremtiden alene flytte niveauet på boligproblemerne. Hvis et område er attraktivt, vil der altid være en større efterspørgsel efter boliger end byen kan opfylde. Først på det tidspunkt, hvor byen ikke længere er attraktiv, kan byen følge med efterspørgslen. Med andre ord: Byen kan ikke bygge sig ud af en høj efterspørgsel på boliger, men den kan løse sine problemer ved at bygge så meget at den ikke længere er attraktiv. Det er vel ikke den situation, man vil opnå?

2. Selve anlægsfasen er jo en miljømæssig katastrofe med et meget stort antal lastbiler med jord gennem København i mange, mange år. Det giver et kolossalt svineri lokalt med støj og møg og et kolossalt CO2 udslip. Vi har sommerhus i Nordsjælland og i denne sommer har der været mange store jordtransporter der. Det har været voldsomt generende lokalt. Det er dog på landet - i en by ville det have været ulideligt. De klimamæssige konsekvenser er jo også store.

3. Hvis projektet fortsat fastholdes, mener vi at transport ad søvejen er langt mere miljøvenligt. Byen slipper for en helt uoverskuelig lokal forurening med støj og møg og de klimamæssige konsekvenser må være mindre.

Venlig hilsen

Karen Sørensen

Fra: Tim Spangsberg
Sendt: 25. januar 2021 10:10
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende "Lynetteholm"
Vedhæftede filer: Høringssvar Lynetteholmen.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9038104

Til rette vedkommende,

Vedhæftet findes mit høringssvar vedrørende byggeprojektet "Lynetteholm". Tak.

Mvh. Tim Spangsberg

--

Tim Spangsberg
PRODUCTION DESIGNER & VISUAL ARTIST @ [VOKUHILA](#)



Høringssvar vedrørende byggeriet "Lynetteholm":

Som borger i Københavns Kommune er jeg dybt bekymret over planerne om etableringen af byggeprojektet "Lynetteholmen" og den infrastruktur, der er del af dette projekt.

Mine indsigelser til rapporten, der vurderer byggeprojektets virkninger på miljøet er følgende:

- **Øget biltrafik**

Indenfor trafikforskningen er det bredt anerkendt, at mere motorvej fører til flere biler (og derfor mere CO2-udledning, støj og partikelforurening) og således vil planerne for bygningen af infrastruktur, der favoriserer biler som transportmiddel, føre til at København bliver en endnu mere forurenede by end den er i dag, hvor ca. 550 mennesker dør tidligere end forventet som følge af luftforurening.

Til dette må også regnes den enorme forurening som vil være konsekvensen i anlægningsfasen, hvor mange, mange lastbiler, ifølge projektets planlægning skal transportere 80 millioner ton jord igennem vores hovedstad og vores liv de næste 50 år.

Hvordan harmonerer dette med idéen og retorikken om København som en grøn foregangsby og med Danmarks mulighed for at nå sine fastsatte klimamål?

- **Manglende miljøvurderinger for den tilhørende metro og havnetunnel**

Den offentliggjorte miljørapport beskriver anlæggelsen af selve "Lynetteholm", men tager ikke stilling til konsekvenserne af de ledsagende kæmpebyggerier, som begge fremstilles som en infrastrukturel forudsætning for den kunstige ø. Konsekvenserne af den tilhørende metro og havnetunnellen, der i planerne fremlægges som måden at binde "Lynetteholm" sammen med København på, er endnu ikke belyst.

Derfor er det dybt kritisabelt at forestille sig, at politikerne skal kunne gennemføre beslutningen om dette megaprojekts gennemførelse, uden at kende til konsekvenserne af det samlede projekt. Kan der ses bort fra eventuelle katastrofale miljøkonsekvenser forbundet med en vej tunnel mellem Nordhavn og Lufthavnen, fordi beslutningen om at bygge dette kunstige ø-projekt allerede er truffet? Og vil man så gennemføre planen på trods af konsekvenserne for mennesker og natur?

Jeg finder på ingen måde, at der er sikkerhed for, at "Lynetteholm"-projektet ikke kommer til at have grelle konsekvenser for det ellers rene vandmiljø, der er i Københavns havn. Med tanke på hvor vigtigt dette rene (bade)vand er for os, byens beboere mener jeg, at det er uansvarligt at give grønt lys til et projekt, hvis konsekvenser er så beviseligt uoverskuelige.

Det er absolut ikke tillidsvækkende, at beslutningen står til at skulle træffes, når kun halvdelen af kendsgerningerne er afdækket.

En sådan beslutning ville desuden være i strid med gældende EU-direktiver, som foreskriver, at der skal laves en samlet vurdering af, hvordan hele projektet vil påvirke miljøet, inden det er muligt at give tilladelse til byggeriet.

Opsummerende kan det påpeges, at hvis de erklærede formål med byggeprojektet "Lynetteholm", herunder den medfølgende planlagte infrastruktur i form af "Østlig Ringvej" og metroen dertil, er at reducere trafikbelastningen i København, at klimasikre byens kyst og at bygge flere boliger for at reducere boligusikkerheden for byens beboere, så kan der findes billigere, hurtigere og langt mere effektive løsninger.

Derfor opfordres der til en revurdering eller annullering af det planlagt byggeprojekt.

Med venlig hilsen

Tim Broe Spangsberg

Sussie Larsen

Fra: Jesper Andersen
Sendt: 25. januar 2021 10:12
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Til rette vedkommende

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 kravene 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 kravene 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.

Udover den manglende belysning af løsninger mangler jeg strømforholdene og sejladsforholdene i de nye løb afdækket bedre.

Med venlig hilsen

Jesper Andersen
Direktør



Elvium



Det fremsendte materiale i denne mail er fortroligt mellem modtager og afsender og må ikke deles med 3. mand.

Fra: Hans Rugaard ◊
Sendt: 25. januar 2021 10:14
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen
Vedhæftede filer: lynetteholm.ODT

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9038145

Hermed mit høringssvar til VVM Lynetteholm.

Med venlig hilsen

Hans Rugaard Jensen

VVM@tbst.dk

Høringssvar til miljøkonsekvensrapport Lynetteholmen

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår, at der skal placeres en vej med en bro med dæmning, tværs over ind/udsejlingen til Margretheholms Havn.

Broen vil være lukket for sejlere til og fra lystbådehavnen Margretheholms havn, på hverdage i dagtimerne mellem 7 og 16, hvor der skal foregå intensiv lastbilkørsel til og fra Lynetteholmen. Denne placering af en bro og en dæmning tværs over indsejlingen til lystbådehavnen, vil reelt betyde at Margretheholms havn afspærres for sejlerne, og havnen på meget kort sigt mister sin eksistensberettigelse!

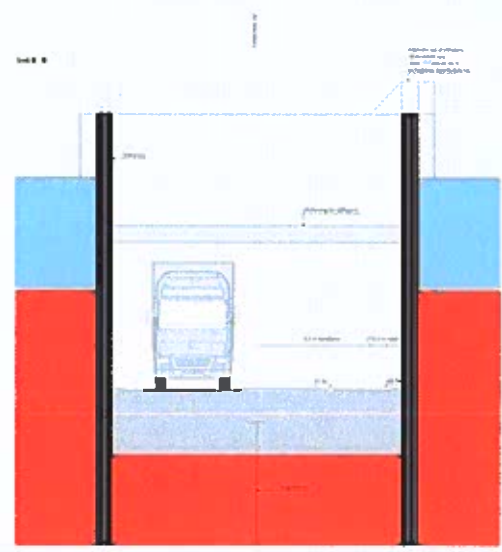
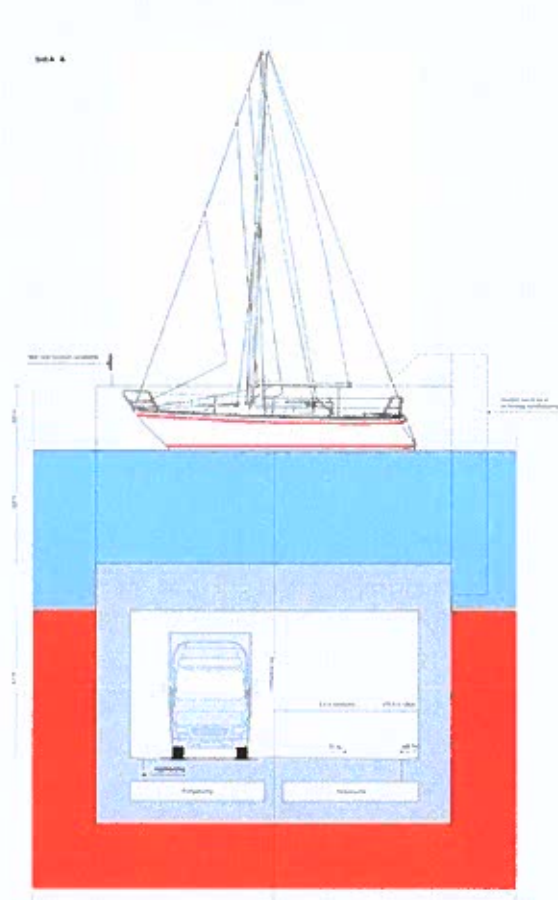
Margretheholms Havn har selv foreslået en billigere og bedre løsning i form af en akvædukt-rampe som både vil give havnen fri ind og udsejling, samt beskytte for støv og støj og være klimasikret.

Denne løsning bør undersøges nærmere som afværgemekanisme i forhold til broen.

