
Fra: Ea Rasmussen <
Sendt: 25. januar 2021 13:27
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm

I takt med at København fortættes voldsomt i disse år, især omkring havnen i det allerinderste af byen, bliver der flere indbyggere og mere pres på infrastruktur og rekreative områder. Lynetteholmen ville tilføje yderligere 35.000 mennesker til samme område og derudover indskrænke mulighederne for brug af havnen og passagen ud af havneløbet.

København er ved at bygge sig ud af den liveability, som byen er kendt og elsket for. Den er ved at blive et sted, hvor der er lidt for meget kamp om pladserne. Lynetteholmen ville være et skridt i den retning og være med til at lægge pres på byen. Jeg bor selv på Islands Brygge og nyder at ro kajak, bade i havnen og bruge byens åndehuller på land og vand, som er blevet meget mere velbesøgte og desværre samtidigt færre og mindre.

Derudover ville Lynetteholmen tage det frie udsyn til havet, som man har, når man kigger ud af havnen. Udbygningen af Nordhavn har allerede taget en del af dette udsyn. Med Lynetteholmen ville dette udsyn og den frie adgang til havet fuldstændigt forsvinde, og der ville kun være en smal kanal tilbage. Følelsen af den direkte kontakt til havet er en grundsten i den københavnske selvforståelse. Det ville Lynetteholmen sætte en stopper for ved at sætte en prop i havnen.

Nej tak til Lynetteholmen.

Med venlig hilsen
Ea Rasmussen

Afsender:
Ursula Sandager

Høringssvar om miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Som beboer på Margretheholm er der flere punkter i den forliggende miljøkonsekvensrapport, som jeg ikke finder tilstrækkeligt og/eller korrekt undersøgt.

Angående den øgede trafik ifm. anlæg af Lynetteholm

Rapporten tager ikke de lokale trafikale problemer seriøst. Områderne omkring det nordøstlige Amager, Margretheholm og Christianshavn er i forvejen meget belastede af tung trafik. Specifikt her på Margretheholm er de trafikale forhold i forvejen så dårlige, at det er et stort problem for både børn og voksne. Dette både på grund af store byggerier i området (fx ved operaen), på grund af tung kørsel til og fra Amager Ressourcecenter og på grund af den trafik til Refshaleøen som er øget markant de seneste 3 år. Her er ingen lyskryds, ingen fodgængerfelter, ingen ordentlige cykelstier med niveauforskel til vejbane og mange strækninger har kun ét eller ingen fortove.

Beboere i området har mange gange gjort opmærksom på de meget ringe trafikforhold i området, men på intet tidspunkt har trafikforholdene for de bløde trafikanter fulgt med den øgede trafik og situationen er direkte farlig. Ikke mindst for de mange børn som bor på Margretheholm og går i skole på Christianshavn og Amager.

Transport til og fra Lynetteholm vil uden tvivl kun gøre forholdene endnu mere usikre!

Jeg mener ikke at rapporten forholder sig tilstrækkeligt til lokale konkrete trafikale problemer i de områder, som uden tvivl være påvirket i så godt som hele anlægsfasen.

Angående planlagt byggeplads/arbejdsområde langs Vindmøllevej

Den planlagte bygge-/arbejdsplads langs den sidste del af Vindmøllevej er efter min mening unødvendigt tæt på de rekreative arealer, som hører til beboelsesområdet på Margretheholm. Det er simpelthen ikke acceptabelt at anlægge en bygge/arbejdsplads med tilhørende støj og forurening så tæt op af beboelsesområder hvor børn spiller fodbold og beboere går ture med deres hunde og barnevogne. Pladsen bør rykkes længere mod nordøst for at skåne beboerne i området mest muligt.

Manglende vurdering af hele Lynetteholm projektet inklusiv de kommende adgangsveje

Det står aktuelt klart at anlæggelsen af Lynetteholm i sin helhed er fuldstændig afhængig af, at der også anlægges både en østlig ringvej og metroforbindelse. Uden de forbindelser vil Lynetteholm hverken kunne rumme beboelse eller erhverv. Derfor bør miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm også indeholde en vurdering af anlæggelsen af transportforbindelser. At det ikke er sket er i strid med gældende lovgivning på området og fuldstændig uetisk.

Salamimetoden er et trick til at få store projekter startet i håb om at de efterfølgende tilladelser vil blive lette at få. Det er en helt uacceptabel fremgangsmåde især for et projekt af denne størrelse, som vil ændre Københavns anlæg og transportnet fuldstændig.

Manglende belysning af alternativer til Lynetteholm

Jeg mener ikke at man i rapporten har undersøgt tilstrækkeligt hvilke alternativer der findes til Lynetteholm projektet.

Alternativer til Lynetteholm som område for nybyggeri:

Det er planen at der skal etableres mange tusinde private boliger på Lynetteholm. Hvad er alternativet?

Da boligerne på Lynetteholm skal finansiere projektet vil de uden tvivl ikke blive billigere end de øvrige boliger som i de seneste år er opført langs Københavns Havn og det vil dermed bidrage til, at det i fremtiden kun er meget velstillede borgere, der har råd til at købe sig en bolig i København.

Alternativt burde man se på muligheden for at udvikle yderligere i Nordhavn, som ligger med store ubebyggede områder eller udvikle områderne omkring København. Bygge attraktive familieboliger og udvikle transportnettet (især det offentlige) således, at det bliver mulig for folk at købe boliger til rimelige priser og stadig arbejde i København.

Gør man ikke det, vil vi kun se endnu flere lavtlønnede københavnere forlade byen. Udover det generelt usympatiske i at udvikle landets hovenstad udelukkende med tanke på de mest velstillede, vil det også give problemer med at skaffe arbejdskraft. Det er allerede nu meget svært at skaffe pædagoger og sygeplejersker nok, da disse grupper (skammeligt nok) ikke har råd til at købe familievenlige boliger i København. Hvis ikke den udvikling vendes vil problemet selvsagt sprede sig til SOSU'er, skolelærere og ufaglærte arbejdere. Dette er store grupper af borgere som løser uvurderlige opgaver i samfundet og som København på ingen måde kan fungere uden.

Alternativer til Lynetteholm som jorddepot:

Jeg mener ikke at det er tilstrækkeligt undersøgt hvilke andre muligheder der findes for deponi af jord.

Der er aktuel flere kæmpe anlægsprojekter i gang eller på tegnebrættet. For eksempel kan nævnes projektet på Avedøre Holme. Eller man kunne se på den ubebyggede del af Nordhavn. Disse to eksempler er muligvis ikke miljøgodkendte depoter lige nu, men det kunne de jo blive og den mulighed er ikke belyst!

Det er ikke tilstrækkeligt at man i rapporten bare konkluderer at man ikke kender til andre miljøgodkendte depoter. Man må naturligvis også forholde sig til hvilke områder der kunne blive miljøgodkendte og dermed være et alternativ til deponi af jord.

Alternativ til Lynetteholm som sikring imod oversvømmelser:

Det er helt og aldeles unødvendigt at bygge en hel ø for at sikre København mod stormfloder. Jeg mener ikke at det er tilstrækkeligt undersøgt hvilke alternative barrierer man kunne bygge som stormflodssikring.

Fra: Jørgen Teller
Sendt: 25. januar 2021 13:33
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

HEj

Jeg ønsker at gøre en indsigelse imod Lynetteholmen projektet. Det er i mine øjne overflødigt. Der kan laves en kystsikring på en simplere måde og bygges boliger på allerede eksisterende grunde. Kampen om at bygge derude for at få en havudsigt er absurd. Tingene bør skilles ad. Kystsikring kan laves mere i Amager Strand's ånd så der vil være rekreativ og badevenlig kystsikring og boliger inde i landet.

Som beboer på Vesterbro føler jeg desuden at den trafikale gene under og efter byggeriet vil være en stor belastning for byen. Bilismen vil tiltage. Der blev bygget metro for at undgå dette... Men vi betaler dyrt ved at kommunen sælger grunde og havnen. Det er utilfredsstillende.

Vh
Jørgen Teller

Fra: Simon Andersen
Sendt: 25. januar 2021 13:36
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringssvar

Jeg skriver angående Lynetteholm. Jeg er borger i København og er meget bekymret for projektet.

Følgende føler jeg meget dårligt belyst

1. Den enorme forurening med diesel lastbiler med jord der skal transporteres igennem midtbyen. Hvordan kan det hænge sammen med at kbh skal være en grøn by og klimaneutral?
2. Er der ikke billigere løsninger ift klimasikring at lave en væg eller vold i stedet og hvad ville det beløb være i så fald?
3. Hvordan vil i sikre lystbåde fri adgang til inde havnen?
4. Hvad vil i gøre ift trængsel i indre by når 40000 mennesker kommer til at ligge lige op af indre by.
5. Hvordan vil i undgå budget overskridelser på projektet og hvis det sker så sikre sig at det ikke er København kommune der hænger på regningen?
6. Hvordan vil i sikre magretheholms medlemmer havnepladsen og adgang til vandet?

Venlig hilsen

Hilsen Simon

Fra: Sebastian Reinert <
Sendt: 25. januar 2021 13:42
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar lynetteholm

Hej,

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.

Derudover så jeg i MRK at temperaturforskellen over de næste mange år ikke skulle give en gennemsnitlig temperaturstigning. Der foreligger intet evidens for at temperaturstigninger om sommeren vil matche temperaturfaldet om vinteren. Dette bør vedhæftes da udsagnet ellers ikke er empirisk begrundet....

Mvh
Sebastian Reinert

Sent from ProtonMail Mobile

Høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Foreningen Qvintus sender hermed dette høringssvar vedrørende Lynetteholmen. Vi er et kontorfællesskab, der blev etableret i 1999 med 23 lejemål og vi er ca. 55 personer, der har sin daglige gang her. Kontoret-fællesskabet rummer mange mindre selvstændige virksomheder – lige fra fotografi, design, kunst og IT. Vores faglige spændvidde er stor, men vi har alle det til fælles, at vi sætter pris på dette hjørne af København, hvor der er adgang til horisont, lys, luft og ikke mindst ro.

Vi har derfor følgende bekymringspunkter vedr. Lynetteholmen:

1. **Luftforurening:** Dette voldsomt store projekt vil kollidere 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 hvad omhandler 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.
2. **Parkering:** Der er allerede meget få og dårlige parkeringsmuligheder ved vores kontorfællesskab og det vil svække værdien af vores lejemål, hvis muligheden for parkering fjernes eller forringes. Dette betyder, at vi ikke har muligheden for at modtage gæster og kunder, som kommer i bil, hvilket selvsagt vil påvirke vores forretningsmuligheder.
3. **Trafiksikkerhed:** Trafikken har i det nærliggende område været voldsomt stigende de sidste år. Vi får mange besøgende og trafikken for især gående og cyklende er dybt problematisk – blot som det er nu. I baggrundsrapporten om trafikale forhold bliver det påstået, at forøgelsen af antal uheld i værste fald er 0,3 (s. 39). Vi vil sætte spørgsmålstegn ved om det er retvisende. Det er selvfølgelig fint at rapporten tager udgangspunkt i nogle udbredte modeller, men vi 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.
4. **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 os, 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 støj mæssig konsekvens. Det styrende for projektet er økonomi og dernæst miljø og støj.
5. **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 vi 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 bakker op om sejlkubbens forslag (https://lynetten.dk/j36/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.

6. **Manglende demokratiske muligheder for at drøfte alternativer:** Vi mangler en demokratisk og grundig 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.
7. **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. Vi 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.

Med venlig hilsen

**Bestyrelsen i
Foreningen Qvintus
Refshalevej 110A
1432 København K
CVR NR 25073207**



Foreningen af Byplanlæggere – Dronningensgade 2 – 1420 Kbh K – www.Fabnet.dk

25. januar 2021

Høringssvar i forbindelse med VVM for Lynetteholmen

Med udsendelsen af høringen for VVM af Lynetteholmen, havde FAB en berettiget forventning om at få mulighed for en gennemgribende diskussion af det miljømæssige aspekt ved at placere et stort byudviklingsområde på dette sted. Sådan en diskussion indebærer naturligvis også vurderinger af, om byudviklingen kan placeres et andet sted i hovedstadsregionen, med en mindre belastning af miljøet til følge.