Med venlig hilsen

Hans Rugaard Jensen





Side

Quay

Ship

Bus

Deck

Hull

Mast

Rigging

Fenders

Mooring

Bollards

Pylons

Cables

Ropes

Hooks

Winches

Pulleys

Blocks

Tackles

Gears

Motors

Engines

Generators

Transformers

Switches

Circuit breakers

Fuses

Relays

Sensors

Actuators

Controllers

Processors

Computers

Networks

Databases

Servers

Routers

Switches

Hubs

Firewalls

Intrusion detection systems

Security cameras

Access control systems

Alarm systems

Emergency lighting

Fire extinguishers

First aid kits

Lifeboats

Life rafts

Life jackets

Safety harnesses

Fall protection systems

Ventilation systems

Heating systems

Cooling systems

Water supply systems

Waste management systems

Power distribution systems

Communication systems

Navigation systems

Weather monitoring systems

Environmental monitoring systems

Security monitoring systems

Maintenance monitoring systems

Performance monitoring systems

Health monitoring systems

Safety monitoring systems

Compliance monitoring systems

Regulatory monitoring systems

Industry monitoring systems

Academic monitoring systems

Research monitoring systems

Development monitoring systems

Testing monitoring systems

Deployment monitoring systems

Operational monitoring systems

Post-mortem monitoring systems

Forensic monitoring systems

Legal monitoring systems

Ethical monitoring systems

Social monitoring systems

Environmental monitoring systems

Economic monitoring systems

Political monitoring systems

Cultural monitoring systems

Religious monitoring systems

Philosophical monitoring systems

Artistic monitoring systems

Scientific monitoring systems

Technological monitoring systems

Medical monitoring systems

Agricultural monitoring systems

Industrial monitoring systems

Commercial monitoring systems

Government monitoring systems

Military monitoring systems

Law enforcement monitoring systems

Intelligence monitoring systems

Counterterrorism monitoring systems

Counterintelligence monitoring systems

Counterespionage monitoring systems

Counterproliferation monitoring systems

Margretheholm Havn

Jordbrønde og Lyngsteholmen

Altvedskov og kompostering

Slædevej

Tværsnit

Side

Quay

Ship

Bus

Deck

Hull

Mast

Rigging

Fenders

Mooring

Bollards

Pylons

Cables

Ropes

Hooks

Winches

Pulleys

Blocks

Tackles

Gears

Motors

Engines

Generators

Transformers

Switches

Circuit breakers

Fuses

Relays

Sensors

Actuators

Controllers

Processors

Computers

Networks

Databases

Servers

Routers

Switches

Hubs

Firewalls

Intrusion detection systems

Security cameras

Access control systems

Alarm systems

Emergency lighting

Fire extinguishers

First aid kits

Lifeboats

Life rafts

Life jackets

Safety harnesses

Fall protection systems

Ventilation systems

Heating systems

Cooling systems

Water supply systems

Waste management systems

Power distribution systems

Communication systems

Navigation systems

Weather monitoring systems

Environmental monitoring systems

Security monitoring systems

Maintenance monitoring systems

Performance monitoring systems

Health monitoring systems

Safety monitoring systems

Compliance monitoring systems

Regulatory monitoring systems

Industry monitoring systems

Academic monitoring systems

Research monitoring systems

Development monitoring systems

Testing monitoring systems

Deployment monitoring systems

Operational monitoring systems

Post-mortem monitoring systems

Forensic monitoring systems

Legal monitoring systems

Ethical monitoring systems

Social monitoring systems

Environmental monitoring systems

Economic monitoring systems

Political monitoring systems

Cultural monitoring systems

Religious monitoring systems

Philosophical monitoring systems

Artistic monitoring systems

Scientific monitoring systems

Technological monitoring systems

Medical monitoring systems

Agricultural monitoring systems

Industrial monitoring systems

Commercial monitoring systems

Government monitoring systems

Military monitoring systems

Law enforcement monitoring systems

Intelligence monitoring systems

Counterterrorism monitoring systems

Counterintelligence monitoring systems

Counterespionage monitoring systems

Counterproliferation monitoring systems

Fra: Liv Rødskov
Sendt: 25. januar 2021 10:19
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

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.

Fra: hanne larsen
Sendt: 25. januar 2021 10:21
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Støt Margretheholms Havn

Send dit høringssvar NU

Kopier nedenstående tekst ind i en mail og skriv dit navn

send mailen til

VVM@tbst.dk mærket Lynetteholm

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 kravene 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 kravene 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.

Hanne Larsen

Fra: Sabina Andersen
Sendt: 25. januar 2021 10:33
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Høringssvar vedrørende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Mit navn er Sabina Pehrson, jeg bor på Margretheholmen sammen med min mand og vores to små piger på henholdsvis 2 måneder og 3 år. Vi bor på Margretheholmsvej 51, hvorfor vores terrasse og vinduer ligger ud mod Forlandet, som løber ca. er 10 meter fra vores terrasse.

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

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

Ad 1 – Plankeværk langs Forlandet

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

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

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

Ad 2 – Trafikale udfordringer i området

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

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

Forlandet og Refshalevej er snoede og smalle veje med kraftige sving og uden udsyn. Der er kun én cykelsti i den ene side af Refshalevej, som stort set alle beboere på Margretheholmen benytter på vej til områdets institutioner og skoler. Men cykelstien er uden forhøjning og kantsten, og vi oplever dagligt at måtte råbe efter egne og/eller andres børn, at de skal passe på, når biler og store køretøjer (busser og lastbiler) i høj fart skærer svingene af og kører ind

over cykelstien. Der er ikke engang et fortov, som vi kan bruge som alternativ, da det kun findes i den anden side af vejen. I den side har man valgt slet ikke at lave en decideret cykelsti, men i stedet gjort det eksisterende fortov til en kombineret sti for fodgængere og cyklister. En problematisk og uholdbar løsning, da der er alt for mange mennesker, som dagligt benytter denne vej, hvilket ofte skaber konflikter mellem fodgængere og cyklister. For så vidt angår området omkring Kløvermarken, mangler der også lyskryds og fodgængerfelter. Dette på trods af, at vejene benyttes af beboerne i området, herunder fra Margretheholmen og fra kolonihaverne, til fritidsaktiviteter (på Kløvermarken og på Amager), til arbejde, besøg til Strandparken mv. Samtidig er det den foretrukne vej for de mange lastbiler, som dagligt kører til forbrændingsanlægget HOFOR og de nye anlægsarbejder ved Operaen. Raffinaderivej langs Kløvermarken er godt 1 km lang, men der er kun cykelsti de første 25 m ved boldklubben på den ene side af vejen. På resten af vejen er der ingen cykelstier, og der er kun ét fortov. Vejen er dårligt oplyst, og der er ikke etableret fartbump. Det betyder i praksis, at biler og lastbiler kører ekstremt stærkt på den relative lange (lige) strækning, og det gør den selvsagt farlig at benytte som cyklist i det hele taget – og ikke kun for cyklende børn.

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

Med venlig hilsen
Sabina Pehrson

Fra: Hans Kurt Pedersen
Sendt: 25. januar 2021 11:00
Til: VVM-Sager
Emne: Magretholmen.

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 kravene 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 kravene 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.

Hilsen Kirsten Pedersen

Fra: Jan Verner Nielsen
Sendt: 25. januar 2021 11:04
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

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 kravene 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 kravene 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.

Mvh. Jan Verner Nielsen

Fra: Ida Katrine Hoffmeyer
Sendt: 25. januar 2021 11:06
Til: VVM-Sager
Emne: Vil gerne stemme imod Lynetteholmsbyggeriet

Håber det er det rigtige sted

Mener det er helt vanvittigt at udsætte en bydel som Christianshavn for al den gennemkørende lastbilstrafik samt hvad der yderligere tilstøder.

Christianshavn er i forvejen ved at blive en gennemfartsbydel, der oversvømmes af turister og stor trafik af cykler der benytter Inderhavnsbroen (som jeg dog mener er rigtig god). Bydelen skal beskyttes, ikke ødelægges.

Mvh

Ida Hoffmeyer

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

1. **Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
2. **Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.**
3. **Lynetteholm og associerede projekter 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 førtidspensionister eller studerende, som mig selv. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

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

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

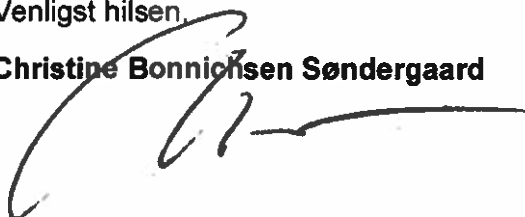
Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spunsnedsættelse, og derefter igen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

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

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

Venligst hilsen,

Christine Bonnichsen Søndergaard



Kontakt:

Fra: Bo Andresen
Sendt: 25. januar 2021 11:10
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar til anlæggelsen af Lynetteholmen
Vedhæftede filer: indsigelse i forhold til VVM redegørelsen for det foreslåede byggeri af Lynetteholmen.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9038260

Dette er en indsigelse i forhold til VVM redegørelsen for det foreslåede byggeri af Lynetteholmen

Strømforhold.

Jeg mener at strømforholdene i og omkring Københavns havn ikke er tilstrækkeligt undersøgt. Konsekvensen af opførelsen er ikke tilstrækkeligt undersøgt. Forandringer i strømforholdene og sedimentaflejringer kan medføre store konsekvenser for vandkvaliteten i og omkring København. I den forbindelse er der brug for en second opinion, så vi er sikre på konsekvenserne. Så det arbejde der er gjort i de sidste årtier med at gøre det muligt at bade i Københavns Havn - ikke ødelægges.

Transport af jord.

Det er en skandale at man vil transportere så store mængder af jord igennem København, og ud til Amager. De mange lastbiler vil gøre en stor skade på livskvaliteten for de borgere der er nabo til de berørte gader. Jeg bor selv i Lundtoftegade, hvor der blev kørt mange lastbiler igennem i forbindelse med udgravningen af metro City ringen i Nørrebroparken v. Hillerødgade. Stærkt generende for de mange naboer.

Hvis der endelig skal laves jord opfyldning, må det være muligt at sejle det på pramme, for at mindske generne for byens befolkning.

Fremtidens oversvømmelser

Når der i fremtiden er risiko for oversvømmelser i København, er der størst sandsynlighed for at vandmasserne vil komme sydfra - fra Køge Bugt - og ikke nordfra. Vandet vil passere slusen ved Tegholmen, men ikke kan komme ud på den anden side da Lynetteholmen vil fungere som en stopklods. Derved vil det øge risikoen for oversvømmelser i Københavns Havn.

Mvh.

Bo M. Andresen

--
Med venlig hilsen
Bo M. Andresen

Dette er en indsigelse i forhold til VVM redegørelsen for det foreslåede byggeri af Lynetteholmen

Strømforhold.

Jeg mener at strømforholdene i og omkring Københavns havn ikke er tilstrækkeligt undersøgt. Konsekvensen af opførelsen er ikke tilstrækkeligt undersøgt. Forandringer i strømforholdene og sedimentaflejringer kan medføre store konsekvenser for vandkvaliteten i og omkring København. I den forbindelse er der brug for en second opinion, så vi er sikre på konsekvenserne. Så det arbejde der er gjort i de sidste årtier med at gøre det muligt at bade i Københavns Havn - ikke ødelægges.

Transport af jord.

Det er en skandale at man vil transportere så store mængder af jord igennem København, og ud til Amager. De mange lastbiler vil gøre en stor skade på livskvaliteten for de borgere der er nabo til de berørte gader. Jeg bor selv i Lundtoftegade, hvor der blev kørt mange lastbiler igennem i forbindelse med udgravningen af metro City ringen i Nørrebro parken v. Hillerødgade. Stærkt generende for de mange naboer.

Hvis der endelig skal laves jord opfyldning, må det være muligt at sejle det på pramme, for at mindske generne for byens befolkning.

Fremtidens oversvømmelser

Når der i fremtiden er risiko for oversvømmelser i København, er der størst sandsynlighed for at vandmasserne vil komme sydfra - fra Køge Bugt - og ikke nordfra. Vandet vil passere slusen ved Teglholmen, men ikke kan komme ud på den anden side da Lynetteholmen vil fungere som en stopklods. Derved vil det øge risikoen for oversvømmelser i Københavns Havn.

Mvh.

Bo M. Andresen

Fra: Annika .Martins
Sendt: 25. januar 2021 11:23
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar ang. Lynetteholmd. 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 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) 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 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,

Annika Martins

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

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

Nada Dayeh

.

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Jette Lindgaard
Sendt: 25. januar 2021 11:26
Til: VVM-Sager
Emne: Vedr. byggeri af/på Lynetten.

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min egenskab af borger bosat i Københavns Kommune, med den hensigt 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 mig og alle andre beboere i kommunen, både hvad angår vores livskvalitet og brugen af vores 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 øge mængden af biltrafik i kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

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

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

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

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

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

Med venlig hilsen

Jette Lindgaard

Fra: Erik Jørgensen
Sendt: 25. januar 2021 11:29
Til: VVM-Sager
Emne: "Lynetteholm"

Jeg reagere vedr. jordtransport til Lynetteholm.

Jeg kan se det vil skabe en voldsom forøget trafik, af meget tung trafik bl.a. igennem indre by.

Det er en stor belastning af selve vejnettet og af selve kørebanen, der til kommer den forøgede forurening af indre by. Man arbejder på at sænke forureningen med forskellige tiltag som, færre biler i centrum, el-bus drift, el biler. Der efter lader man masser af tunge diesel-lastvogne køre i pendulfart igennem byen i over 10 år, det hænger ikke sammen.

Det ville være på sin plads at bruge søvejen. Det er muligt lidt dyrere, men det må man så tage med i budgettet. Det ville også være en flot udmelding til borgerne i vores by.

Jeg er hermed imod jordtransport, igennem indre by, til Lynetteholm.

Med venlig hilsen

Erik Jørgensen

Fra: Taina Hvidlykke
Sendt: 25. januar 2021 11:39
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar ang. Lynetteholm
Vedhæftede filer: Høringsvar Lynetteholm.DOC

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9038328

Hej,

Hermed sender jeg mit bidrag til Høringsvar ang. Lynetteholm i håb af at det vil være med til bevare den smukke havudsigt over den historiske Trekroner fort til alle københavnere, nu og i fremtiden.

Venlig hilsen

Taina Hvidlykke

Valby

d. 25. 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) København vil miste en historisk havudsigt over trærkroner og den vil jeg gerne beskytte

2) Støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen

3) 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*

4) 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:

- 5) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- 6) Ålegræs der forsvinder, således at vi mister den CO2 de binder pt samt den biodiversitet, som har ålegræsegnene som naturligt habitat
- 7) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- 8) 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,

NAVN Taina Hvidlykke

ADRESSE

EMAIL

TLF

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

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.

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,

Asger Bille Arnbjörn

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Poul Hviid
Sendt: 25. januar 2021 11:58
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

1. Jeg tilslutter mig nedenstående generelle karakteristik fra Kim Hjerrild (pkt. 4), og vil generelt protestere imod, at der ikke i VVM-rapporten tages tilstrækkeligt hensyn til den miljøskade der vil ske ud for Københavns Havn, når man fylder jord på det område, der nu er bevokset med ålegræs,
2. Miljøskaden fra jordtransporterne igennem byen er også groft nedtonet, og betydning af at gøre indsejlingen til havnen nordfra meget smallere er helt katastrofal.
3. Med venlig hilsen Poul Hviid, Vanløse
4. Hele processen omkring Lynetteholmen er, så vidt jeg kan se, en klar overskridelse af Planlovens paragraf 5.i. og 5.j. Det bør der rejses klage over til erhvervsministeren (som har planloven under sit ressort). Når der foreligger svar fra Simon Kollerup, så kan vi gå videre til ombudsmanden med denne del også. Det mere grundlæggende problem, som VVM-undersøgelsen jo sætter lys på, er, at vi har sat ræven til at vogte gæs, med et By & Havn som både er rekvirent, faglig ekspert - OG primær interessant i at realisere Lynetteholmen. Det bør også gøres til genstand for formelle klageskridt.

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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,

Viktor Zeuthen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Signe Kjøller
Sendt: 25. januar 2021 12:00
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar omkring Lynetteholmen

Jeg protesterer mod hele Lynetteholm projektet.
Jeg mener, det er fuldstændig uansvarlig at gennemføre et så stort byggeprojekt.
Det gælder på alle områder: klima, økonomi, hensyn til beboere, støjgener osv.
I ødelægger byen. Den kan ikke bære alle de mennesker og specielt trafik.
Det går ikke.
MVH
Signe Kjølker

Fra: mathilde lunderskov <
Sendt: 25. januar 2021 12:03
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringssvar ang Lynetteholmen

Som borger i Købehavn er jeg stærkt bekymret over det planlagte forslag omkring etablering af Lynetteholmen.

Fint at sikre Københavns havn mod stigning i havoverfladen, men dette kan gøres billigere og effektivt ved hjælp af volde og sluser - en hel ø men luksusboliger lyder som noget der kunne etableres i Dubai ikke København!

De utrolig mange lastvogne der dagligt skal pendulere frem og tilbage gennem København i årtier er fuldstændig ubærligt at tænke på. Især når der er et kraftigt ønske om at nedbring antallet af lastbiler i byen, ikke kun grundet deres udledning af skadelige partikler - men også fordi en rapport fra vejdirektoratet i 2020 viste en betragtelig stigning af personer der mister livet i trafikken, den stigning kan man kun frygte stiger eksponentielt i Københavns området, hvor især ulykker med lastbiler har stor dødelighed.

Så et dyrt, skørt prestigebyggeri som Lynetteholmen håber jeg aldrig bliver en realitet.

Venlig Hilsen
Mathilde Lunderskov

Fra: Vendersgade Nørre Farimagsgade <flintesten1363@gmail.com>
Sendt: 25. januar 2021 12:08
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm
Vedhæftede filer: Lynetteholm.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9039102

Høringsvar ang. Lynetteholm

d. 25. 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 iøvrigt 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,

NAVN:

Beboerforeningen Flintesten,

Vendersgade 13 og Nørre Farimagsgade 62

15 lejemål, 32 beboere

Formand, Marie Rømer Westh

ADRESSE: Vendersgade 13, [3.tv.](#)

EMAIL: flintesten1363@gmail.com

TLF: +45 22140837

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

--
Beboerforeningen Flintesten
Vendersgade 13, 1363 København K
Nørre Farimagsgade 62, 1364 København K

Høringsvar ang. Lynetteholm

d. 25. 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 iøvrigt 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,

NAVN:

Beboerforeningen Flintesten,
Vendersgade 13 og Nørre Farimagsgade 62

Formand, Marie Rømer Westh

E-mail: marie@flintesten.dk
.

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

Fra: Klara Kollöffel
Sendt: 25. januar 2021 12:11
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm, Journal nr. TS6040102-00024

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tak.

Mvh

Klara Nordahl Kollöffel

Fra: Torben Moegelmose
Sendt: 25. januar 2021 12:15
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

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 kravene 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 kravene 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

Torben Møgelmosé

Fra: Julie Hyld Peitersen
Sendt: 25. januar 2021 12:25
Til: VVM-Sager
Emne: Indsigelse mod Lynetteholm

Til rette vedkommende.

Jeg gør hermed indsigelse mod bygningen af den kunstige ø Lynetteholm.

Jeg mener at der er både miljømæssige og menneskelige omkostninger, som klart overstiger det positive udbytte af så stort et anlægsarbejde. Især er fragten af jorden til opfyldningen en uforholdsmæssig omkostning. Det vil betyde 72 lastbiler i timen i 10 timer hver dag indtil 2035. Jeg beder på det kraftigste om at dette uhyrlige byggeprojekt stoppes.

Med venlig hilsen

Julie Mette Hyld Peitersen

Sendt fra min iPhone

Fra: Inger Hutters
Sendt: 25. januar 2021 12:26
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar i forbindelse med etablering af Lynetteholm
Vedhæftede filer: 2021-01-25-ØsterbroHavnekomiteHøringssvarLynetteholm.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9039281

Angående høring om Miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm.

Jeg medsender hermed høringssvar fra Østerbro Havnekomité.

Med venlig hilsen

Inger Hutters, formand for Østerbro Havnekomité



Virusfri. www.avast.com



Østerbro Havnekomité

24. januar 2021

Høringssvar til Miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm.

fra Østerbro Havnekomité

Østerbro havnekomité vil i høringssvaret komme ind på

- Stormflodssikring af København.
- Placering af Lynetten.
- Påvirkning af havbunden i og omkring Lynetteholm og i Øresund.
- Afledte konsekvenser.
- Problemer med hele projektet
- Konklusion: Projektet bør sættes på pause.

Den 8. november 2019 skrev Østerbro Havnekomité i forbindelse med høringen: "Ideer og forslag angående etablering af Lynetteholm" følgende :

"Regeringen og Københavns Kommune indgik den 5. oktober 2018 en principaftale om at anlægge en kunstig ø, Lynetteholmen, mellem Nordhavn og Amager.

Det har ikke været muligt at drøfte dette projekt i sin helhed. Der har desværre heller ikke været mulighed for en demokratisk debat om de ledsagekonsekvenser, det har.

Projektet vil sluge uhyre summer i anlægsudgifter og forholder sig ikke til de rammevilkår, at Danmark i 2030 skal have skåret sit CO₂-udslip ned med 70%."

Det skrev Østerbro Havnekomité i 2019.

Men der er ikke blevet lyttet til os.

Vi har derfor den 14. januar henvendt os til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen med krav om en forlængelse af høringsfristen til VVM-redegørelsen for Lynetteholm. Henvendelsen er begrundet i den nuværende nedlukning af muligheden for at afholde møder o.l. på grund af Covid-19 smitten, sammenholdt med den særlige udformning, som den foreliggende

VVM-redegørelse har. Desværre fik vi, lokaludvalg i de berørte bydele og flere andre organisationer afslag på henvendelsen.

Som vi anførte dengang, er det vigtigt at drøfte projektet i sin helhed.

Efter vor opfattelse er det tvivlsomt om denne VVM redegørelse – på trods af sin sidemæssige omfangsrighed – opfylder kravene i EU's bestemmelser om VVM redegørelser. Vi vil derfor anmode Transportministeriet om at få bekræftet fra EU, om en sådan ufuldstændig VVM rapport opfylder EU-bestemmelsernes krav

Der har på grund af COVID-19 nedlukningen ikke kunnet afholdes borgermøder, herunder møder i de berørte organisationer og høringspartnere.

Transportministeren har henvist til, at der har været afholdt en række virtuelle orienteringsmøder med mange deltagere, og det udsendte materiale er set af mange. Dette viser efter vor mening, at der er stor interesse for sagen, men det er jo ikke at sidestille med borgerindflydelse, at der er mulighed for informationer.

For borgerne virker det også som tegn på, at man ikke ønsker borgerindflydelse, at udkast til forslaget til Anlægsloven (Forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm) er udarbejdet og udsendt inden høringsfristen for VVM redegørelsen er udløbet

Der har været afholdt et offentligt informationmøde den 5. januar. Mødet var indkaldt af By&Havn, som er bygherre i projektet og var, så vidt vi ved, ikke indkaldt via pressen. By&Havn har desuden afholdt oplysningsmøder med udvalgte organisationer.