Med denne forventning om en gennemgribende diskussion af Lynetteholmen som byudviklingsområde samt de alternative muligheder, må man sige at de Københavnske borgere er blevet grundigt skuffet. Med denne VVM har det slet ikke været hensigten at diskutere Lynetteholmen som et nyt stort byudviklingsområde, men derimod alene at præsentere et stormflodsprojekt for København.

De visualiseringer, som følger med VVM'en, viser et stort tomt område, hvor der tilsyneladende ikke er taget stilling til anvendelsen, bortset fra en flot strandpark, der bl.a. skal tjene som blød stormflodssikring, så de høje diger undgås.

Ingen antydning af en fremtidig by med 35.000 indbyggere! – og den trafik sådan en by afstedkommer.

Man har fået defineret projektet som et stormflodsprojekt – og dermed behændigt undgået diskussionen om byudviklingen. Når øen først er der, er det meget svært at diskutere byudviklingen, fordi den tomme ø vil "råbe på" nye anvendelsesmuligheder, og dermed på byudvikling. Man får med andre ord foregrebet den fremtidige planlægning ved at igangsætte stormflodsprojektet nu. Det er dybt kritisabelt i forhold til den demokratiske debat om byudviklingen i Hovedstadsområdet.

Hvad med byudviklingen i forstadskommunerne? Og langs ring 3 og den nye letbane? Og hvad hvis megatrenden om en kraftig urbanisering ændrer sig? – er den store infrastruktur der er etableret, med en ø og tilhørende trafik anlæg viser sig umulig at tilbagebetale?

I forhold til VVM'en har FAB følgende indsigelser:

- Kumulative effekter - Miljøkonsekvensrapporten ses at være mangelfuld med hensyn til de kumulative effekter, idet de kommende trafikale forhold, og det kommende bykvarter med 30.000 indbyggere mangler.. – De er som bekendt beskrevet i forudsætningerne for projektet, men er ikke medtaget.
- Afgrænsning - Miljøkonsekvensrapporten er mangelfuld – idet området er væsentlig mindre end beskrevet i projektet og i forudsætningerne (bilag til høringen).

Projektet og baggrund

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

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

Det oplyses samtidig at det projekt, som miljøvurderes i miljøkonsekvensrapporten, alene er konstruktion af øens afgrænsning (perimeter) med ny adgangsvej og modtagelsesanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord og opfyldning af området med ren og forurennet jord.

Det oplyses desuden, at en miljøkonsekvensvurdering skal foretages med udgangspunkt i et konkret projekt. Infrastrukturprojekterne Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm, byudviklingen og en eventuel fremtidig dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn er på nuværende tidspunkt ikke konkretiserede, og indgår derfor ikke i miljøkonsekvensvurderingen. Samtidig oplyses, at de vil blive miljøvurderet på et senere tidspunkt som led i beslutningsprocessen for de respektive projekter.

Indsigelse – mangelfuld rapport mht. de kumulative effekter

Miljøkonsekvensrapporten ses at være mangelfuld med hensyn til de kumulative effekter, idet de kumulative virkninger i lovens forstand beskrives som virkninger, der er summen af en ændring, der skyldes aktiviteter indenfor selve projektet eller tidligere, nuværende og fremtidige aktiviteter sammen med projektet.

Figur 1 – Området dækket af analysen



Noter 1: Det samlede areal af områderne på Quintus er ca. 0,3 mio. m², men grundet den potentielle transportkorridor og placeringen af Amagerforbrændingen på området, vurderes ca. 0,1 mio. m² at kunne belægges.
Noter 2: Arealer på ca. 65.000 m² ejer af Refshaleens 10 AVS og HOFORs indgår ikke i analysen.

Illustration fra opsummeringsnotat, KK -Økonomiforvaltningen 11. august 2020 (Opsummering af EY-analysen vedr. Finansiering og Organisering af Lynetteholm)

Denne mangel i vurdering af de kumulative effekter ses ikke at være i overensstemmelse med formålet med VVM-reglerne, der fastsætter, at der skal ske en vurdering af anlæggets miljømæssige påvirkning som en helhedsbetragtning i forhold til områdets miljømæssige bæreevne.

I forbindelse med vurderingen af de kumulative forhold skal ikke blot eksisterende forhold tages i betragtning, men også arealanvendelse og aktiviteter som følge af allerede eksisterende – udnyttede og u-udnyttede - tilladelser eller vedtagne planer.

Det er vores vurdering, at der med aftalen mellem Regeringen og Københavns Kommune den 5. oktober 2018 er vedtaget en plan om en stor og meget omfangsrig opfyldning på søterritoriet i Københavns Havn, indeholdende:

- klimasikring af København som led i sikring mod stormflod,
 - areal til byudvikling,
 - disponering af overskudsjord,
- og infrastrukturprojekterne med en Østlig Ringvej og ny metro til Lynetteholm.

Vejledningens krav

Efter gældende vejledning til loven beskrives sekundære, kumulative og synergetiske virkninger som kort-, mellem- og langsigtede, vedvarende og midlertidige, positive og negative virkninger, hvor de sekundære virkninger ikke nødvendigvis alene er direkte virkninger, men også de som ikke er et direkte resultat af anlægsprojektet som f.eks. sundhedsgener som følge af en støjpåvirkning. De kumulative virkninger beskrives som virkninger, der er summen af en ændring, der skyldes aktiviteter indenfor selve projektet eller tidligere, nuværende og fremtidige aktiviteter sammen med projektet.

De synergistiske virkninger er virkninger som skyldes en reaktion mellem aktiviteter/miljøforhold. Ved vurdering er det centralt at tage udgangspunkt i de sårbare og/eller værdifulde miljøforhold og dernæst beskrive og vurdere hvilke andre forhold og menneskelige aktiviteter, der sammen med projektet påvirker disse. Hermed kan væsentligheden af indvirkningen vurderes og eventuelt behov for afværgeforanstaltninger beskrives.

Dette betyder også væsentlige indvirkninger, der ligger udenfor projektets geografiske område. Hvorvidt virkningen er væsentlig eller ej afhænger af påvirkningens karakteristika samt værdi og sårbarhed af det påvirkede område. På den baggrund vurderer vi ikke at VVM-rapporten opfylder lovens krav.

Indsigelse - rapporten er ses at være mangelfuld mht. til afgrænsning

Miljøkonsekvensrapporten er ses at være mangelfuld – idet området er væsentlig mindre end beskrevet i projektet og i forudsætningerne.

Måske bliver arealprojektet meget anderledes? måske meget mindre? Afhængig af hvilket samlet projekt, der vælges af Københavns Kommune og Staten. Der er f.eks. også planer om at flytte hele Renseanlægget Lynetteholm til Avedøre. Det vil være et væsentlig parameter for det kommende projekt. Vi opfordrer til at der udarbejdes en samlet plan – en helhedsplan. Dernæst udarbejdes dispositionsplaner og evt. lokalplan og endeligt foretages en miljøvurdering heraf.

Vi opfordrer til at anlægsprojektet med opfyldning sættes i bero indtil der er taget en kvalificeret stilling til de øvrige dele af projektet.

Det er at blande æbler og pærer, når problemstillingen om jorddeponering blandes sammen med formålet om at stormflodssikre København. Vi er nok alle enige i at vi skal passe på vores Hovedstad. Der er helt sikkert mange måder at løse dette på.

Problemstillingen for Københavns Kommune, om hvor vidt man er forpligtiget til at aftage jord fra Københavnske byggepladser er en anden problemstilling, der naturligvis også skal løses. Vi kan forstå, at København i dag primært skal sikre deponi af jord fra metrobyggeri og klimasikringsprojekter f.eks. de store underjordiske vandafledningsrør.

Men samtidig er vi også blevet oplyst om, at Københavns Kommune også aftager jord fra byggepladser, så langt væk som Køge.

Hvis den bedste løsning er, at København må, køre jord ud af København? – ja, så må man gøre det. Vi vil også opfordre til at der tænkes i helheder, fremfor silotænkning. Der er f.eks. masser af kæmpe huller i vores landskaber pga. råstofplanlægningen, som jo også er et væsentligt samfundsanliggende.

Uopklarede spørgsmål

Miljøkonsekvensrapporten er omfangsrig og gennemarbejdet. Grundet projektets størrelse og kompleksitet efterlader rapporten også en meget lang række spørgsmål.

Hvor højt vil man fylde op? til hvilken kote? Ønsker man en hurtig bygbarhed af arealerne eller kan man forestille sig at man fylder væsentlig højere op, og derved giver mulighed for fremtidig deponering også i næste århundrede? Hvordan defineres denne balance? Hvis man kun fokusere på stormflodssikringen, vil man så kunne 'nøjes' med at lave kystlandskabet eller vil det være nødvendigt at etablere hele Lynetteholmen?

Mangelfulde visualiseringer

Det virker misvisende og vildledende at de visuelle analyser og visualiseringer ikke viser Lynetteholmen med bebyggelse. Hvorfor indeholder visualiseringerne kun et scenarie 15 år ud i fremtiden? Det giver ikke et reelt billede af hvordan Lynetteholmen vil komme til at påvirke omgivelserne, når det er fuldt udbygget. Fokus synes primært at være på natur og landskab, selvom størstedelen vil blive bebyggelse. En væsentlig visuel påvirkning vil netop komme fra byggeriet, som formentlig vil begrænse udsynet. Hvordan sikres det at udsynet fra København ikke påvirkes negativt?

Størrelse af opfyldsareal og grønne arealer

Baggrunden opfyldsarealet er et cirkelslag. Dette virker noget fortænkt. Det er en meget æstetisk plantegning, men afspejler dette det reelle behov. Med denne plan blev arealet og projektet 40% større. Det er et godt forslag med en grøn kant med en bredde på mellem 40 – 300 m, men mon ikke hele projektet kan være væsentligt mindre og alligevel være grønt? Og så alligevel. Hvordan sikres at det grønne får så meget plads som i forslaget? I Nordhavn var det oprindeligt meningen, at der skulle være store grønne arealer, men i virkeligheden er de nu skåret ned til et minimum.

Vi opfordrer til slut igen til at der sikres en langt større afklaring af muligheder og visioner, før der skabes et beslutningsgrundlag om Lynetteholmen.

Jordopfyldning vil danne grundlaget for alle øvrige dele af projektet. Vi opfordrer derfor til at der bliver en mere åben debat.

Sikring af vores hovedstad kan ske på mange måder. Lynetteholmen bør, hvis den skal realiseres, bygge på en regional tænkning og en demokratisk proces, og ikke via salamimetoden. Visionen må som minimum være en åben idékonkurrence, hvor innovative ideer til fremtidens stormflodssikrede byudvikling illustreres, hvor løsningerne ikke alene sikrer hovedstaden mod oversvømmelser; men også fokusere på løsninger som skaber merværdi for natur, by og mennesker, og hvor der skabes et godt møde med vandet.

Med venlig hilsen

Peer Frank
Formand FA B

Fra: MLR
Sendt: 25. januar 2021 13:45
Til: VVM-Sager
Emne: Høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Jeg skriver dette høringssvar som borger i København, bosiddende på grænsen mellem Østerbro og Nordhavn og med tegnestue på Holmen, Refshalevej. Begge steder vil blive voldsomt berørt af projektet.

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 II – 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 mellemoplasten materialer.

Fra: Jonas Rugaard
Sendt: 25. januar 2021 13:51
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

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
Jonas Rugaard

Fra: Lone Madsen
Sendt: 25. januar 2021 14:05
Til: VVM-Sager
Emne: Indsigelse mod opførelse af Lynetteholm

Indsigelse mod Lynetteholmen

Som beboer på Østamager vil jeg på det kraftigste opfordre jer til at droppe planerne om byggeri af Lynetteholm.
HER BOR OG LEVER FOLK!

Vi taler om København som grøn by! Dette hænger på ingen måde sammen med at der skal køre 72 lastbiler/time gennem befolkede og befærdede områder af København. På længere sigt vil dette projekt desuden øge mængden af trafik i/til Kbh.

Vi mangler boliger i Kbh, men de planlagte boliger på Lynetteholmen kommer ikke til at afhjælpe denne boligmangel for os, de almindelige skatteydere. Hverken os almindelig skatteydere eller vores børn kommer til at få råd til at bo der. Vi har brug for boliger til Københavnerne! Ikke til de rige!

De unge, de ældre, de boligløse og alle de andre, der mangler boliger har brug for at I rykker på det.

Jeg er bekymret for støjgener og miljørisici i forbindelse med bygning af Lynetteholmen.

Desuden ønsker jeg en forlænget høringsperiode pga Covid-19

Venlig hilsen
Lone Madsen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler 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.

Venlig hilsen,

Martin Wagner

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

25-01-2021

Høringssvar til VVM for Lynetteholmen

Som beboer i København sender jeg hermed mit høringssvar til VVM'en for Lynetteholmen, med den hensigt at projektet revurderes eller helt annulleres – sammen med infrastrukturprojekterne 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholmen'.

Med både en personlig og faglig viden om og interesse for klima, miljø, byudvikling og borgerinddragelse, kan jeg kun være imod den alt for langsigtede 'løsning', som Lynetteholmen udgiver sig for at være. Faktisk løser holmen ingen af de problemer, der ellers er argumenterne for projektet; Ingen eksperter mener, der er behov for klimasikring mod nord i dette eller næste årti; Der bliver ikke billigere boliger eller bedre boligforhold; Øen skaber flere trafikale udfordringer end den løser; Den øger Københavns (og derved Danmarks) CO2-udledning. Og så er projektet et eksempel på (endnu en) fuldstændig udemokratisk proces uden reel inddragelse af borgerne – og hvis COVID-19 er undskyldningen, bør Høringsperioden forlænges til minimum 1 måned efter den igangværende lockdown er slut.

Ambitiøse flokler

København har mange ambitiøse mål og planer for klima og miljø: Blandt andet skal kommunen være CO2-neutral i 2025, hvilket kræver en seriøs omstilling indenfor energiproduktion, byggebranchen og transportsektoren. Det er umuligt at forestille sig, hvordan København skal kunne nå dette mål, når der skal køre 72 lastbiler i timen, 10 timer i døgnet, hver dag indtil 2035 – og denne transport er kun til den jord, der skal danne øen. Bagefter kommer så selve byggeriet af boliger til 35.000 borgere (som først står færdige i 2070), i forvejen står netop byggebranchen for en enorm del af den samlede klimabelastning på verdensplan.

Og i Københavns Kommuneplan 2019 'Verdensby med ansvar', er det understreget, at København skal være en grøn by, der værner om naturen. Men for biodiversiteten og havmiljøet vil den planlagte ø gøre irreversibel skade på Øresunds marineliv. Klimavenlige boligformer kan ikke absorbere den CO2 der udledes når man bygger en ø. Alverdens grønne tage på Lynetteholm kan ikke erstatte de områder med ålegræs i Øresund, der har en fremragende evne til at optage CO2.

Uforudsigelig fremtid

Som med alt andet er det næsten umuligt at spå om byudviklingen og alligevel forsøger man gang på gang. Selvom de sidste mange år har vist en tendens til at flere bliver i byen, er der nu forsigtige tal, der viser, at folk søger ud i lys og luft og natur. Derfor er det omsonst at løse nutidens boligproblemer 40-50 år ude i fremtiden. Til den tid har vi måske fået vendt skuden og 'afvikling er blevet til udvikling' udenfor storbyerne – noget som ministerrokader og begyndende kommunalvalgskamp vidner om; Socialdemokratiet går selv til valg på at ville udligne forskellene mellem land og by.

Men Lynetteholmen vil være en kæmpe udgift, som dog blot kommer en forsvindende lille andel mennesker til gode, når de 10-15 mio. kroners boliger står færdige i fremtiden.

25-01-2021

Det er ikke første gang København har vokseværk, men tidligere har man, med stor succes, udvidet på allerede eksisterende landjord og med respekt for natur, mennesker og økonomi; som med den endnu velfungerende Fingerplan, bør København samarbejde med resten af regionen i forhold til infrastruktur, boligmasse og byggeri og bruge eksisterende byområder til at udvide i. Der investeres allerede i infrastruktur udenfor København med letbaner og Ring3 og mange af omegnskommunerne ønsker også den vækst som København har oplevet. En udvidelse af den offentlige transport 'mellem fingrene' og en investering i provinsen kan løse mange af problemerne hurtigere, billigere og bedre end Lynetteholmen.

Beslutninger udenom borgerne

Det er ikke første gang, men ikke desto mindre ærgerligt, at vores repræsentative demokrati ikke er repræsentativt – som vi har set det med andre byggeprojekter i København, trumfer manglen på boliger og en massiv gæld til By&Havn, borgernes ønsker.

Samtidig mangler der reel inddragelse af borgerne; Processen med Lynetteholmen er ugennemsigtig og inddragelsen indtil videre usynlig. En VVM-høring uden info- og borgermøder gør det umuligt for folk uden faglig forståelse for miljøvurderinger og miljøkonsekvensrapporter at tage stilling til det komplekse materiale og til at give et fyldestgørende høringssvar.

Mvh

Maria Rebsdorf Rostved

Fra: Pippi Mannerup
Sendt: 25. januar 2021 14:42
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen, Høringssvar.
Vedhæftede filer: HøringssvarLynetteholmPippi.DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9039326

Høringssvar vedr etablering af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Klagepunkter:

1. Planen for at føre omkring et voldsomt antal lastbiler gennem *Forlandet* 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 *Forlandet*

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

Vedr. Punkt 1: Det fremgår af dokumentet 'Lynetteholm Trafikale Forhold', forfattet af By & Havn, at den nuværende plan for jordtransporten til Lynetteholm vil resultere i at op mod 49 lastbiler dagligt skal passere tæt forbi vores matrikler på vej til Lynetteholm, og formodentlig et lignende antal i modsatte retning, indtil tidligst 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. Margretholmen er allerede blandt de nabolag hvor luftforureningen er værst. Den samme luftforurening dræber, per kommunens egne estimater, ca. 550 københavnere hvert år. Vi ser nødig at vores beboeres liv skal sættes i yderligere fare pga. Lynetteholm og dets associerede projekter.

Vedr. Punkt 2: Forlandet er i forvejen enormt trafikeret, da det er eneste vej til Refshaleøen, hvorfor beboerne i vores forening finder det utrygt at bringe dem selv og deres børn gennem dette område. Risikoen for bilulykker, især højresvingsulykker, stiger signifikant hvis trafikplanen gennemføres. Vi så gerne at trafikken i området blev mindre farlig, i stedet for mere farlig.

Vedr. Punkt 3: Støjforureningen i vores nabolag er, i kraft af trafikmængden på *Forlandet* allerede meget signifikant. Vi ville værdsætte at kommunen tog i betragtning, at vores medlemmer hellere ville have at støjforureningen blev reduceret frem for forøget.

Vedr. Punkt 4: Vi i foreningens bestyrelse, i kraft af vores interesse i at København som helhed skal være en attraktiv og vellidt by, føler os forpligtiget til at gøre kommunen opmærksom på vores overbevisning: At

Lynetteholm-projektet og dets associerede projekter, er uforenelige med kommunens retorik og løfter til borgerne hvad angår København som 'grøn by'.

Venligst hilsen,

Pippi Mannerup,

Fra: Birthe Bertelsen <bbe@kk.dk>
Sendt: 25. januar 2021 14:54
Til: VVM-Sager
Emne: Bemærkninger til TS6040103-00078 (Geotekniske borer for kørevej)

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Københavns Kommune har som berørt myndighed vurderet, at kommunen ud fra de foreliggende oplysninger ikke finder, at projektet er VVM-pligtigt. Kommunen udtaler sig under antagelse af, at de beskrevne 21 geotekniske borer ikke vil være omfattet og reguleret af kommende anlægslov for Lynetteholm.

Det kan bemærkes, at Københavns Kommune har praksis for, at borer i foringsrør ikke kræver tilladelse efter Miljøbeskyttelseslovens § 27 stk. 2. Så længe arbejdet udføres, så optaget materiale tages med i land og bortskaffes efter gældende lovgivning og materialerne ellers håndteres på prammen, så der ikke kan ske udslip af evt. forurening, er dette heller ikke noget kommunen regulerer ift. vandkvalitet. Ift. udførslen af borearbejdet fra jack-up flåde eller pram, har kommunen heller ikke praksis for at stille krav om § 27 stk. 2-tilladelse ved brug af jack-up platformens ben, såfremt der er tale om simpel nedsænkning og optrækning, som ikke kræver forudgående forberedelse eller udjævning etc. af havbunden.

Med venlig hilsen

Birthe Bertelsen
Chefkonsulent
Team Planlægning

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

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

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

Fra: Frederik Trojaborg Julian
Sendt: 25. januar 2021 14:59
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler 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 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,

Med venlig hilsen / All the best

Frederik Trojaborg Grunwald Julian

Fra: Thomas Marker
Sendt: 25. januar 2021 15:03
Til: VVM-Sager
Cc: 'Jens Dyre Nørgaard'
Emne: Høringssvar.

Som advokat for ejerne af Refshalevej 110 sende nedennævnte høringssvar:

Til Transport og Boligministeriet – vedr lov om etablering af Lynetteholm i København.

Vi er grundejere på Refshalevej 110 (matrikel 649 CHRISTIANSHAVNS KVARTER, KØBENHAVN), og har følgende kommentar:

Vi er stærkt bekymrede over de miljømæssige konsekvenser af etableringen af Lynetteholm vil medføre, ikke mindst den øgede trafik og især i byggefasen.

Vi hører om hundredevis af flere biler og lastbiler hver dag i flere år – og det på Refshalevej som i forvejen er udsat og sårbar – og omgivet af fredede bygninger og grunde.
Det vil vi gerne protestere i mod!

Vi synes at *al* tung trafik pr lov skal ledes udenom Refshalevej og Christianshavn, og vi opfordrer til at man vedtager at sejle al byggemateriale ind – som man bla så de i genopbygningen af bymidten i Berlin, efter murens fald.

MVH

Thomas Marker

ADVOKATFIRMAET MARKER

Thomas Marker
Advokat

Advokatfirmaet Marker
Brolæggerstræde 6,
1211 København K
Denmark

Thomas@advokat-marker.dk
www.advokat-marker.dk

tel: +4533110070
mob: +4524846699

UNDERVURDERING AF EMISSIONER FRA JORDTRANSPORT

Svar på høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Jon Toivo Hansen

Projektet er baseret på estimater fra COWI på modtagelse af 2,6 mio. tons jord årligt i gennemsnit, hvilket forstås at være en udokumenteret konstant fremskrivning til hele anlægsperioden af den nuværende produktion af overskudsjord, og dertil et udokumenteret worst-case-scenarie på 3,6 mio. tons årligt i gennemsnit.

Projektet er også baseret på By & Havns estimat at hovedparten af jordtilførslen vil ske fra byggerier i Københavns og Frederiksberg kommuner (70 %) eller umiddelbar nærhed hertil, hvorfor emissionstallene er beregnet ud fra en relativt kort transportafstand af de store mængder jord. Det er kritisabelt at prognosen for de fremtidige jordmængder og -oprindelser ikke er belyst nærmere.

Imidlertid har de senere år vist at potentialet for udgravningskrævende nybyggeri i Københavns og Frederiksberg kommuner er stort set udtømt (Yderligere undersøgelse af alternative byggemuligheder til Ørestad Fælled Kvarter, Københavns Kommune 2018). Denne antagelse understøttes videre af at selve formålet med anlæggelsen af Lynetteholm er anskaffelse af netop byggegrunde. Samtidig færdigudgraves sidste underjordiske metrolinje, M4, nu, og der er ikke planer om yderligere udgravningskrævende forlængelser uden for Lynetteholm-projektet. Selv de til projektet hørende M5-hovedforslag er baseret på delvis højbane (Metrobetjening af Lynetteholm, Metroselskabet 2020), hvorved der kun vil være jordproduktion fra en del af linjebyggeriet.

Projektet har funderet sin vurdering i at man, som Nordhavnsdepotet nu, også i fremtiden kan forvente at være eneste større aftager af overskudsjord i Københavnsområdet. Der er ikke argumenteret for hvordan projektet vil være uberørt af betydelig konkurrence om modtagelse af jord i nærområdet, selv om hensynet til klimatilpasning forventelig vil øge efterspørgslen på overskudsjord i anlægsperioden. Således anbefaler Kystdirektoratet at man reducerer risikoniveauet for oversvømmelse af centrale dele af Amager, Hvidovre og Køge Bugt-byerne inden for 20 år ved blandt andet at bygge diger (Rapport for strategistrækning S3.03.03 og S3.04.01, Kystdirektoratet 2020).