I en video på mødet udtalte Nanna Vestergaard fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at projektet indeholder 4 dele

- Bidrag til klimasikring af København,
- Arealudvikling,
- Disponering af overskudsjord og
- Bidrag til finansiering af overordnet infrastruktur.

Man var kun blevet anmodet om at tage stilling til disponering af overskudsjord.

Men hun oplyste ikke, hvem, der har besluttet denne opdeling og afgrænsning, og nogen må have taget den beslutning. Derfor har vi den 15. januar 2021 henvendt os til Transportminister Benny Engelbrecht for at få oplyst, hvem der har taget den politiske beslutning om at opdele miljøvurderingen af projektet, Lynetteholm, selv om hele projektet er planlagt til behandling i Folketinget, som tre selvstændige projekter i løbet af de næste 3 år. Også spørgsmålet om den igangsatte – begrænsede – VVM-redegørelse opfylder EU direktivets krav er blevet rejst.

De afledte konsekvenser af jordpåfyldningen: klapning af sediment og ændring af 2 sejlrender er sendt i en ny efterfølgende høring, Temarapport for klapning og ændring af sejlrende ifm. Etablering af Lynetteholm, der slutter 17. Februar. I det medfølgende materiale fremgår, at i forbindelse med anlæg af Lynetteholms perimeter skal den bløde havbund skiftes ud med sand for at sikre, at dæmningerne etableres på et stabilt grundlag.

Der skal foretages uddybning af sejlrende for at skabe svajeplads for skibe med anløb til Prøvestenen og der skal uddybes i Kronløbet mod Levantkaj.

Klapningsområdet er i Køge Bugt. Områdernes areal er usikkert og spredningen af forurenede stoffer følger spredningen af det finkornede sediment.

Stormflodssikring af København.

I april 2017 udarbejdede Københavns Kommune et Opdateret overslag for sikring af København mod stormflod.

Den umiddelbare anbefaling er, at der etableres landbaserede diger og mure de steder, hvor vandet først vil oversvømme land (fra lavpunkterne mod havet) samt etableres porte/dæmning ved Kalvebodbroen så hurtigt som muligt **Risikoen for stormflod er i første omgang størst fra syd.** Risikoen stiger siden meget kraftigt, hvis havvandstanden stiger som forudsagt.

Stormflodsplan for København (2017) anbefaler ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt, at etableringen af sikringer mod stormfloder fra syd påbegyndes nu, hvorimod etableringen af **sikringer mod stormfloder fra nord kan vente nogle årtier endnu.** Derfor er størstedelen af de nye tiltag i denne plan relateret til oversvømmelsesrisici knyttet til stormfloder fra syd.

Det samme resultat når man frem til i Risikostyringsplan 2021 for Køge Bugt – København, som nu er ude i høring.

I bilag til stormflodsplanen ses et kort over foreslåede dæmninger og porte, høj kant og jorrdiger. Der er indtegnet ret lange forløb af jorrdiger.

Derved rejses et vigtigt spørgsmål: Er der jord nok til både Lynetteholm og de foreslåede jorrdiger rundt om København og langs Køge bugt?

Lynetteholm skal i forslaget placeres på 10-12 m dybt vand og i følge By&Havn skal der bruges 80 mio. tons jord, som skal sendes med 350 lastbiler hver dag i mindst 30 år. Jordopfyldet skal komme fra byggeprojekter i Københavnsområdet og tabeller viser, at mængden kan svinge år fra år.

Jord og genanvendeligt byggeaffald er en ressource, som skal anvendes efter en samlet plan. Stormflodssikring af hele hovedstadsområdet skal tænkes ind i den plan.

En af de foreløbige målsætninger for stormflodsplanen er at Københavns Kommune i løbet af de kommende 3-4 år undersøger og fastlægger, hvordan Københavns Kommune på sigt skal højvandssikres mest hensigtsmæssigt med størst mulig værdi for kommunens borgere og erhverv i hverdagen.

Som klimasikring/stormflodssikring er en stor kunstig ø som Lynetteholm unødvendig.

Lynetten

Det kom frem i pressen i forsommeren, at København i årevis har udledt milliarder af liter urensset spildevand ud i Øresund. Ekspert udtaler, at det drejer sig om 35 milliarder liter spildevand i løbet af de sidste 5 år. Ifølge professor i marinbiologi Stiig Markager, er

Renseanlægget Lynetten i København så elendigt, at det skader havmiljøet meget mere end man kunne forvente.

Regeringen og Københavns Kommune vil anlægge en ny ø og byudvikle Refshaleøen. I den forbindelse er en proces sat i gang, hvor bestyrelsen i det fælleskommunale BIOFOS drøfter, hvor Lynetten skal flyttes hen. At finde 350.000 m² til formålet bliver en udfordring.

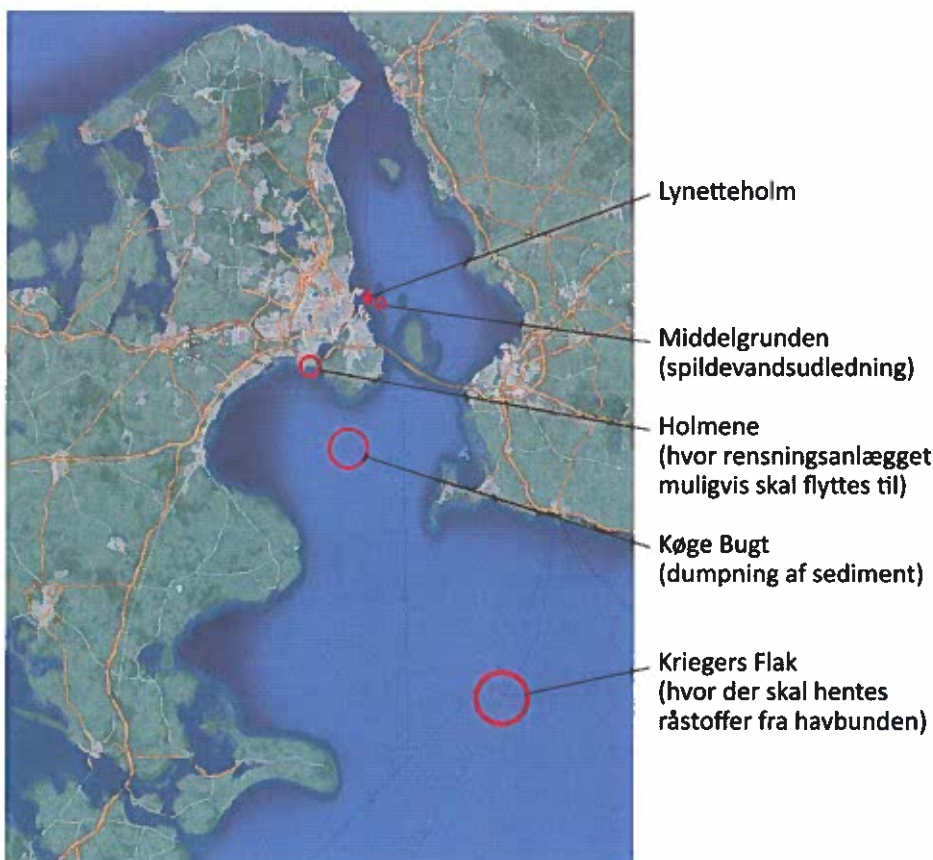
Lugtgenerne vil gøre det umuligt at opføre boliger tæt på.

Flytningen af Lynetten er blevet præsenteret som en mindre del af Holmene-projektet ud for Avedøre, men økonomisk set kan den blive en kæmpe post.

Det bør indgå i miljøvurderingerne, da der bliver brug for jordopfyld, og udledninger fra det nye Lynetten vil ændre på havbunden og havmiljøet i dele af Øresund.

Selvom processen med at flytte Lynetten er i gang, har VVM-redegørelsen om Lynetteholm rigtig mange overvejelser over flytning af udløb fra det nuværende Lynetten.

Påvirkning af havbunden i og omkring Lynetteholm og i Øresund.



Der vil ske store ændringer i havbunden, hvis projekt Lynetteholm gennemføres.

- Havbund med farligt indhold på et 275 ha stort område skal fjernes. Det vil medføre, at sedimenter vil spredes i et større område og f.eks lægge sig på det ålegræs ved Trekroner, som man mener at beskytte. Ålegræsset tåler ikke at blive dækket af sedimenter i perioder igennem måske mange år. Da det meste af perimeteren rundt om

Lynetteholm vil være skrå stensætninger vil arealet på havbunden været noget større end 275 ha.

- Det øvre sedimentlag er forurenet med en række tungmetaller og organiske stoffer, som vil spredes med sedimentet og i nogen grad også frigives til vandfasen. Ligeledes vil der frigives N (kvælstof) og P (fosfor) i forbindelse med gravearbejdet.
- Det fjernede materiale skal anbringes på 2 store områder i Køge Bugt. I en separat høring om "Temarapport for klappning og ændring af sejlrende ifm. Etablering af Lynetteholm" på side 36 står: "Den mest forurenede del af det opgravede havbundsmateriale bliver deponeret i det eksisterende havneslamsdepot på Refshaleøen. Den rene og lettere forurenede del af havbundsmaterialerne skal klappes på to klappladser i Køge Bugt". Klappningen i Køge Bugt fremgår ikke af VVM-redegørelsen om Lynetteholm.
- Der vil også ske ændringer i havbunden ved uddybningen af sejlrenden ved Prøvestenen og Kroneløbet ved Levantkaj, som heller ikke fremgår af VVM-redegørelsen for Lynetteholm.
- De lavvandsområder, der er tæt på projekterne, udgør et netværk af sandbanker med frodig vækst af ålegræs og andre havgræsser samt sten- og grusområder med store alger, de "blå skove"
Disse "blå skove", er hjemsted for fisk, muslinger, slangestjerner og vandlopper. De blå skove optager lige så meget CO₂ fra luften, som et tilsvarende skovareal på land. De opsamler partikler og fastholder organisk stof på bunden, som de selv udnytter, og de producerer ilt, der frigives til vand og luft. De har også en dæmpende effekt på bølgepåvirkningen ind mod land. Det kystnære farvand og de lavvandede områder omkring København har derfor stor betydning både for kysten og for biodiversiteten i Øresunds økosystem
- Havbunden ved Kriegers Flak ud for Møn ser også ud til at blive berørt. Det er anført, at man forventer, at der skal hentes sand her. Det kræver dog en særlig tilladelse. I opbygning af Lynetteholm viser tegninger, at der også skal placeres sand i opbygning af digerne.
Kriegers Flak er et frodigt fiskeyngelområde.
- Det er tidligere nævnt, at der vil ske ændringer af Lynetten og dens udløb i Øresund. Hvis man som foreslået i VVM-rapporten vælger at flytte overløbsledningen fra Kongedybet til Middelgrunden, vil det gå voldsomt ud over de havskove og dyr, der holder til derude. Middelgrunden er et stort område med 3-5 m dybde med sund og frodig havskov med et rigt dyreliv. Det er slut, hvis de to ledninger føres derud. I VVM-redegørelsen s. 275 fig. 12-21 ses, at badevandskvaliteten derude forventes at blive ringe i hele det centrale område.
- Og dertil kommer ændringer og ødelæggelse af havbunden som følge af den del af projektet der vedrører nedsænkning af havnetunnel og en udbygning af metroen i København.