Det er derfor sandsynligt at jordtransporterne vil komme til at udgå fra fjernere eller meget fjernere byggerier uden for Københavns og Frederiksberg kommuner samt opland (særligt mod syd), hvorved den gennemsnitlige kørselsafstand for jordtransporterne vil stige drastisk.

Dette medfører en betydelig risiko for at emissionerne af CO₂ og partikler som følge af jordtransport bliver markant højere end angivet i høringsmaterialet.

Fra: johnny hedegaard
Sendt: 25. januar 2021 15:22
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.
Johnny Hedegaard

Fra: Gregers Friisberg
Sendt: 25. januar 2021 15:23
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Jeg vil gerne anmode om, at der laves en mere omfattende VVM-redegørelse, der inddrager konsekvenser for miljøet af etablering af havnetunnel-motorvej og tilsluttede af- og tilgangsveje til havnetunnel. En havnetunnel kan have uoverskuelige konsekvenser for vandmiljøet i Øresund.

Motorvejsprojektet er en del af det samlede Lykkeholm og der bør derfor tages hensyn til de samlede miljøkonsekvenser. En motorvej ude under vandet må forventes at tiltrække mere biltrafik, så det bliver nødvendigt med udvidelser af omgivende vejnet.

Der vil være mere fornuft i at udbygge København mod syd og vest. Det gælder også, hvis en del af formålet er at levere billigere boliger til københavnere. Det vil alt andet lige være billigere at bygge i den retning end de omkostninger, der vil løbe på de meget store infrastrukturinvesteringer, der vil være en konsekvens af Lykkeholm.

Lykkeholmen hævdes at være et værn imod stormflod fra nord. Men den værner ikke imod en samlet stigning i vandniveauet i Øresund og omgivende farvande, der kan forventes at blive en konsekvens af de klimamæssige udfordringer de kommende årtier. Vandet vil stige uanset man bygger Lynetteholm. De miljømæssige ødelæggelser vil alt andet lige blive langt større med gennemførelsen af dette projekt.

Vh, G. Friisberg, 25.1.21

Sendt fra [Mail](#) til Windows 10

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Vi skriver som repræsentanter for beboerne i A/B Sølvgade 2 – 4 / Adelgade 55 hvilken indbefatter 28 lejligheder med over 50 beboere. Formålet med dette høringssvar er at bede Københavns Kommune genoverveje den nuværende jordtransport-plan i forbindelse med konstruktionen af 'Lynetteholm' og associerede projekter 'Metro til Lynetteholm' og 'Østlig Ringvej'. Vi motiveres af vores bekymring for vores beboeres livskvalitet hvad angår en formodet stigning i luft- og støjforurening, samt den øgede risiko for trafikuheld.

Klagepunkter:

- 1. Planen for at føre omkring op til 350 lastbiler i døgnet gennem Sølvgade 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 Sølvgade 2 – 4.**
- 4. Lynetteholm-projektet er uforeneligt med kommunens løfter om at København skal være en 'grøn by'.**

Vedr. Punkt 1: Det fremgår af dokumentet 'Lynetteholm Trafikale Forhold', forfattet af By & Havn, at den nuværende plan for jordtransporten til Lynetteholm vil resultere i at op mod 49 lastbiler dagligt skal passere tæt forbi vores matrikler på vej til Lynetteholm, og formodentlig et lignende antal i modsatte retning, indtil tidligst 2035¹. Det er i øvrigt svært at have tiltro til, at denne 2035-deadline er pålidelig, givet kommunens tidligere udfordringer med at overholde annoncerede deadlines i forbindelse med større infrastrukturprojekter. Sølvgade/Adelgade/Borgergade er allerede blandt de nabolag hvor luftforureningen er værst. Den samme luftforurening dræber, per kommunens egne estimater, ca. 550 Københavnerne hvert år². Vi ser nødig at vores beboeres liv skal sættes i yderligere fare pga. Lynetteholm og dets associerede projekter.

Vedr. Punkt 2: Sølvgade er i forvejen enormt trafikeret, hvorfor beboerne i vores forening finder det utrygt at bringe dem selv og deres børn gennem dette område. Risikoen for bilulykker, især højresvingulykker, stiger signifikant hvis trafikplanen gennemføres. Vi så gerne at trafikken i området blev mindre farlig, i stedet for mere farlig.

POUL TURLEY

ADVOKAT

25-1-2021.

Vedr. Punkt 3: Støjforureningen i vores nabolag er, i kraft af trafikmængden på Sølvgade / Borggade allerede meget signifikant. Vi ville værdsætte at kommunen tog i betragtning, at vores medlemmer hellere ville have at støjforureningen blev reduceret frem for forøget.

Vedr. Punkt 4: Vi i foreningens bestyrelse, i kraft af vores interesse i at København som helhed skal være en attraktiv og vellidt by, føler os forpligtiget til at gøre kommunen opmærksom på vores overbevisning: At Lynetteholm-projektet og dets associerede projekter, er uforenelige med kommunens retorik og løfter til borgerne hvad angår København som 'grøn by'.

Venligst hilsen,

Bestyrelsen i A/B Sølvgade 2-4/Adelgade 55

v/administrator Advokat Poul Turley

Matrikle : Sankt Annæ Vester Kvarter, København 625

Kontakt: pturley@advokatpt.dk

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Rasmus Højsgaard

--

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringsvar vedr. etablering af Lynetteholm

d. 25. januar 2021

Hej

Skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Et væsentligt punkt er at projektet hele tiden er blevet kommunikeret som en beslutning, som ingen kunne have indflydelse på, det er et stort problem i et demokrati. Det har været uærlig kommunikation fra Københavns Kommune, By & Havn samt politisk, da projektet blev lanceret. Herudover handler dette høringsvar om miljø, hvilket jeg vil fokusere på. 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 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

Fiona Maja Mannerup Sprechler

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

Fra: Aria Shahzadi
Sendt: 25. januar 2021 15:50
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar

Hej igen,

Som støtter af sejlkлубben lynetten, ønsker jeg udover min mail fra igår, at tilslutte mig nedestående budskab:

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 venlige hilsner
Aria Shahzadi

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

Fra: Jan Hindsbo
Sendt: 25. januar 2021 15:20
Til: VVM-Sager
Cc: Marianne Andersen
Emne: Høringssvar -Miljøvurdering af Etablering af Lynetteholm - Journalnr. TS6040102-00024

Til rette vedkommende i Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen.

Vi har i CTR konstateret der er udsendt høring af VVM for Lynetteholmen, som blandt andet indeholder trafikale konsekvenser under anlægsfasen.

I forbindelse med etablering af Lynetteholm planlægger By & Havn etablering af en adgangsvej og et arbejdsareal på Kraftværkshalvøen på Amager. Disse to midlertidige anlæg vil stå oven på CTR's anlæg, som er hovedforsyningen af fjernvarme mellem ARC, Amagerværket og hele det Storkøbenhavnske fjernvarmenet. Det er af vital samfundsmæssig betydning, at varmeforsyningen opretholdes under hele projektet og CTR's anlæg ikke beskadiges, samt udbedring af fejl kan udføres. CTR har tinglyste servitut bestemmelser for området, om altid at have adgang, hvilket ikke er medtaget i projektet.

Vi beder om CTR medtages som hørringspart for projektet og der hurtigst muligt indledes dialog om fælles løsninger.

Med venlig hilsen

 CTR
Jan Hindsbo
Vicedirektør


www.ctr.dk

Fra: Hege Fuglesang
Sendt: 25. januar 2021 15:53
Til: VVM-Sager
Emne: STOP LYNETTEHOLMEN

Stop dette gigantiske monsterprojekt som vil ødelægge det eksisterende København for altid!!!

Det vil medføre endeløse gener med transport af jord, støj, forurening, trafikbelastning på alle mulige måder for Københavnerne. Vores udsigt til Øresund som vi kender den i dag bliver væk for altid, det som vi har kært bliver lukket klaustrofobisk inde. Sejlforhold ødelægges, bunden i Øresund rives op, strømforhold forstyrres, listen er lang, uanset hvor "smarte" alle rapporter er.

Beslutningen om dette frygtelig projekt er taget over hovedet på os Københavnerne, og pludselig så får man bare besked om at vor eksisterende by skal stenges inde, og vi skal udsættes for anlægsarbejde i 30-50 år! Ufattelig. Og milliarder af kroner skal bruges på dette.... Brug hellere pengene på at beskytte de naturområder vi stadig har og plant flere træer.

STOP STOP STOP!

Vi vil IKKE have Lynetteholmen!

Mvh
Hege Fuglesang

--

Hege Fuglesang
sanger & guide
engelsk, fransk, norsk, dansk

Fra: Jakob Ingemann Parby
Sendt: 25. januar 2021 15:55
Til: VVM-Sager
Emne: høringssvar lynetteholm

Som privatperson og borger i København (Sluseholmen) vil jeg med dette høringssvar gerne give udtryk for min bekymring over trafikbelastning, luftforurening og støjgener med udsigten til årtiers transport af jord til anlæggelsen af Lynetteholmen. Jeg mener, at det er afgørende, at alle andre løsninger undersøges, før projektet igangsættes, ligesom man bør overveje, hvorvidt fremskrivningen af stadig voksende befolkning i Kbh er uomgængelig.

Med venlig hilsen

Jakob Ingemann Parby
Museumsinspektør, ph.d.
Formidling

KØBENHAVNS KOMMUNE
Kultur- og Fritidsforvaltningen
Historie & Kunst

Stormgade 20
1555 København V

Web www.copenhagen.dk
EAN 5798009780324

Fra: lis arrevad
Sendt: 25. januar 2021 16:00
Til: VVM-Sager
Emne: Etableing af Lynetteholmen, høringsvar

Jeg er meget bekymret for hvordan Øresund vil reagere på et så massivt byggeri.

Vandstrømmene, fiskebestanden, muligheder for sejlads osv.

Jeg er ligeledes meget bekymret for alle de lastbiler der kommer til at køre igennem KBH de næste 30 år i anlægsfasen: luftforurening og ikke mindst støjforureningen.

Desuden bekymrer det mig hvad der sker, hvis Lynetteholmen bygges: endnu flere privatbiler igennem byen, dvs. endnu mere luft-og støjforurening i den indre by, endnu flere boliger til de rige og hvad med den manglende bopælspligt.

Jeg er også bekymret for den demokratiske proces omkring vedtagelsen af megaprojektet. Pludselig en dag fik vi tv-seere en nyhed om at Lars Løkke Rasmussen og Frank Jensen var enige om

Lynetteholmen som stormflodssikkring af byen! Vupti op af skuffen. Er der ikke andre muligheder for det ? Og hvad med at bruge mere tid på og i al offentlighed at planlægge hvordan vi gerne vil have at KBH udvikler som en god by at leve i for en gennemsnitsdansker.

Med venlig hilsen Lis Arrevad

Fra: Gregers Friisberg
Sendt: 25. januar 2021 16:02
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Jeg vil gerne anmode om, at der laves en samlet VVM miljøvurdering for konsekvenserne af Lykkeholm projektet for det samlede miljø i og omkring Øresund.

Projektet hævdes at være et stormflodsprojekt, men der tages ikke hensyn til, hvordan vandniveauet i Øresund og omgivende farvande vil stige de kommende årtier som følge af global opvarmning. Vandet vil ganske enkelt finde vej udenom Lykkeholm. Der vil derfor ikke være meget sikring imod vandniveaustigning/oversvømmelse.

Det vil være mere effektivt at bygge diger omkring området, hvis forudsigelserne fra FN's klimapanel om vandniveaustigning de kommende årtier holder stik.

Lynetteholmprojektet indebærer, at der skal bygges en sænketunnel til motorvej under vandet ud for Amagers østkyst.

Motorvejen kan ikke undgå at få konsekvenser for vandmiljøet i Øresund. Der kan også, med mindre der laves CO2 opfangning, blive konsekvenser for friluftslivet på Amager Strandpark, der i dag er et yndet fritidsområde for hundredetusindvis af københavnere.

Motorvejen under vandet vil overbelaste e20-motorvejen, hvor bilerne må forventes at komme ud fra havnetunnelen. Det vil være nødvendigt at udvide e20 og tilslutningsveje. Alt i alt vil Lynetteholm altså kunne medføre en øgning af biltrafikken på og omkring Amager. Alt afhængig af linjeføring og veje for til- og frakørsel af biler.