Der er samlet set tale om meget store ændringer i havbunden i Øresund på et tidspunkt, hvor der i Folketinget bliver forberedt et lovforslag om en Havplan og hvor flere partier har udtalt ønske om at frede Øresund, at gøre Øresund til Naturpark.

Beskyttelse af Øresund sker i samarbejde med Sverige i Øresundssamarbejdet. I forbindelse med Lynetteprojektet har Länsstyrelsen Skåne den 7.11.2019 udtalt : Det er ikke troværdigt for Øresundsvattensamarbejdet at acceptere at udfylnaderne fortsætter i Øresund.”

Jordopfyldningerne til Lynetteholm skal placeres i Kongedybet, som er det sted vi fra historien kender fra slaget på Rheden 1801. Vi har derfor henvendt os til Københavns Museum for at høre om området er blevet undersøgt af marinarkæologer og om områder er omfattet af gravfred.

Afledte konsekvenser

Havmiljø

Vi henviser til bilaget sidst i det her dokument fra Kirsten Olrik, biolog cand.scient, Ph.D.

Kørsel med jord

Den jord, der skal køres ud til opfyldningsområdet skal køres på lastbiler, 350 ture per dag i 30 år. Og derefter et ukendt antal ture med byggemateriale i yderligere 20 år eller mere. De nye veje på Prøvestenen og Refshaleøen skal løse problemet med tung transport herude, men man ignorerer at disse transporter også skal igennem det beboede Amager, broafsnittene og det københavnske vejnet.

Disse ekstra transporter beskrives som uden betydning, da der her i forvejen er for meget trafik og trængsel. Men kørslen bliver koncentreret på få veje, fordi al jorden skal et sted hen, Lynetteholm, i stedet for at blive anvendt til diger mange steder, som det bliver foreslået i Stormflodsplanen for København.

I København Kommunes høringssvar til miljøvurdering af Lynetteholm fremgår, at Københavns Kommune er bekymret og vil anmode staten om, at der gennemføres tiltag, der giver Københavns Kommune de fornødne redskaber til at kunne regulere eller understøtte en jordtransport. Der er behov for afværgeforanstaltninger for at forbedre trygheden.

Problemer vedrørende hele projektet

Som vi påpegede i indledningen er Lynetteholm et samlet projekt, der også indeholder en havnetunnel, udbygning af metronettet og anlæg af en bydel på størrelse med Hillerød.

Havnetunnel

Ideen om en havnetunnel har før været drøftet politisk i Københavns Borgerrepræsentation. Forslaget om en havnetunnel burde aldrig være kommet frem igen. Den 10.2.2000 behandlede Borgerrepræsentationen i København et lignende forslag om en havnetunnel. Her fremsatte overborgmester Jens Kramer Mikkelsen (S) følgende beslutningsforslag *”Idet det konstateres, at en havnetunnel skaber flere problemer end det løser, stoppes arbejdet med havnetunnelprojektet”*.

Forslaget blev vedtaget.

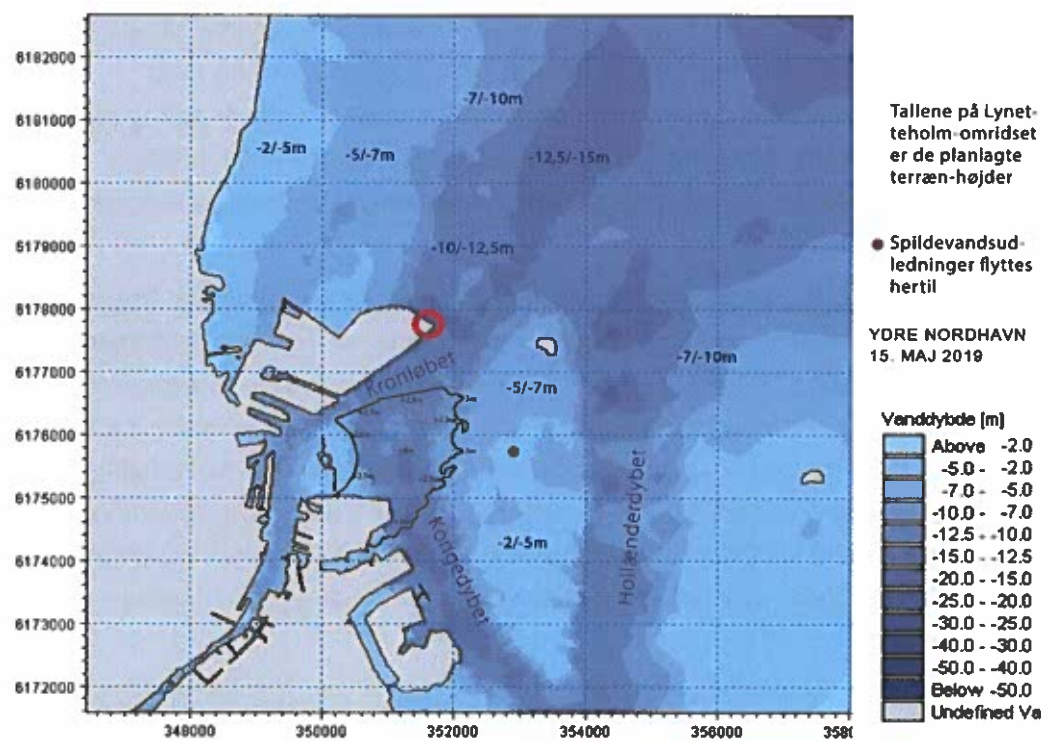
Anlægget vil, hvis det bliver gennemført, få stor skadelig effekt for havbunden i det meste af havneområdet.

Og det vil ifølge trafikforskere ikke hjælpe den i forvejen alt for intensive trafik gennem København; men kun lette trafikken fra Nordsjælland til Kastrup Lufthavn

Vi henviser til høringssvar fra Rådet for bæredygtig trafik og NOAH-trafik.

Amagerværket

Det er anført i VVM-redegørelsen, at en strømsvækkelse i Kongedybet ud for Amagerværket kan have betydning for Amagerværkets brug af kølevand, da vandskiftet vil nedsættes generelt i dette område.



Jordopfyldningen til Lynetteholm er starten på et uhyre stort projekt. Det indbefatter anlæg af en by på størrelse med Hillerød, en stor omlægning af metroen i København, anlæg af et stort nyt motorvejssystem, udbygning og evt. flytning af Lynetten med omlægning af udledning og evt. nyt kloak system i København.

Det er som det fremgår af VVM-redegørelsen en beslutning, som alene med hensyn til jordpåfyldning har stor betydning for havbunden, strømforhold og havmiljøet i Øresund og i havneløbet.

Det er derfor utrolig vigtig at have undersøgt de ydre rammer for projektet inden der tages en beslutning om Lynetteholm.

- Kongedybet har historisk betydning. Det var her Slaget på Rheden fandt sted i 1801. I området findes vragele og evt. rester af bopladser fra stenalderen. Den undersøgelse skal i gang først. Det er et historisk vigtigt område.

- Det er vigtigt, at Folketinget først behandler den Havplan, der er under forberedelse. I den forbindelse opfordres Folketinget til i samarbejde med Sverige, at fortsætte arbejdet med at frede Øresund og gøre den til en nationalpark. I 2016 vedtog 11 grønne organisationer på begge sider af Sundet en principbeslutning om beskyttelse af Øresund. Länsstyrelsen Skåne er bekymret for Lynetteholm og udtaler den 7.11.2019: " Det er ikke troværdigt for Öresundsvattensamarbetet att acceptera att utfyllnaderna fortsätter i Öresund."
- Der er nu kommet en Risikostyringsplan 2021 for Køge Bugt – København. Den er i offentlig høring i 6 mdr. En af formuleringerne er,- at sikring mod stormflod mod nord kan vente et par årtier ,- mens sikring fra syd skal etableres nu. Risikoområdet er hele Københavns Inderhavn. Så der er brug for overskudsjord til at sikre Køge Bugt – København. Det fremgår af Københavns kommunes høringssvar til miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm, at : Staten ønsker at medvirke til udarbejdelse af en samlet plan for stormflodssikring af Hovedstadsområdet sammen med kommunerne. De kommende rammer for Lynetteholm som stormflodssikring må ikke hindre en tilpasning hertil. Man må overveje at nedsætte råd, hvor de berørte kommuner indgår. Et sådan råd kan tage stilling til fordeling af de knappe ressourcer af jord, sand, grus og sten.
- Der bør gøres status over de sidste næsten 30 års byudvikling i Ørestad og Nordhavn. De mange fine udsagn om at inddrage borgerne må føre til, at der sker ændringer af planlægningsprincipperne. De mange protester over affredning af naturområder, tæt byggeri med få grønne områder og lokalplaner, der igen og igen bliver ændret efter samråd med developere, samt byggeriet af dyre boliger, mange uden bopælspligt, må tages alvorligt. Behovet for boliger og arbejdspladser må ses i sammenhæng med udviklingen i hele hovedstadsområdet og planlægning af boligbyggeriet må følge Fingerplanen. En yderligere centralisering i København er uheldig for ønsket om at binde by og land sammen.
- Efter vor opfattelse bærer VVM rapporten præg af, at den er baseret på det projekt, der oprindeligt er skitseret i aftalen mellem Staten og Københavns kommune. Der er ikke i vurderingerne af miljøkonsekvenser taget hensyn til, at konsekvenserne af klimaforandringerne og kravet om mere natur og biodiversitet er kommet betydeligt mere i centrum for fremtidige store anlægsprojekter.

24.1.2021

Inger Hutters,

formand for Østerbro Havnekomité

VVM-rapport vedrørende anlæg af Lynetteholm, en ny ø i Kongedybet i Øresund

Bilag til høringssvar fra Østerbro Havnekomité,

Kirsten Ollrik, cand.scient., ph.d., Miljøbiologisk Laboratorium ApS

Indledende bemærkninger

Dette bilag omhandler kun en del af Østerbro Havnekomité's høringssvar til Lynetteholm og overvejende kun de skader, som projektet vil påføre naturen ¹

Østerbro Havnekomité finder det dybt problematisk, at Miljøkonsekvensrapporten kun forholder sig til en del af projektet, som i sig selv ikke løser de opstillede problemstillinger og de konklusioner, der er draget, er intetsigende og kunne være skrevet uden den store miljøundersøgelse. Det store, indsamlede materiale er ikke blevet benyttet til at vurdere de natur- og klimaødelæggelser, det vil medføre.