Argumentet om billige boliger til københavnere holder ikke. Hvis boliger bygget under disse forhold skal kunne afsættes enten til lejere eller ejere, vil det være nødvendigt med subventioner, da realistisk beregnede byggeomkostninger vil blive temmelig høje.

Derfor vil det være bedre at lade København vokse med syd og vest, da både byggegrunde og omkostninger til infrastruktur må forventes at være lavere i de dele af hovedstadsområdet.

Venlig hilsen,
Gregers Friisberg,

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 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 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,

Sarah Maver

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Jakob Demant
Sendt: 25. januar 2021 16:12
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm høringssvar

Hermed 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.

Med venlig hilsen

Jakob Demant
Medlem af Lynetten sejlkлуб

Fra: Klaus Juel Rasmussen
Sendt: 25. januar 2021 16:15
Til: VVM-Sager
Emne: Etablering af Lynetteholm

Kære København Kommune,

I forbindelse med ovenstående projekt foreslår I, at jordtransport til og fra Lynetteholm sker via den vestlige del af Vermlandsgade, Uplandsgade og den østlig del af Prags Boulevard.

Jeg foreslår at jordtransporterne i stedet føres nord om Kløvermarken ad Vermlandsgade, Kløvermarksvej, Forlandet og Kraftværksvej, da dette vil være til gene for langt færre mennesker.

Desuden vil transporten nord om Kløvermarken være kortere og dermed medføre mindre energiforbrug og lavere CO2 udledning.

Med venlig hilsen/Best regards

Klaus Juel Rasmussen

Fra: Rie Rasmussen
Sendt: 25. januar 2021 16:25
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Halløj.

Jeg synes vi mangler at se et samlet forslag om projektet, som omhandler hele det område der vil blive berørt - ikke kun for København.

Jeg synes der skal siges nej til anlægslov om Lynetteholmen - det må drøftes yderligere og være i sammenhæng med omegnskommunerne.

Jeg frygter desuden den megen trafik der vil komme gennem København.

Venligst

Rie Rasmussen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Ella Handreck

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Herman Birk
Sendt: 25. januar 2021 16:34
Til: VVM-Sager
Emne: Stop Lynetteholmen

Hej,

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

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

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

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

- Herman Birk, 21 år

Fra: Kimberly Hendler
Sendt: 25. januar 2021 16:40
Til: VVM-Sager
Cc: Jesper Kjærgaard
Emne: Høringssvar til Lynetteholm
Vedhæftede filer: Høringssvar fra EFQB vedr Lynetteholm, j. nr. TS6040102-00024.DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9040196

Til rette vedkommende,

Vi fra Charlotte Amalie Bastionens ejerforening tilslutter os Quintus Bastionens ejerforenings vurdering og bekymringer, som beskrevet i det medsendte høringssvar.

Med venlig hilsen,
Kimberly Martin Hendler, formand for CAB ejerforening.

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

25. 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 Margretheholmen, 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 tidshorisonter 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. Særligt i sommerhalvåret er vejen meget trafikeret af bløde trafikkanter med hyppige farlige situationer til følge. 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 trafikal 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). 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 foretager følgende afværgetiltag:

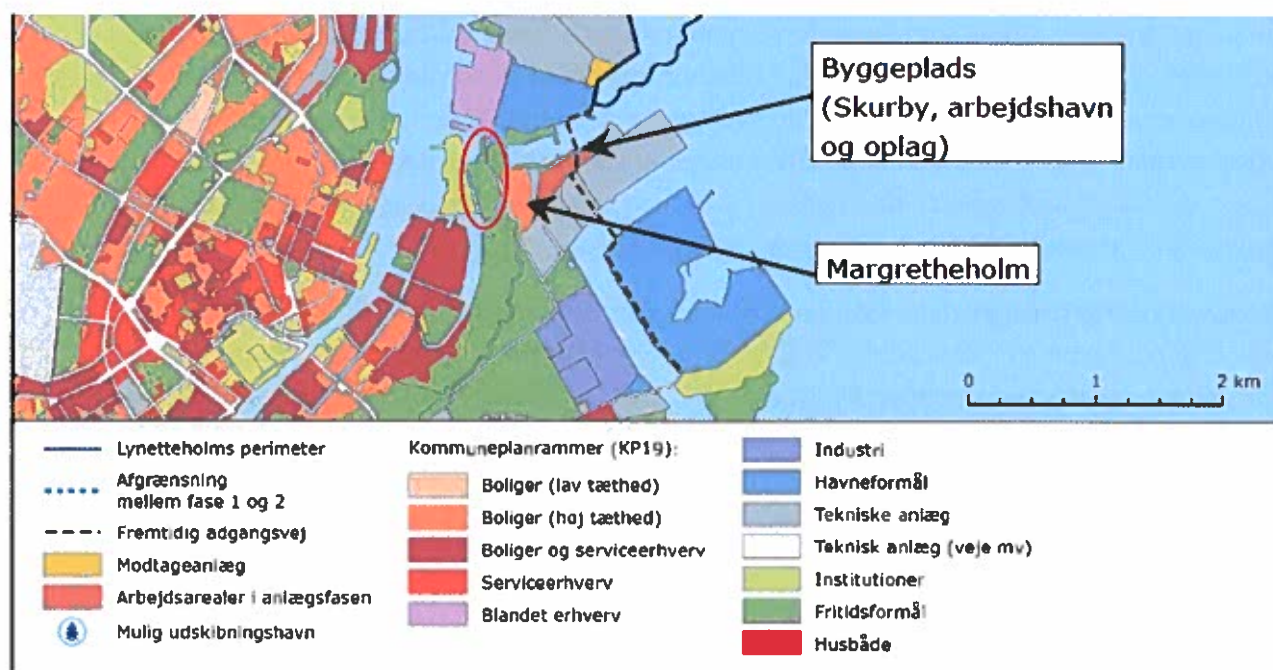
- Forbedring af vejforholdene hurtigst muligt og forud for anlægsfasen, dvs. bedre cykel- og gangforhold igennem det kommunale projekt samt etablering af vejbump mhp. at reducere fart.
- Anlæggelse af adgangsvej før påbegyndelse af anlægsfasen.
- Krav om benyttelse af adgangsvejen, så snart den er anlagt.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

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 etablerer adgangsvejen først, og dernæst påbegynder anlægsfasen. Der burde være plads til denne fleksibilitet og 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 afsnit 27 om "befolkning og menneskers sundhed". 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 synes at være 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 udispenseret 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 interesseret 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 byomdannelsesområder"*." 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 i lokalområdet, som skal køre forbi først klods op ad vores ejeforening, og senere skal 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 påvirket 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
- Evt. 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 projektet, som er sendt i høring (ligesom klimasikring mod syd heller ikke er omfattet af projektet). 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 endsize lovligt at sende et sådant delprojekt i høring uden at belyse projektet i dets helhed?

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", 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, 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 absurd). I Lynetteholm projektet forventer man at skulle aftage samtlige 2,6 mio ton overskudsjord fra Hovedstadsområdet, 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 tidsplaner. Kan der derudover opstå priskonkurrence på jorddeponering (hvilket kan underminere den forventede finansiering)? Dette burde indgå i den samlede planlægning for Storkøbenhavn, 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 usandt i lyset af Holmene, som faktisk er et aldeles relevant alternativ set i relation til placering, kapacitet

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

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? 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.?

Det ville være klart at foretrække, at man betragtede Lynetteholm projektet i sin 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 skal 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 som nævnt er utilstrækkelig som eneste færdselsåre fra centrum til de nye byudviklingsområder som samlet omfatter i størrelsesorden >100.000 beboere og arbejdspladser. Selv hvis metro og Østlig Ringvej etableres, vil Refshalevej være helt utilstrækkelig, og det er samtidig ikke ønskværdigt at lave markante udvidelser af Refshalevej, idet denne går gennem fredede fortidsminder og allerede løber meget tæt op ad beboelsesområder. Potentielle løsninger kunne inkludere ny permanent trafikåre under Margretheholms Havn (fremfor ikke-permanent anlægsvej over klapbro), stibro over havnen, mv.

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 og 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 Danmark⁵, 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 får tilstrækkelig mulighed for at forholde sig til projektet i dets meget omfattende og komplekse helhed.

På vegne af E/F Quintus Bastion

[...]

⁵ <https://www.rd.dk/PDF/Om%20os/Analyser/2021/Privat-boligudlejning-i-k%C3%B8benhavn.pdf>

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 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.

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

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

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

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

Venligst hilsen,
Marianne Aagaard

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Rikke Jensen
Sendt: 25. januar 2021 16:37
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringsvar ang. Lynetteholm - 25. januar 2021

Jeg skriver som borger i Københavns kommune - og som medlem af NF Sundvænget på Amager Strandvej - 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.

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.
- 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.

Desuden er jeg oprigtig bekymret for endnu en ny bydel, som vi har set i Nordhavn, Ørestad og senest Carlsbergbyen. Triste planlagte bydele på begrænset plads - og med høje huslejer, der kun kan betales af høje indkomster.

Med venlig hilsen
Rikke Jensen

www.rikkejensen.dk

Fra: Matthias Köppe
Sendt: 25. januar 2021 18:03
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Jeg vil gerne se et VVM for hele projektet Lynetteholm. Jeg vil gerne have at projektet Lynetteholm analyseres på et større niveau således der kan tages stilling til om midlerne som skal bruges på projektet ikke kunne blive brugt bedre f.eks. ved at udvikle landområderne frem for København alene.

Desuden bor jeg på Vesterbro og ønsker ikke at der skal komme en trafikal belastning for området her (og andre) i 15 år frem med hundrede lastbiler om dagen.

Brug nu ressourcerne fornuftigt frem for prestige projekter. Der er 5-10 år tilbage før klimaet på kloden tipper og skaderne er uoprettelig. Kom ind i kampen og tænk på hele DK og Europa frem for at fokusere på nye attraktive boliger med havblik.

Lav kystsikringen og bruge alle andre midler til at fremme alle frem for hovedstadens beboer.

Vh Matthias Köppe

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Karin Bergquist

Kontakt:

• • • • •

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22



Høringssvar fra Sundby Sejlforening

VVM for Lynetteholm

Sundby Sejlforening har næsten 1.100 medlemmer, der er jævnlige brugere af Øresund, og vi er yderst betænkelige ved planerne om at etablere en ny Lynetteholm.

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

Hvis Lynetteholm skal etableres, mener vi, at den skal etableres som en ø, således at Lynetteløbet bevarer, og ikke som den foreslåede halvø.

Hovedargumenterne for at bevare Lynetteløbet er nærmere beskrevet nedenfor, men de kan opsummeres til:

- Lynetteløbet giver mulighed for at separere store skibe og lystfartøjer
- Lynetteløbet giver mulighed for fortsat (let) forbindelse mellem Københavns havn og Østamager og området ved Amager Strandpark
- Lynetteløbet giver øget tryghed for mindre fartøjer
- Lystfartøjer vil ikke genere trafikken for de store skibe
- Etablering af den meget brede docport (sluseport) over Kronløbet vil formentlig vil koste det samme som en mindre docport over Kronløbet og en docport for Lynetteløbet
- Lynetteløbet vil øge Lynetteholms attraktion
- København vil fortsat være en attraktiv havn for både danske og udenlandske gæstesejlere

Lynetteholm projektet vil have stor indvirkning på de omkringliggende sejl- og motorbådsklubbers, herunder Sundby Sejlforenings, medlemmers nuværende brug af Øresund, og især på adgangen til Københavns Havn, som vi i praksis afskæres fra at få adgang til pga. den store sikkerhedsrisiko ved at sejle i Kronløbet, samt fordi turen dertil vil tage væsentlig længere tid, da Lynetteløbet foreslås nedlagt allerede fra 2023.

Endvidere vil vi påpege, at den hastigt voksende skare af andre brugere af Øresundskysten med kajaker, SUP'er og lignende småfartøjer vil blive endnu mere påvirket af Lynetteløbets lukning. Ingen af disse brugere vil fremover kunne komme fra Østamager og ind i Københavns havn.

Ud over vore medlemmer vil en lang række andre fritidssejlere langs Amagerkysten også blive påvirket negativt, herunder sejlere fra Margretholms Havn, Københavns Motorbådsklub, Kastrup Lystbådehavn, Dragør Havn osv. samt de mange gæstesejlere, der besøger København.



SUNDBY SEJLFORENING

Det er under de gennemførte informationsmøder med By & Havn blevet præciseret, at en fortsat åbning af Lynetteløbet, eller etablering af en tilsvarende sejlbar kanal, ikke er undersøgt. **Det er en mulighed, der bør undersøges og forhandles om.**

Derfor har vi i Sundby Sejlforening valgt at se nærmere på, om hele projektet med Lynetteholm er den rigtige måde at løse de anførte begrundelser i lyset af de ulemper projektet medfører.

Selvom Lynetteholm er et integreret element i en samlet pakke med Østlig Ringvej og nye metrolinjer, er det nu alene et projekt angivet som opbygning af et jorddepot, denne høring handler om. Vi mener, at dette er en omgåelse af EU's VVM-direktiv som jf. artikel 2, stk. 1 anfører, at hvor flere projekter samlet kan have væsentlig indvirkning på miljøet, bør deres miljøpåvirkning vurderes som en helhed. Dette er jo klart tilfældet, såfremt der i tilknytning til Lynetteholm (som aftalt i principaftalen) anlægges en sænketunnel ned gennem Øresund ud fra kysten, hvilket har været fremhævet som den mest sandsynlige løsning, og som i anlægsfasen vil have væsentlig negativ indvirkning på vandkvalitet og forholdene for fritidssejlere, idet der etableres dæmninger omkring byggeriet, og måske også for vandgennemstrømningen. Derfor bør der gennemføres en samlet fælles VVM.

Som der videre står i VVM-direktivet, er det "nødvendigt at vurdere projekter samlet, især hvor de hænger sammen og følger efter hinanden, eller hvis deres miljøeffekter overlapper hinanden [...] Desuden, for at undgå misbrug af EU-regler ved at opdele projekter, som sammenlagt sandsynligvis vil have væsentlig indvirkning på miljøet, er det nødvendigt at tage højde for den kumulative effekt af sådanne projekter, hvis der er en objektiv og kronologisk sammenhæng mellem dem."

By & Havn, der står bag ansøgningen om en miljøgodkendelse for etablering af Lynetteholm, har betegnet projektet som "et anlæg til opfyldning af Lynetteholm ved nyttiggørelse af ren og ikke rensningsegnede forurenede jord".

Selv om udgangspunktet således er et jorddepot, anføres i ansøgningen, at selve etableringen af Lynetteholm er begrundet i følgende fire argumenter:

1. Fremtidig klima- og stormflodssikring af København
2. Etablering af areal til fremtidig byudvikling
3. Nyttiggørelse af overskudsjord
4. Udbygning af og bidrag til infrastruktur

Ad 1) Fremtidig klima- og stormflodssikring af København

En klimasikring kan opbygges på mange andre måder, som ikke kræver lukning af Lynetteløbet. I den gennemførte VVM er der ikke set på alternativer, bl.a. under henvisning til at en "Større åbning eller sejl mulighed vil betyde væsentlige meromkostninger til påtænkte etableringer af Østlig Ringvej og metrobetjening af Lynetteholm." (side 15)

VVM-rapporten konstaterer blot, at "Hvis Lynetteholm ikke etableres, skal der gennemføres en sikring af det nordlige København mellem Nordhavn og Refshaleøen på anden vis, f.eks. i form af et



dige, der indgår som tiltag i Københavns Kommune stormflodsplan fra 2017.” (side 93)

I VVM-rapporten afvises at undersøge dette nærmere, fordi ”Lynetteholm (tjener) ikke alene det formål at fungere som stormflodssikring, og derfor har By & Havn fravalgt at undersøge projektet som et dige eller en stormflodsbarriere.” (side 99)

Det anser vi for et underligt argument for ikke at undersøge alternativer, da netop klimasikringen er helt central i argumentet for Lynetteholm.

Endnu mere underligt bliver det, når det senere fremgår, at Lynetteholm faktisk slet ikke sikrer mod stormflod. Selve stormflodssikringen skal først etableres senere (efter 2035) og indgår ikke i etableringen af Lynetteholm: ”det indgår ikke som en del af det konkrete projekt at etablere docporten(e). Inden der kan etableres docporte i såvel nord som syd, skal de miljømæssige konsekvenser for bl.a. vandmiljøet i havnen undersøges. Den opgave ligger uden for dette projekts rammer.” (side 99)

”Lynetteholm indgår som en del af stormflodssikringen af København, men udgør ikke den samlede løsning. Der forudsættes derfor ikke andre klimasikringsprojekter gennemført af hensyn til Lynetteholm”. (side 100)

Grundlæggende må vi konkludere, at der ikke kan argumenteres for Lynetteholm som et ”fremtidig klima- og stormflodssikring af København”, men blot som et nyt landområde, hvortil en stormflodssikring kan kobles på senere – og dermed er Lynetteholm heller ikke nødvendig, eller en forudsætning for en klima- og stormflodssikring.

Det er en eklatant mangel i VVM-rapporten, at der ikke er set på alternative muligheder for at stormflodssikre København.

En effektiv stormflodssikring både mod nord og syd er grundigt analyseret af COWI. Den kan sikre hele byen bedre og koste 2-3 milliarder kroner. Der er derfor ingen grund til at bygge en Lynetteholm og en havnetunnel for at opnå en delvis stormflodssikring. Den nedenfor beskrevne stormflodssikring mod nord og syd kan tillige bygges relativt hurtigt. Her om det nævnte projekt, jf. nedenstående kilder: ”Dæmninger til 2-3 milliarder kroner er ifølge nye undersøgelser den billigste måde at sikre københavnernes mod stormflod. Derimod er forhøjede kajkanter og sluser ved kanalerne en dyr stormflodsbeskyttelse”. ”Så er det bedre og klart billigere at beskytte hovedstaden med en ydre sikring i form af en barriere ved Nordhavnen og Kalveboderne og derudover forhøje den øvrige kystlinje ud mod Øresund, herunder det eksisterende dige på Amager. En løsning til 2-3 milliarder kroner.” Det siger Lykke Leonhardsen, enhedschef i Byens Udvikling i Københavns Kommune. Hun oplyser, at kommunen blandt andet arbejder med muligheden for at anlægge en dæmning med sluseporte, som kan hæves i tilfælde af stormflod i den nordlige og sydlige del af Københavns Havn. I nord skal området mellem Nordhavnen og Refshaleøen sikres, mens der i syd kan opføres en dæmning ved Kalveboderne”

<https://ing.dk/artikel/daemninger-til-2-3-milliarder-beskytter-billigst-koebenhavnerne-mod-stormflod-167591>

<https://www.klimatilpasning.dk/aktuelt/nyheder/2014/april/koebenhavn-stormflodssikres/>

Stormflodssikringen mod nord kan sagtens etableres som en docport ved Kronløbet og en mindre docport ved et smallere Lynetteløb (f.eks. 50 m bredde) indenfor den økonomiske ramme på 2-3 milliarder kroner.



Ad 2) Etablering af areal til fremtidig byudvikling

Dette aspekt er ikke vurderet i VVM-rapporten, men er jo et væsentligt argument for behovet for Lynetteholm. Vi vil opfordre til, at der foretages en nærmere vurdering af dette påståede behov. I ansøgningen skriver By & Havn, at "Etableringen af Lynetteholm vil skabe areal til fortsat byudvikling af København og herved mindske presset på den eksisterende by i forhold til befolkningsudvikling, prisstigninger og fortætning.

De seneste 10 år er befolkningen i København vokset med ca. 100.000 nye københavnere, og ifølge Københavns befolkningsprognose forventes folketallet fortsat at stige i de kommende år."

Vi har ingen steder kunnet finde nogen analyser, der belyser, om der i perioden fra 2035-2070, hvor boligbyggeriet skal foregå på Lynetteholm, rent faktisk er behov for de planlagte 30.000 boliger og dermed Lynetteholm. En historisk befolkningsvækst kan ikke uden videre benyttes til at forudsige boligbehovet om 15 år og frem.

Vi er bekendt med et bagvedliggende notat, som tilsyneladende forudsætter, at befolkningsvæksten fra 2035 i hovedstadsområdets 35 kommuner, alene vil ske inden for Københavns kommunegrænse, mens der ikke sker nogen som helst befolkningsvækst i nogen af de andre 34 kommuner. **Det virker meget useriøst.**

Da argumentet om boligbehovet udgør et væsentligt argument for "jorddepotet" bør en beslutning om anlæggelsen som minimum være med afsæt i en reel analyse som ser på hele befolkningsudviklingen i hovedstadsområdet. Endvidere taler den store usikkerhed om boligbehovet inden for Københavns kommune i 2035 til 2070 for, at hvis der skal bruges deponeret jord hertil, så bør det ske i små etaper, frem for at starte med en afskærmning som favner hele området.

Ad 3) Nyttiggørelse af overskudsjord

VVM-rapporten forholder sig overhovedet ikke til spørgsmålet om, hvor meget overskudsjord, der kan forventes at være behov for at deponere de næste 30 år – man anslår bare, at det nok fortsætter på hidtidigt niveau, og dermed kan man over 30 år samle jord nok til at etablere Lynetteholm (side 43-44).

Det vurderes ikke, hvor stor byggeaktivitet der kan forventes (f.eks. er der ikke meget yderligere metrobyggeri i støbeskeen hvis ikke Lynetteholm bygges, og store dele af de ledige arealer i København er nu bebygget, hvilket jo også er argumentet for Lynetteholm). Sandsynligheden for at der er langt mindre deponeringsjord er derfor nærliggende, og det burde VVM-rapporten se nærmere på. Nu starter man med at indkredse området med de ulemper det medfører, og hvis det så viser sig, at der er langt mindre deponeringsjord til rådighed, vil det medføre, at man henter jord ind langt borte fra. Det scenarie er ikke belyst.

Det fremhæves, at Lynetteholm "giver dermed Københavns Kommune sikkerhed for at bygge- og anlægsprojekter i Storkøbenhavn kan komme af med såvel ren som forurenede overskudsjord til nyttiggørelse". (side 36).

Endvidere, at "Københavns Kommune har pligt til at anvise en bortskaffelsesmulighed for jord, der opgraves i kommunen" (side 44).

VVM-rapporten forholder sig ikke til det faktum, at den nye politiske affaldsaftale fratager kommunerne pligten og retten til at anvise deponering af jord. Københavns kommune står således



SUNDBY SEJLFORENING

slet ikke med det problem, som Lynetteholm skal løse, ligesom affaldsaftalen gør det meget usikkert, om By & Havn overhovedet kan modtage så meget jord som hævdet, fordi affaldsjord underlægges fri konkurrence. Også økonomisk kan det betyde, at indtægterne for modtagelse af jord bliver mindre, fordi andre projekter som f.eks. Holmene ved Hvidovre vil konkurrere om tilgængelig affaldsjord, hvorved anlæggelsen af Lynetteholm til 2-3 mia. kr. ikke er selvfinansieret, som forudsat.

Det anføres i VVM-rapporten, at nyttiggørelsen af overskudsjord til Lynetteholm vil "erstatte store mængder råstoffer i form af indpumpet marint sand (eller tilsvarende rene materialer fra råstofgrave)" som ellers skulle bruges til at etablere Lynetteholm. (side 43)

Det er en underlig omvendt argumentation, da projektet ikke er ansøgt som et byggeprojekt, men alene om deponering af affaldsjord, som man så mener kan bruges til noget. Det er derfor misvisende at tale om, at overskudsjorden erstatter noget.

Ad 4) Udbygning af og bidrag til infrastruktur

Det fremgår, at "Indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholm vil kunne bidrage til at finansiere overordnet kollektiv infrastruktur med henblik på metrobetjening af området og etableringen af Østlig Ringvej." (side 36), hvilket vi anser som det egentlig formål med Lynetteholm; at nye arealer kan sælges som byggejord, der kan finansiere ønskede infrastrukturprojekter. Det er således nærliggende at få den tanke, at Lynetteholm derfor er dimensioneret og planlagt så stor, at den kan skaffe så mange indtægter som muligt hertil – mere end det handler om behovet for deponering af overskudsjord, som man ellers ikke ved hvor man skal gøre af. Dette understøttes også af den bastante afvisning af at bevare Lynetteløbet.