Etableringen af Lynetteholm indeholder mange selvstændige problemer, hvor nogle af dem vil blive omtalt her; men det giver ikke så megen mening uden de tilknyttede projekter, som ikke er med i VVM-materialet, etablering af sluse/dok-anlæg i bl.a. Kronløbet for stormflodssikring samt udbygning og/eller flytning af rensningsanlægget Lynetten, som under alle omstændigheder skal fornyes og have forøget sin kapacitet, samt den trafikale infrastruktur og den seneste udvikling i befolkningsantal i København, hvor fraflytning er blevet større end tilflytning.

Før vi også kender miljøkonsekvenserne, såvel som økonomien, for disse tilsluttende store anlægsarbejder, kan der ikke træffes en kvalificeret beslutning om påbegyndelse af etablering af Lynetteholm.

Demokratisk underskud ²

I forbindelse med etablering af Lynetteholmen, oplever borgerne i København en utilfredsstillende grad af manglende demokratisk indflydelse på deres bys langsigtede udvikling. Der har der ikke været nogen forudgående demokratisk proces, før forslaget blev fremlagt i 2018. Pga. situationen med Corona-nedlukning, har der heller ikke været det i forbindelse med høringen, hvor det ikke har været muligt at mødes fysisk med planlæggerne. Det har medført, at den folkelige debat, såvel som

¹ <https://trafikstyrelsen.dk/da/Miljoevurdering/Oevrige-omraader/Lynetteholm>

² Den 8. november 2019 skrev Østerbro Havnekomité i forbindelse med Høringen: Ideer og forslag angående etablering af Lynetteholm følgende : Regeringen og Københavns Kommune indgik den 5. oktober 2018 en principaftale om at anlægge en kunstig ø, Lynetteholmen, mellem Nordhavn og Amager. Det har ikke været muligt at drøfte dette projekt i sin helhed. Der har desværre heller ikke været mulighed for en demokratisk debat om de ledsage konsekvenser, det har. Projektet vil sluge uhyre summer i anlægsudgifter og forholder sig ikke til de rammevilkår, at Danmark i 2030 skal have skåret sit CO₂-udslip ned med 70%. Det skrev Østerbro Havnekomité i 2019. Men der er ikke blevet lyttet til os. Vi har derfor den 14. januar henvendt os til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen med krav om en forlængelse af høringsfristen til VVM-redegørelsen for Lynetteholm. Henvendelsen er begrundet i den nuværende nedlukning af muligheden for at afholde møder o.l. på grund af Covid-19 smitten, sammenholdt med den særlige udformning, som den foreliggende VVM-redegørelse har. Som vi anførte dengang, er det vigtigt at drøfte projektet i sin helhed. Der har været afholdt et offentligt informationsmøde den 5. januar. Mødet var indkaldt af By&Havn, som er bygherre i projektet og var, så vidt vi ved, ikke indkaldt via pressen. I en video på mødet udtalte Nanna Vestergaard fra Trafik-, bygge- og boligstyrelsen at projektet indeholder 4 dele, Bidrage til klimasikring af København, Arealudvikling, Disponering af overskudsjord og Bidrage til finansiering af overordnet infrastruktur. Man var kun blevet anmodet om at tage stilling til disponering af overskudsjord.

debatpaneler, hvor uvildige eksperter har kunnet fremsætte kritiske spørgsmål, ikke har kunnet komme til orde. De store aviser har heller ikke været imødekommende med at bringe kritiske debatindlæg om projektet. Sandsynligvis, fordi det er så komplekst, at de ikke har kunnet overskue og vurdere problemerne.

Derfor indstiller vi til at beslutningen om etableringen af Lynetteholmen udskydes til det igen bliver muligt at lave en fyldestgørende borgerinddragelse.

Trafikstyrelsens/By & Havns formål med at oprette en kunstig ø i Øresund, Lynetteholm

1. At bidrage til klimasikring af København som led i sikring mod stormflod og havspejlsstigning
2. At udnytte overskudsjord fra anlæg i København
3. At skaffe areal til byudvikling
4. At bidrage til finansiering af overordnet infrastruktur

Vedrørende formålspunkterne 3-4 og delvist pkt. 2, henviser vi til høringssvar fra NOAH og Rådet for Bæredygtig Trafik ³

1. Miljøproblemer i forbindelse med anlæg af Lynetteholm

a. Farligt affald og forurenede slam

Før man kan anlægge Lynetteholm, skal havbund med farligt indhold fjernes. Anlægget går ud på at fylde jord i et stort hul med en overflade på 2,75 km² i Kongedybet øst for Trekroner. Lige udenfor Trekroner er der et mindre område, hvor der i mange år har været dumpet særligt giftigt affald. Resten af området indenfor perimeteren er dækket af frodig havskov. Først skal der bankes spuns- vægge ned om den del, hvor det giftige affald ligger, derefter skal det eksisterende slam indenfor spunsvæggene fjernes og til sidst skal resten af de giftige kemikalier (kviksølv, bly og tjærestoffer), der ikke har kunnet opsamles, hældes tilbage i det spunsede område. Jorden hentes i Nordhavn.

Men hvor længe vil den forurening holde sig indenfor spunsvæggene? *"Havet är inte en soptipp. Det måste finnas bättre sätt att göra sig av med jord och förorenade massor än att förstöra stora arealer av produktiva havsbottnar och havsmiljöer. Lynetteholmen måste motiveras på ett skarpare sätt än att det löser ett kvittblivningsproblem av jord och förorenade massor"*, siger Länsstyrelsen Skåne i deres protest. ⁴

Forurenede slam og gytje fra udgravningen til Lynetteholm fjernes. I en separat høring herom, står på side 36 i Temarapport for klappning og ændring af sejlrende under etablering af Lynetteholm, at *"den mest forurenede del af det opgravede havbundsmateriale bliver deponeret i det eksisterende havneslams-depot på Refshaleøen. Den rene og lettere forurenede del af havbundsmaterialerne skal klappes på to klapppladser i Køge Bugt.*

Klappningen i Køge Bugt fremgår imidlertid ikke af VVM-redegørelsen om Lynetteholm.

³ <https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2021/01/Lynetteholm-og-en-havnetunnel-vil-undergrave-alle-lokale-og-nationale-trafik-miljo-og-klimamaalsaetninger.pdf>

⁴ <https://www.naturvardsverket.se/upload/stod-i-miljoarbetet/remisser-och-vttranden/esbo-arenden/2019-lynetteholm/lansstyrelsen-skane.pdf>

Såfremt projektet vedtages, skal det foregå i de 30 år, det vil tage at opføre. Det vil medføre at slam og gytje vil spredes i et meget større område end Lynetteholms omkreds. Under flytningen vil noget af det også lægge sig på vegetationen i området, bl.a. på den havskov af ålegræs i nærområdet ved Trekroner, som man mener at beskytte. Det øvre sedimentlag er forurenet med en række tungmetaller og organiske stoffer, som vil spredes med sedimentet og i nogen grad også frigives til vandfasen. Ligeledes vil der frigives kvælstof (N) og fosfor (P) i forbindelse med gravearbejdet. *Det gør vandet mere næringsrigt og skader derved plante- og dyrelivet i Øresund.*

2. Konsekvenser for havbunden

a. Fundering af Lynetteholms perimeter

Lynetteholm skal stå på fast grund. Derfor skal det meste af perimeteren rundt om Lynetteholm opbygges af skrå stensætninger ned til den oprindelige bund, der i det område er 12-16 m. Det indebærer, at arealet på havbunden vil blive en hel del større end de 2,75 km², der rager op over vandoverfladen. *Det vil kræve tilførsel af opgravede store sten og sand fra bl.a. Kriegers Flak, som er en sund, undersøisk ø ud for Møn. Den får derved ødelagt sin naturlige havbund.*

b. Kongedybet og sejlrunden i Kronløbet

Der vil ske ændringer i havbunden ved uddybningen af sejlrunden ved Prøvestenen og Kronløbet ved Levantkaj. *Disse ændringer fremgår ikke af VVM-redegørelsen for Lynetteholm.*

c. Øresund

For driftsfasen er havmiljøet ikke nævnt under listen af effekter.

Sammenfatningen er:

3. Påvirkning af bundvegetation og fauna i anlægsområdet for Lynetteholm og udenfor i Øresund

Baggrundsundersøgelsen af vegetation og fauna i Lynetteholm-området dokumenterer en betydelig vegetation og fauna i det område, hvor byggeriet er planlagt. De vil blive elimineret, hvis projektet bliver en realitet. I anlægsfasen vil både arealinddragelse til havs, etablering af perimeter, fysisk forstyrrelse på havbunden, frigivelse af forurenende stoffer i vandfasen, sedimentation på havbunden samt ændring af habitat påvirke vegetation og dyr, både dem, der er knyttet til bunden og de svømmende.

a. Kongedybet

Kongedybet består af et større område af ålegræs-skov med et frodigt liv. Indenfor Lynetteholms perimeter, som dækker en stor del af Kongedybet, er der også et rigt plante- og dyreliv, bl.a. et større ålegræsområde og en usædvanlig tæt bestand af unge torsk, som har været observeret i denne vinter. Der ødelægges altså sund natur for at gennemføre et højst tvivlsomt ø-projekt i Kongedybet.⁶

b. Øresund - Middelgrunden

Så vidt man kan se, er der ikke baggrundsmateriale for effekter på vegetation og dyreliv rundt om Lynetteholms perimeter, fx på Middelgrunden, der ligger 200 m fra den østlige Lynetteholm-perimeter. Konklusionen i rapporten for havmiljøeffekter i anlægsfasen er derfor moderate

⁶ Fisk i Kongedybet. <https://www.facebook.com/tv2lorry.dk/posts/3804008556309392>

effekter, selvom vegetation og bundfauna i anlægsområdet bliver elimineret! For driftsfasen er havmiljøet end ikke nævnt under listen af effekter, og sammenfatningen er:

"For øvrige forhold konkluderes, at der er tale om lille, ubetydelig eller ingen påvirkning"

Det er en meget mangelfuld evaluering af potentielle effekter på havmiljøets planter og dyr!^{7 8}

Spørgsmålet om den igangsatte – begrænsede – VVM-redegørelse opfylder EU direktivets krav er blevet rejst.

c. Middelgrunden - vegetation og dyreliv i relation til hygiejniske forhold

I afsnit 17.2.2.1 Middelgrunden er det beskrevet, at der er en udbredt dækning af ålegræs og sekundært af store alger samt muslingebanker, da bunden er ret hård. Men effekter af Lynetteholm-byggeriet på naturen i dette område, der ligger 200 m øst for Lynetteholms østlige perimeter, mangler. Hvis det imidlertid kombineres med de ændringer, der bliver i udledning af spildevand, kan man se, at det får en alvorlig effekt:

Udledningerne af (såkaldt) rensat overløbsspildevand ses i VVM-redegørelsen af hhv. Fig. 12-19 på s. 273 (de nuværende udledninger) og Fig. 12-20 på s. 274 (de fremtidige udledninger). I hht. VVM-rapporten, skal nødudløb af rensat spildevand fra Lynetten *bypass*, og Damhusåen *bypass*, der i øjeblikket ligger indenfor Lynetteholms perimeter, flyttes ud midt på Middelgrunden.