Det fremgår ligeledes, at "Infrastrukturprojekterne Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm, byudviklingen og en eventuel fremtidig dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn er på nuværende tidspunkt ikke konkretiserede, og indgår ikke i denne miljøkonsekvensvurdering. De vil blive miljøvurderet på et senere tidspunkt som led i beslutningsprocessen for de respektive projekter." (side 9).

Selvom det således konkret anføres, at et delformål med Lynetteholm er kommende infrastrukturprojekter, indgår der ikke en samlet VVM inkl. disse infrastrukturprojekter, hvilket er i strid med VVM-direktivet, som anført tidligere. VVM-direktivet kræver en samlet miljøvurdering af projekter der er forbundet og følger efter hinanden.

En høring (og anlægslov) bør derfor afvente, til det er muligt at se og vurdere de samlede konsekvenser af alle de nævnte delprojekter som er knyttet til Lynetteholm.

Øvrige bemærkninger til VVM-rapporten

En ting er, at en miljøvurdering af Lynetteholm fremlægges uden også at vurdere de tilhørende projekter, men det fremgår også, at elementer i selve anlæggelsen af Lynetteholm først miljøvurderes senere. Den fremlagte VVM afspejler således ikke alle miljøforhold for anlæggelsen af Lynetteholm i sig selv. Det er i strid med VVM-direktivet at disse elementer ikke er miljøvurderet i den aktuelle VVM-rapport, som derfor bør genbehandles så alle aspekter kan komme i samlet



SUNDBY SEJLFORENING

høring.

Det gælder således dumpning af opgravet bundmateriale (gytje) fra havbunden under Lynetteholm: "Den rene og lettere forurenede del af havbundsmaterialerne skal klappes på to klappladser i Køge Bugt. At materialerne bliver klappet vil sige, at de bortskaffes på havet i afgrænsede og kendte områder. Miljøvurdering af klappingen foregår i en parallel proces." (side 36)

Det gælder det nye sand som skal opgraves og fungere som nyt bundmateriale under Lynetteholm: "Det marine sand, der anvendes til anlægget af perimeterkonstruktionen, søges indvundet på havet i reservationsområdet ved Krigers Flak.... Området er vurderet at indeholde en samlet råstofmængde i størrelsesorden 50 mio. m³ grus og sand. Der søges i et delområde af ressourcen, som er vurderet at indeholde et volumen på 28 mio. m³ hvoraf 15 mio. m³ sand." (side 623)
"Indvindingen af sand fra Krigers Flak behandles i en selvstændig miljøkonsekvensrapport." (side 624)

Bemærkninger vedr. lukning af Lynetteløbet

Ifølge By & Havns forslag til anlæggelse af Lynetteholm foreslås den etableret som en halvø i stedet for som en ø, hvilket i sig selv er selvmodsigende, da en holm er en ø.

I forbindelse med at Lynetteholm etableres, vil By & Havn lukke Lynetteløbet, dvs. indsejlingen til Københavns Havn syd om Trekroner Fort. Lynetteløbet bruges i dag af lystfartøjer, dvs. sejl- og motorbåde samt joller, kajaker, robåde m.fl., idet indsejlingen nord om Trekroner Fort, dvs. Kronløbet, af sikkerhedsgrunde udelukkende må benyttes af erhvervstrafikken (Oslo færger, krydstogtskibe m.fl.).

Hvorfor vil By & Havn etablere Lynetteholmen som en halvø i stedet for som en rigtig ø?

Med lukningen af Lynetteløbet vil By & Havn tvinge mindre sejl- og motorbåde samt kajakfolket og roere til at passere igennem Kronløbet sammen med Oslofærgerne og krydstogtskibe. Dette er der selvfølgelig en stor risiko ved, hvorfor By & Havn har tænkt sig at lave et signalsystem, således at fritidssejlere kan holde tilbage, når de store skibe skal passere. Dette er ikke en realistisk mulighed, da man ikke kan forestille sig, at en Oslofærge vil vente i 30 minutter eller mere før en sejlbåd i næsten vindstille har flyttet sig ud af Kronløbet ved pludselig opstået 'rødt' signal.

En lukning af Lynetteløbet vil dermed også genere trafikken for de store skibe.

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

Hvis Lynetteløbet lukkes, vil det i praksis stoppe alle sejlere fra Amagers østkyst i at sejle ind i Københavns Havn. Ligeledes vil det forhindre hovedparten af alle de både, der i dag har bådplads i Københavns kanaler, i at sejle ud i Øresund, hvorfor Københavns Havn i realiteten vil blive ændret fra at være en havn til at blive en indsø!

By & Havn har ikke ønsket at se på muligheden for at bevare Lynetteløbet, da det vil fordyre projektet. I et svar til Sundby Sejlforening ifm. med de afholdte informationsmøder oplyser By & Havn "at de ikke har regnet på tunnelloøsninger under Kraftværkshalvøen og Lynetteløbet. Det vurderes ud fra erfaringerne fra planlægningen af nordhavnstunnelen, at en sådan tunnel vil koste



SUNDBY SEJLFORENING

mere end 1 mia. kr.”

Hvis det ikke er muligt at lave et ordentligt projekt, der hænger økonomisk sammen, når der tages rimelige hensyn, herunder ikke mindst sikkerhedshensyn, til alle grupper af borgere, hvorfor skal kommune og stat så lave et sådant projekt. Så er det vel bedre helt at droppe Lynetteholm projektet!

Sundby Sejlforening foreslår at hvis Lynetteholm skal etableres, så skal den etableres som en ø, dvs. at Lynetteløbet bevares evt. som en smal sejltrede syd om Lynetteholm. I forbindelse med etableringen bygges en tunnel fra Kraftværkshalvøen i forlængelse af Kraftværksvej under havnen øst for Margretheholms Havn. Tunnelen skal fortsætte under Refshaleøen og videre under Lynetteløbet. Her vil den dukke op på et passende sted, dels ift. jorddepotet men lige så vigtigt ift. til det kommende vejnet på Lynetteholm. Ved en rigtig visionær tænkning kunne man jo forestille sig at hele det overordnede vejnet til biler på Lynetteholm blev etableret i tunneler.

By & Havn anførte på informationsmøderne at der ikke var plads til en tunnel under havnen nord for Kraftværkshalvøen, men det er der, hvis tunnelen fortætter som tunnel under Refshaleøen.

By & Havn har foreslået at der bygges en bro over havnen i stedet for en tunnel, men det vil i praksis umuliggøre sejlads til og fra Margretheholms Havn. Den løsning er derfor ikke acceptabel for nogen!

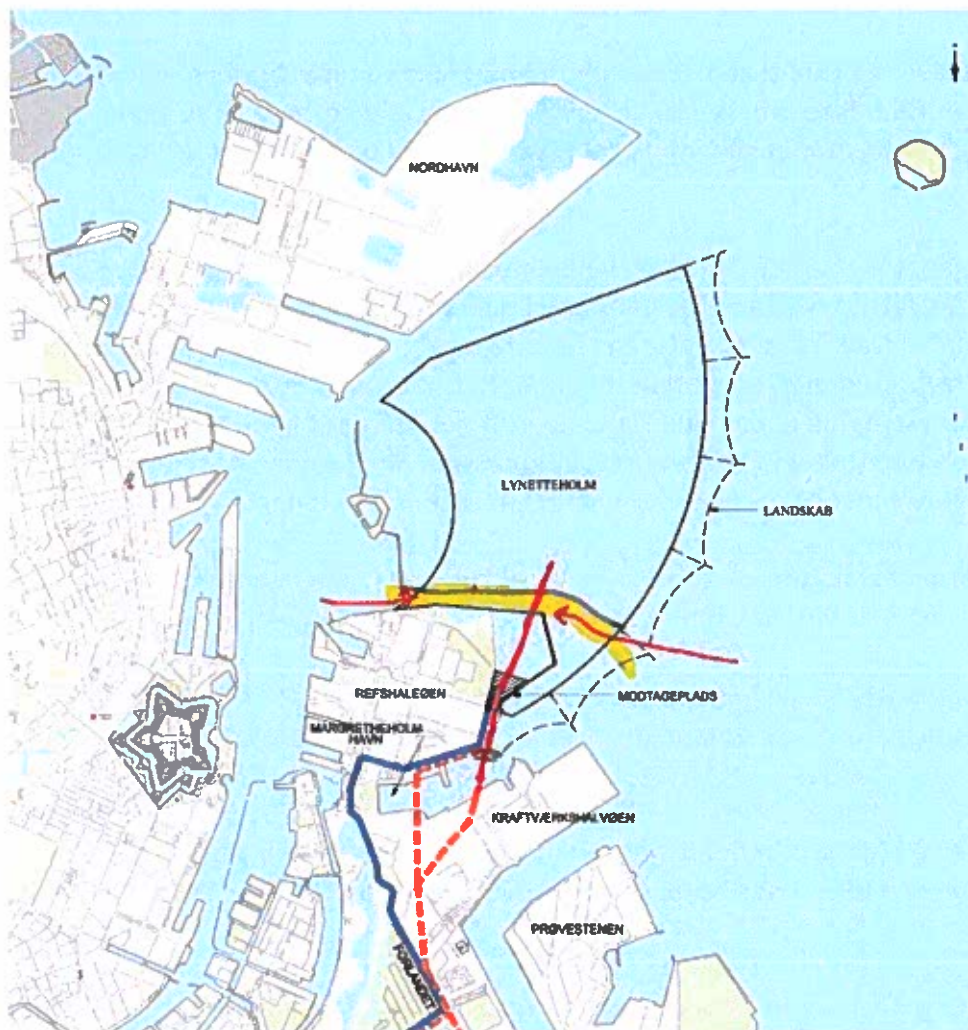
En sejltrede til fritidsbådene i Margretheholms Havn kan ved en tunnelloøsning etableres langs den sydlige kyst af Refshaleøen (dvs. i den nordlige del af havnen), hvor tunnelen er kommet ned i fuld dybde.

I forbindelse med opfyldningen vil tunnelen skulle bruges af de mange lastbiler der skal transportere jord til Lynetteholm, men senere vil den blive en del af infrastrukturen for trafik til Lynetteholm sammen med en ny Østlig Ringvej. Der vil senere kunne etableres opkørsel fra tunnelen på Refshaleøen til lokal trafik, hvis det ønskes.

Tunneler til Metro samt til Cyklister og gående skal selvfølgelig også etableres under Lynetteløbet, således at der er fuld gennemsejlingshøjde igennem Lynetteløbet.



SUNDBY SEJLFORENING



På kortet er Lynetteløbet vist med gult.

Tunnelen fra Kraftværkshalvøen til Lynetteholm er tegnet med en rød streg. Med blyantsstreger er det vist hvor indsejlingen (renden) til Margretheholms Havn kan etableres.

Bemærkninger vedr. nedlæggelse af stort sejlsområde i Kongedybet

I forbindelse med etableringen af Lynetteholm vil der i løbet af nogle få år blive taget et meget stort rekreativt sejlsområde fra fritidssejlerne. Sundby Sejlforening foreslår derfor at der som en del af Lynetteholm projektet foretages en oprensning af det store 'lossepladsområde' på Middelgrunden vest for vindmøllerne, således at de sejlsbegrænsninger for 'urent område', der findes i dag kan blive fjernet. Det 'urene' består i at området i sidste århundrede blev benyttet til at dumpe betonklodser, sporvognskinner m.v. Hvis dette affald fjernes, vil området kunne åbnes for sejlads som en kompensation for det mistede sejlsområde, hvor Lynetteholm etableres.

Fra: Heidi Valentin Sørensen
Sendt: 25. januar 2021 16:46
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm høringssvar

Til rette vedkommende,

Som beboer på Sundmolen finder jeg det stærkt bekymrende at høre om planerne for Lynetteholmen, hvor støj er den hovedsagelig grund til denne mail.

Vi er udsat for store mængder af støj fra igangværende byggeprojekter. Det forventes allerede nu, at vi tåler meget larm, meget støv, trafik og megen uforudsigelighed.

Det har som køber været helt umuligt at forudse de mængder af byggeprojekter der foregår nu og i de næste mange år. Der er løbende kommet flere til og det har tilmed betydet flere fravigelser fra den oprindelige lokalplan. Og jeg kan jo konstatere at ingen af disse ændringer har været til beboernes fordel.. . samt der hellere ikke tages meget hensyn til os, da lokalplanen løbende ændres og byggeprojekterne forsætter i flere år. Og et år kunne forstås, men som på nuværende tidspunkt 3 år med det grønne område og kanalen er udskudt, det er meget ærgerligt.