Lynetteholms østkyst markedsføres som badestrand, hvor effekten af det *rensed* spildevand, der føres 500 m ud midt på Middelgrunden, ikke anses for at være et problem inde ved Lynetteholms strand. Men i det store centrale område af Middelgrunden er det markeret "rødt" = *ringe badevandskvalitet*. s. 275, Fig. 12-21). *Det er badevandskvalitet ved udledninger svarende til ca. 500 m fra Lynetteholms østlige periferi. Det kan kombineres med, at der af samme årsag må være en negativ effekt på Middelgrundens planter og dyr, som ikke er vurderet under afsnit om planter og dyr. Renseanlægget Lynetten er slidt op. Indtil der opføres et nyt anlæg, er det yderst tvivlsomt, om det spildevand, der skal aflastes på Middelgrunden, overhovedet er rensat. Miljøpåvirkningen derude kan derfor være meget værre.*

d. Effekt af øget næringssalttilførsel på bundplanter og dyr

Udledning af kvælstof (TN) og fosfor (TP) under opfyldning af Lynetteholm med rene materialer og forurenet jord ses på s. 276:

Kvælstof (TN)

Udledningskoncentration 0,9 mg/L

Ansøgte koncentration 3,0 mg/L

Udledningsmængde 2023: 2.900 kg/år

Fosfor (TP)

Udledningskoncentration 0,5 mg/L

⁷ <https://tbst.dk/da/Miljoevurdering/Lister/VVM-liste?project=Lynetteholm&projekt=Havne>

⁸ Dorte Krause-Jensen, baggrundsoplysninger. [https://pure.au.dk/portal/da/persons/dorte-krausejensen\(f866cf43-1206-44ac-98aa-dd2f160cc85c\).html](https://pure.au.dk/portal/da/persons/dorte-krausejensen(f866cf43-1206-44ac-98aa-dd2f160cc85c).html)

Ansøgte koncentration 3,0 mg/L

År 2023: 1.600 kg/år

Disse udledninger af næringssaltene kvælstof og fosfor vil få en meget uheldig påvirkning på vækst af mikroskopiske alger i vandfasen, der nedsætter sigtbarheden i vandet og derved tager lyset fra bundvegetationen. De ansøgte koncentrationer af næringssalte i anlægsfasen på 30 år kan indirekte helt kvæle bundvegetationen. De svenske miljømyndigheder er ligeså bekymrede som vi (se fodnote 3).

4. Konsekvenser for klimasikring

a. Danmarks klimalov 2020

Aftaleparterne i Folketinget er enige om et mål på 70 % reduktion af drivhusgasser i 2030 i forhold til 1990 og et mål om klimaneutralitet i senest 2050. Reduktionerne skal ske på dansk grund. De nationale drivhusgasudledninger opgøres i overensstemmelse med FN's opgørelsesregler. 70 %-målet vil blive opgjort som et gennemsnitsmål over tre år for at minimere udsving i enkeltår. I 2030 vil det således være et gennemsnit af årene 2029-2031.

b. Øget CO₂-udledning fra Lynetteholm-projektet de næste 30 år

Lynetteholm-projektets totale emissioner i anlægsfasen ses i VVM-rapporten på s. 312 Tab 174-9. Selve arbejdet ude på vandet er ikke medregnet. Kun en forventet total lasbilkørsel på 9.960 kørsler à 80 km. Den del vil årligt være 13.863 tons CO₂, 113 tons NO_x, 1 ton SO₂ og 4 tons partikler mindre end 2,5 µm. *Det harmonerer dårligt med Klimalovens mål om 70% nedsættelse inden 2030.*

c. Tab af CO₂-fangst fra ødelagte ålegræs-enge

Men tabet af CO₂-fangst fra de nedlagte eller ødelagte ålegræs-enge i Kongedybet, på Middelgrunden, i Køge Bugt og på Kriegers Flak er heller ikke medregnet.

Projektet står også i skærende modsætning til konceptet om "naturbaserede løsninger/nature-based solutions (NBS)" og "Building with Nature" som vinder stærkt frem som klimaforbedring, bl.a. i EU-sammenhæng.

De går ud på at beskytte og restaurere f. eks ålegræs-enge. Saltmarsker tænkes også ind i løsninger i forhold til både klima- og biodiversitetsudfordringer. NBS definition EU: *these solutions are "inspired and supported by nature, which are cost-effective, simultaneously provide environmental, social and economic benefits, and help building resilience. Such solutions bring more and more diverse nature, and natural features and processes into cities, landscapes and seascapes, through locally adapted, resource-efficient and systemic interventions"* ⁹ and *"nature-based solutions must benefit biodiversity and support the delivery of a range of ecosystem services."*¹⁰

5. Spildevandsrensningsanlægget Lynetten

a. Renovering, udbygning eller omplacering?

⁹ https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_en

¹⁰ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/research_and_innovation/research_by_area/documents/nbs_valorisationprojects_fullreport_web.pdf

Renseanlægget Lynettens fatalt dårlige tilstand har stor betydning for vandmiljøet i havnen og i Øresund. I forsommeren kom det frem i pressen, at København i årevis har udledt milliarder af liter urensset spildevand i Øresund. Ekspert udtaler, at det drejer sig om 35 milliarder liter i løbet af de sidste 5 år. Ifølge professor i marinbiologi Stig Markager, er Renseanlægget Lynetten så elendigt, at det skader havmiljøet meget mere, end man kunne forvente.

Regeringen og Københavns Kommune vil anlægge en ny ø og by-udvikle Refshaleøen. I den forbindelse er en proces sat i gang, hvor bestyrelsen i det fælleskommunale vandselskab BIOFOS drøfter, hvor Lynetten skal flyttes hen. At finde 350.000 m² til formålet bliver en udfordring. Lugtgenerne vil gøre det umuligt at opføre boliger tæt på. Flytningen af Lynetten er også blevet præsenteret som en mindre del af Holmene-projektet ud for Avedøre, men økonomisk set kan den blive en meget stor post.

Selvom processen med at flytte Lynetten er i gang, har VVM-redegørelsen om Lynetteholm rigtig mange overvejelser over flytning af udløb fra det nuværende Lynetten. Inden der overhovedet sættes andet i gang, burde dette alvorlige spildevandsproblem løses.

Det bør indgå i miljøvurderingerne, da der bliver brug for jordopfyld. Udledninger fra det nye Lynetten vil også ændre på havbunden og havmiljøet i dele af Øresund.

6. Stormflodssikring af København ved afspærring af havneområdet med Lynetteholm og sluser i Kronløbet og - senere ved Kalvebod Brygge

For at forhindre oversvømmelser af København ved højvande forårsaget af den globale opvarmning, indgår det i planen om Lynetteholm, at havneløbet mod både nord og syd skal kunne afspærres.

a. Vandgennemstrømning

- i. Uden afspærring vil strømhastigheden i det snævre løb, der bliver tilbage mellem Nordhavn og Lynetteholm, forøges med ca. 2% i havneområdet; men *med afspærring*, vil vandet kunne blive stillestående i længere perioder.
- ii. Med afspærring når sluserne lukkes i længere tid, står vandet stille indenfor i Havnen.

Stillestående vand i længere tid

- Fremmer sedimentation
- Forårsager iltsvind
- Udløser vækst af svovlbakterier, den udvikler den meget giftige luftart, svovlbrinte (H₂S), som er en langt værre klimagas end CO₂.
- Havskov, fisk og andre dyr vil blive kvalt og dø, ligesom tidligere er sket i bl.a. Mariager Fjord.
- iii. *Som klimasikring/stormflodssikring er Lynetteholm unødvendig og sårbar, måske direkte skadelig. Det overser VVM-redegørelsen.* ^{11 12}

7. Alternative forslag til klima- og kystsikring

a. Diger ind under kysten fra Køge Bugt til Hellerup

¹¹ <http://ulnits.dk/biologi/mariager-fjord-dod/>

¹² miljoekatastrofe?utm_source=amb&utm_medium=email&utm_campaign=artikel

I april 2017 udarbejdede Københavns Kommune et opdateret overslag for sikring af København mod stormflod¹³. Den umiddelbare anbefaling er, at der etableres landbaserede diger og mure de steder, hvor vandet først vil oversvømme land fra lavpunkterne mod havet, samt at der etableres porte/dæmning ved Kalvebodbroen så hurtigt som muligt. Risikoen for stormflod er i første omgang størst fra syd. Risikoen stiger siden meget kraftigt, hvis havvandstanden stiger som forudsagt.

Stormflodsplan for København (2017) anbefaler ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt, at etableringen af sikringer mod stormfloder fra syd påbegyndes nu, hvorimod etableringen af sikringer mod stormfloder fra nord kan vente nogle årtier endnu. Derfor er størstedelen af de nye tiltag i denne plan relateret til oversvømmelsesrisici knyttet til stormfloder fra syd. Det samme resultat når man frem til i Risikostyringsplan 2021 for Køge Bugt – København, som nu er ude i høring.

I bilag til stormflodsplanen ses et kort over foreslåede dæmning og porte, høj kant og jorddiger. Der er indtegnet ret lange forløb af jorddiger.

Derved rejses et vigtigt spørgsmål: *Er der jord nok til både Lynetteholm og de foreslåede jorddiger rundt om København og langs Køge Bugt?*

Lynetteholm skal i forslaget placeres på 10-12 m dybt vand og ifølge By & Havn, skal der bruges 80 mio. tons jord, som skal sendes med 350 lastbiler hver dag i mindst 30 år. Jordopfyldet skal komme fra byggeprojekter i Københavnsområdet og på Sjælland. Tabeller viser, at mængden kan svinge fra år til år.

Jord og genanvendelig byggeaffald er en ressource, som skal anvendes efter en samlet plan. Stormflodssikring af hele hovedstadsområdet skal tænkes ind i den plan.

En af de foreløbige målsætninger for stormflodsplanen er at Københavns Kommune i løbet af de kommende 3-4 år undersøger og fastlægger, hvordan Københavns Kommune på sigt skal højvandssikres mest hensigtsmæssigt med størst mulig værdi for kommunens borgere og erhverv i hverdagen.

b. Tanger fra hhv. Nordhavn og Refshaleøen

DN København arbejder med en model, hvor der bygges tanger ud fra Refshaleøen og fra Nordhavn.

c. Nye klimasikringsmetoder, der inddrager naturen, understøttes af EU, se også pkt. 4c samt reference 7 og 8.

I stedet for Lynetteholm, burde der arbejdes med konceptet om "naturbaserede løsninger/nature-based solutions (NBS)" og "Building with Nature" som vinder stærkt frem som klimaforbedring, bl.a. i EU-sammenhæng.

De går ud på at beskytte og restaurere f. eks ålegræs-enge. Saltmarsker tænkes også ind i løsninger i forhold til både klima- og biodiversitetsudfordringer. NBS definition EU: *these solutions are "inspired and supported by nature, which are cost-effective, simultaneously provide environmental, social and economic benefits, and help building resilience. Such solutions bring more and more diverse nature, and natural features and processes into cities, landscapes and seascapes, through locally adapted, resource-efficient and systemic interventions"* ¹⁴ and "nature-based solutions must benefit

¹³ <https://www.klimatilpasning.dk/aktuelt/nyheder/2017/september/koebenhavns-stormflodsplan/>

¹⁴ https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_en

8. Konklusion

Konklusionen i VVM-rapporten bygger på, at det påvirkede anlægsområde på knap 3 km² er lille i forhold til hele Øresund. En sådan argumentation, hvor ødelæggelse af et mindre område ikke tillægges betydning, er uholdbar. Den fører til fragmentation og forringelse af naturen. Konklusioner af den type ville i øvrigt kunne træffes uden forundersøgelse, og kunne gælde de fleste anlægsarbejder. At det ikke er Miljøstyrelsen, der skal stå for VVM-undersøgelsen og vurdere høringssvarene, viser, at dette en skueproces mere end en egentlig VVM-undersøgelse.

Projektet tager 30-50 år at opføre. Det står i *skærende modsætning* til konceptet om "naturbaserede løsninger/nature-based solutions (NBS)" og "Building with Nature" som går ud på at beskytte og restaurere f. eks. ålegræs-enge. Saltmarsker tænkes også ind i løsninger i forhold til både klima- og biodiversitetsudfordringer. Disse løsninger understøttes økonomisk af EU.

Kongedybet ét af de vigtigste historiske områder i Danmark, hvor søslag i flere epoker kom til at betyde fatale ændringer i Danmark. Det område fjerner man ikke bare. Man bygger da heller ikke højhuse på Dybbøl Banke! I området findes vragele og evt. rester af bopladser fra stenalderen. Den undersøgelse skal i gang først. Men det er rigtigt, at det følger en dansk tradition for at træffe forkerte beslutninger i skæbnesituationer. Det skete under Svenskekrigene og under Napoleonskrigene, hvor de afgørende nederlag netop fandt sted på Kongedybet, samt i krigen mod prøjserne i 1964. Men denne gang skal det ikke ske uimodsagt. Enevælden er trods alt ikke genindført.

"Det er inte trovärdigt för Öresundsvattensamarbetet att acceptera att utfyllnaderna fortsätter i Öresund." Svenske og danske naturorganisationer arbejder på, at Øresund får status som bevaringsværdigt. Det er meget betænkeligt, at Københavns Kommune, By & Havn og nu også den danske stat modarbejder dette. Meget underligt er det også, at det er Trafikstyrelsen og ikke Miljøstyrelsen, der har stået for udarbejdelse af den VVM-undersøgelse, der handler om miljøproblemer i forbindelse med anlæg af Lynetteholm.

Jordopfyldningen til Lynetteholm er starten på et uhyre stort klimativlsomt projekt. Det indbefatter anlæg af en by på størrelse med Hillerød, en stor omlægning af metroen i København, anlæg af et stort nyt motorvejssystem, udbygning og evt. flytning af Renseanlægget Lynetten med omlægning af udledning og evt. nyt kloak system i København. Den proces har en emission af klimagasser, der helt kan vælte målet med at reducere CO₂ med 70% inden 2030.

VVM-redegørelsen viser, at det er en beslutning, som alene i kraft af jordpåfyldning i Kongedybet, har stor ødelæggende betydning for havbunden, strømforhold og havmiljøet i Øresund og i havneløbet.

Der er meget der tyder på, at projektet Lynetteholm KUN handler om at deponere overskudsjord fra Københavns Kommune og tjene penge på byggeri. Hvis det handlede om kystsikring af byen, kunne man etablere en smal barriere eller bygge diger helt inde på kysten og *drage fordel af den eksisterende vegetations positive effekt som naturligt kystværn*.

Inden der er taget en endelig beslutning om anlæg af Lynetteholm med alle dens afledede konsekvenser, er det utrolig vigtigt, at de ydre rammer for projektet er undersøgt grundigt og gennemarbejdet. Det aspekt er enten overset eller endnu ikke gennemført.

¹⁵https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/research_and_innovation/research_by_area/documents/nbs_valorisationprojects_fullreport_web.pdf

Fra: Kenneth Gøtsche
Sendt: 25. januar 2021 12:28
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Det er virkelig en skidt tanke at bygge en falsk holm i forhold til bl.a. biodiversiteten i havet, samt de støj og CO2 eksploderende detaljer, som transporten af forurenet jord vil medføre... Og her snakker vi ikke engang om den trafikale tragedie der vil opstå som trafikknudepunkt i den nordøstlige del af Amager, samt på resten af byens indfaldsveje !!!

Et varmt og hjerteligt NEJ TAK til Lynetteholm, ønskes i herfra !!!

Med venlig hilsen

Kenneth Gøtsche

Sendt fra min iPhone

Fra: Kristoffer Holst
Sendt: 25. januar 2021 12:36
Til: VVM-Sager
Emne: Indsigelse

Jeg gør indsigelse mod opførelsen af lynetteholm

Mvh. Kristoffer Holst
Vanløse

Fra: Marie Rømer Westh
Sendt: 25. januar 2021 12:38
Til: VVM-Sager
Emne: Re: Høringsvar ang. Lynetteholm
Vedhæftede filer: Lynetteholm_.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9039341

Mit svar som PDF

On Mon, 25 Jan 2021 at 12:36, Marie Rømer Westh wrote:

Høringsvar ang. Lynetteholm

d. 25. 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 uforvarligt 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 iøvrigt 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,

NAVN: Marie Rømer Westh

A:

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

Marie Rømer Westh
Phone:

d. 25. 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 iøvrigt 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,

NAVN: Marie Rømer Westh

ADRESSE:

EMAIL:

TLF:

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

VVM-undersøgelse om Lynetteholmen: Grønne ændringsforslag

I planlægningen af Lynetteholm-projektet overses det, at det er nødvendigt:

1. med grønne miljøtiltag, der understøtter Folketingets beslutning om, at Danmark skal reducere CO₂-udledningen med mindst 70 % i 2030
2. med grønne miljøtiltag, der understøtter Københavns Kommunes beslutning om, at kommunen er CO₂-neutral i 2025 og
3. at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen foreslår Transportministeriet, at der anlægges yderligere tvangsruiter for jordtransport.

Københavnerne levealder, sundhed og livskvalitet skal forbedres. Københavnerne lever kortere end andre danskere. Derfor skal støj-, luft- og støvforureningen reduceres i København. OG - det skal Lynetteholm-projektet medvirke til.

Grønne forslag til indsatser, der kan begrænse støj-, luft- og støvforureningen:

Lynetteholm-projektet medfører, at 2,6 mio. tons overskudsjord årligt skal transporteres rundt i og gennem Københavns gader på "sorte" dieseldrevne lastbiler! Det fremgår af VVM-undersøgelsen: *"Antallet af lastbiler med jord i København, vil fremover – overordnet set - være den samme som nu"*.

Det er ikke en saglig begrundelse for fortsat jordtransport – jf. pkt. 1-2!

Derfor bør der i Lov om Lynetteholmen fastlægges flere tvangsruiter for jordtransport – jf. VVM-redegørelsens forslag om Raffinaderivej, Kløvermarken og Forlandet. Jordtransport SKAL ikke fortsat foregå via Torvegade og andre veje i Indre By. Torvegade har i dag 154 daglige jordtransporter og Lynetteholm-projektet beregner yderligere 30 daglige jordtransporter fra 2023. Det svarer til en stigning på mere end 16% eller en jordtransport hvert 3. minut i 9 timer/dag. Gener fra trafik i Torvegade berører omkring 6.-8.000 borgere direkte og indirekte!

Der findes alternativer til jordtransport på "sorte" lastbiler – for eksempel:

- transport i "grønne" lastbiler. Det vil reducere luftforureningen, men desværre ikke støvforureningen og måske heller ikke støvforureningen,
- reduktion af jordkørsel ved at sejle jorden i "grønne" eldrevne pramme og slæbebåde fra modtageanlæg langs Øresund til Lynetteholmen,
- pumpning af jorden fra udvalgte steder langs havnen og Øresund.

På Themsens sejles årligt 2 mio. tons overskudsjord fra tunneludgravninger væk på pramme. En ¾ fyldt pram med en kapacitet på 1.000 ton udleder her 90 % mindre CO₂ og 54 % mindre NO_x end jordtransport på lastbiler.

I mange år har sandsugere pumpet sand gennem lange ledninger til kystsikringsområder. Og nogle danske ingeniørfirmaer har ekspertise i pumpning af jord. Der er også mange årtiers erfaringer med transport af jord og lignende materialer på kilometerlange transportbånd. Hybrider af pumpeledning & transportbånd er måske også en løsning? EU vil måske endda støtte udviklingen af "grønne" alternativer til jordtransport på "sorte" lastbiler? Danmark har også her muligheden for at blive verdens førende nation - på endnu en grøn løsning.

Fra:
Sendt: 25. januar 2021 13:05
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen - høringssvar

Med denne mail skal undertegnede herved protestere mod omstændighederne omkring etablering af den planlagte Lynetteholmen. Det er vores vurdering at den planlagte transport af opfyldningsjord og anden tung lastbiltrafik i gennem adskillige år vil udgøre en alvorlig trussel mod levevilkårene i lokalsamfundet Christianshavn. Såfremt man ikke mener at kunne finde alternativer til de mange tunge lastbiltransporter gennem Christianshavn, er det vores opfattelse at Lynetteprojektet bor opgives. Såfremt man fastholder at anlægge Lynetteholmen, er det vores forslag at de mange landbaserede transporter erstattes af transport over vand.

Torben og Kirsten Jahnsen

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 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 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 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.

Venlig hilsen,

Marie Sveistrup

Kontakt:

Fra: EbdK
Sendt: 25. januar 2021 13:13
Til: VVM-Sager
Emne: Nej Tak (Lynetteholmen)

Nej Tak!!--

Edoardo Bottalico Dougie Kevin //

Music/ PR/ Guide/ Graphic Design // Art // Event Planning/ Communication/ Performance Design

Fra: poul smith
Sendt: 25. januar 2021 13:26
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Jeg er i mod at bygge Lynetteholmen,
fordi der er billigere og enklere måde at stormflodssikre København på.
Fordi udsigten fra havnefronten mod det åbne hav bliver spoleret.
Fordi vandgennemstrømningen bliver formindsket.
Fordi sejlads til inderhavnen forringes.
Fordi det vil medføre en masse tung trafik gennem indre by, Vesterbro og ikke mindst det nordlige Amager i mange år.
Lad byudvidelsen foregå i forstæderne
og ikke inde i byen.
Venlig hilsen
Poul Smith