Nedenstående har været en del af grundlaget for mit køb af lejlighed, men som nu er blevet udskudt til 2023/2024 -Det grønne strøg løbende midt gennem molen er udsat (Klubiensvej).

-Broernes færdiggørelse er udsat.

-Tung trafik er nu midt gennem molen pga byggeaktivitet, som ellers var planlagt langs vandet (Orientkaj) og væk fra boligerne

Sundmolen blev i lokalplanen beskrevet som det rolige område til beboelse. Det synes jeg desværre ligger mange år ude i fremtiden nu. Jeg er klar over at en ny bydel bygges i Nordhavn og at Lynetteholmen også er kystsikring, men der trækkes alt for store veksler på Nordhavnens beboere allerede nu. Jeg vil ønske, at I ville tage mere hensyn til os beboere, da vi har et liv som skal leves her.. og støj hele tiden bidrager ikke til det gode liv og til vores almen sundhed!

Mange hilsner
Heidi Valentin Sørensen

Sendt fra min iPhone

Fra: Christoffer Stilbo
Sendt: 25. januar 2021 16:51
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Hej

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
Christoffer, bådejer i S/K Lynetten

Fra: Johan Rønby Pedersen
Sendt: 25. januar 2021 17:06
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm
Vedhæftede filer: LynetteholmHoringssvar.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9039801

Hermed fremsendes mit høringssvar til "Høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm".

Bemærk at høringen lige nu kl 17 d. 25. januar står som "Udløbet" her:

<https://tbst.dk/da/Miljoevurdering/Lister/VVM-liste?project=Lynetteholm&projekt=Havne&tabs=InProgress>

Det må være en fejl og jeg forventer at mit høringssvar tages med, da der ikke er oplyst noget klokkeslæt for udløb – blot at det er d. 25. januar.

Med venlig hilsen

Johan Roenby
Associate Professor
Department of Mathematical Sciences
Aalborg University Copenhagen

Web: https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1l44NA-0006U0-6R&i=57e1b682&c=oKJ0SJhq_RZFfLqCsvgCQOv7MdM7gXcXd18RSr5n4CHJEiQF4jLPo2IRSJRfdqCCimnlgdqwACtoLQtYv4O-yc1llvK5P_LeFW0ci9UwWavc1-UpFLh18mSYU2F_JXrbb9D4RvI15OspvpvobJi4F1BLRNyPlm4Ht8UvsuKEltNDpl5cqdWc5CP1qpWB-1LOWK0kdbizWvgYok-AkyEh32w

Høringssvar til Lynetteholm VVM undersøgelse:

Forslag til alternativ placering af Lynetteholmen



Jeg vil foreslå at etablere Lynetteholm som en udvidelse af Nordhavnen, hvor Kronløbet lukkes og stormflodsporten etableres i Lynetteløbet.

Dette forslag har en lang række fordele ift. den nuværende placering:

1. Den kræver ikke at rensningsanlægget på Refshaleøen flyttes, hvorved der spares i størrelsesordenen 10 mia. kr. Hvis rensningsanlægget forhindrer udvikling på Refshaleøen, kan en brøkdel af det sparede beløb anvendes til en overdækning af anlægget, så der kan etableres boliger på Refshaleøen uden lugtgener.
2. De eksisterende ruter til jordtransport gennem København kan fortsat anvendes. Konkret undgås den megen tunge trafik over Knippelsbro, Langebro gennem Christmas Møllers Plads, hvor trafikafviklingen allerede i dag effektivt er brudt sammen i myldretiden. Når Nordhavnstunnellen er udvidet i 2027 kan denne benyttes til jordtransport, således at den tunge trafik bringes væk fra gadeplan på Nordhavnen.
3. Margretheholm Havn bevares som en havn med fri adgang til Øresund.
4. Lystsejlere i Københavns Havn får ca. et kvarter kortere vej (2 km ved 4 knob) til de er ude i Øresund, hvis Lynetteløbet holdes åbent i stedet for Kronløbet.
5. Øen kan udformes så en større del af Kongedybet bibeholdes med dybt vand, hvilket vil reducere øens effekt på de lokale strømforhold. I DHI's beregning af strømforhold, har de ikke taget højde for vekselvirkning mellem strøm og havbund. Da den nuværende udformning af Lynetteholmen helt lukker for den dybe del af Kongedybet kan den resulterende stærke strøm ved havbunden risikere at føre den forurene havbund på middelgrunden med sig og f.eks. forurene vandet ved Amager Strandpark eller i Københavns Havn.

6. Den lavere vanddybde i Lynetteløbet tillader ikke Oslofærgen og containerskibe at passere igennem. Lynetteløbet kunne derfor graves dybere, men man kunne også beholde det med ca. 5 m vand, hvilket ville gøre en stormflodsport langt billigere. Færger, krydstogtskibe og containerskibe kunne så anløbe på ydersiden Nordhavnen, hvilket også ville bringe deres luftforurening længere væk fra den eksisterende boligmasse.

Udover mit forslag ovenfor har jeg følgende kommentarer til VVM rapporterne, som knytter sig til de lokaler gener vi vil opleve som beboere på Christianshavn og Margretheholm:

Støj

- I behandlingen af projektets støjgener bør man sikre sig at man tager højde for den nyeste viden om støjs konsekvenser for menneskers helbred. Det er ikke tilstrækkeligt med et kriterie, der handler om at 10% føler sig generet af støjen, da helbredskonsekvenserne også rammer mennesker, der ikke nødvendigvis føler sig direkte generet af støjen.
- I støjudbredelsesberegningerne bør man sikre sig at man tager højde for de specielle akustiske forhold, der gør sig gældende på vandet, hvor lydbølger under visse forhold udbredes meget effektivt hen langs vandoverfladen.
- For at mindske støj og støvgener for beboerne på Margretheholm foreslås det at etablere en høj barriere mellem Margretheholmområdet og arbejdspladsen på matriklen ved siden af Amager Bakke. Barrieren kunne udformes i træ i stil med dem omkring metrobyggerierne og evt. beplantes for at mindske de visuelle gener og bevare områdets grønne, rekreative karakter.
- Arbejdspladsen mellem Margretheholm og Amager Bakke bør indrettes så eventuelle støjende aktiviteter placeres så langt fra beboelsen som muligt, mens området tæt på beboelse f.eks. kan bruges til opbevaring mv. Det bør overvejes om det sydligste trekant af det planlagte arbejdsområdet, som i dag er bevokset kan bibeholdes som fritliggende, da det ligger meget tæt på beboelsesejendom på Margretheholm.

Trafik

- Trafikkonsekvenserne bør efterses med henblik på en realistisk vurdering af konsekvenserne af at lede de mange jordtransporter over de allerede meget belastede Langebro og Knippelsbro. De procentuelle trafikstigninger er misvisende idet en lastbil jo fylder det samme på vejen som 2-3 personbiler og leder til markant større forurening og utryghed. I trafiksituationer, som dem der opstår ved Christmas Møllers Plads i myldretiden, kan man ikke konkludere at 4% ekstra lastbiltransport vil have uvæsentlig effekt på trafikafviklingen. Trafikkens dynamik afhænger stærkt ikke-lineært af den procentuelle forøgelse i dette parameterregime tæt på eller over mætningspunktet. Dette er en klar fejl ved trafikrapporten.
- Selvom Prinsessegade udgør en af de to eksisterende adgangsveje fra Torvegade til Refshaleøen, er ikke nævnt med et eneste ord i trafikrapporten. Det er en klar mangel, da den tilstoppede Christmas Møllers Plads formentlig vil få meget tung trafik imod Refshaleøen/Lynetteholmen til at køre ned ad Prinsessegade, hvilket vil være meget u hensigtsmæssigt. For jordtransporterne kan problemet løses med nummerpladeregistrering på Prøvestenen, men for al den anden tunge transport i forbindelse med anlægsfasen er der ikke nævnt nogen løsninger.
- Trafikrapporten afsluttes med følgende sætning: "Generelt vil trafikken i København være upåvirket af flytningen af jordtransporter. De eksisterende jordtransporter, der kører til Nordhavn i dag, vil blot flyttes til Lynetteholm, så på det overordnede vejnet et stykke væk fra Lynetteholm vil

trafikbilledet være det samme i dag. Vejene til Lynetteholm vil få op til 700 flere lastbiler pr. døgn, men vejene i Nordhavn vil tilsvarende blive aflastet for op til 700 lastbiler pr. døgn." Denne sætning vidner om en forfatter, der enten intet ved om trafikforhold i byer eller er bestilt til at nå til en bestemt konklusion. Rapport bør laves om af en uvildig fagperson med forstand på trafikforhold i byer.

Lynetteholmens økonomi

- Det er ikke realistisk at forudsige byudviklingen 50 år ud i fremtiden. Man bør overveje en etapeopdeling af Lynetteholm projektet, så hver etape i sig selv fremstår som et færdigt projekt og vi ikke ender med et permanent jorddepot i Øresund samt stor gæld, som bygger på antagelser, der ikke viste sig at holde.
- Lynetteholm projektets økonomi hviler på en nuværende fordelagtig forretningsmodel, hvor man kan tage en relativt høj pris for modtagelse af forurennet jord. Det er ikke urealistisk at forestille sig et scenarie, hvor f.eks. Københavns omegnskommuner eller andre byder ind som modtagere af jorden, hvilket må forventes at medføre prisreduktioner. Der bør regnes på økonomiske worst case scenarier for hvilke konsekvenser dette vil have for projektets økonomi.
- Det eneste information vi som borgere i KK har fået om det finansielle grundlag for Lynetteholmprojektet er en 5 siders sammenfatning af en Ernst & Young rapport fra 2020 om indtægter ved grundsalg på Lynetteholmen. Denne sammenfatning indeholder et lavpris scenarie, som vil have store konsekvenser for projektets og Københavns økonomi. Jeg har derfor forsøgt at få udleveret denne rapport, men det er blevet afslået. Det er højest kritisabelt, at så afgørende elementer af beslutningsgrundlaget for det største udviklingsprojekt, der nogensinde er blevet projekteret i København hemmeligholdes for borgerne. Det bidrager til en generel oplevelse af, at Lynetteholm projektet bliver tromlet hen over hovedet på borgerne.

Med venlig hilsen

Johan Rønby Pedersen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Sara Filipa Fernandes Moreirinha

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 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,

Gustavo Ramos Lira



Kontakt:



³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

24. januar 2021

Høringssvar fra Enhedslisten – Amager Øst

VVM for Lynetteholmen

Enhedslisten – Amager Øst er en lokalafdeling i Enhedslisten, og med den kraftige byudvikling i vor bydel og nu Lynetteholmen som har stor indvirkning i bydelen, har vi i længere tid interesseret os for byudviklingen i hovedstadsområdet. Vi har en kritisk, men konstruktiv tilgang, med den grundholdning, at der mangler en overordnet planlægning for byudvikling på tværs af de 34 kommuner i hovedstadsområdet, og anser det for meget problematisk at især København har en meget aggressiv byudvikling uden samarbejde med omegnskommunerne.

Dette er projektet med Lynetteholm også udtryk for, og vi er meget forundrede over, at et projekt af denne karakter ikke underlægges en større offentlig debat, inden man går i gang med de første elementer i den samlede plan, som udover Lynetteholmen omfatter store infrastrukturprojekter.

Vi har således noteret os, at også en lang række borgmestre i omegnskommuner er utilfredse med dette sololøb i Københavns kommune.

Vi vil derfor anbefale, at anlægsloven for Lynetteholmen (som er sendt i høring) ikke behandles af Folketinget i denne samling, men at der gennemføres en længere og demokratisk drøftelse af, om Lynetteholmen er det rigtige svar på de begrundelser, der er herfor. Som led heri kan der med fordel gennemføres en samlet VVM som inddrager de øvrige delprojekter i principaftalen.

Endvidere indgår i såvel ansøgningen som i VVM-rapporten en række argumenter for Lynetteholmen uden at disse argumenter er nærmere belyst. Vi mener grundlæggende, at en VVM nødvendigvis må forholde sig til de formål, som fremføres for projektet, og at disse formål derfor også skal vurderes herunder med belysning af alternativer i overensstemmelse med VVM-direktivet.

Omgåelse af VVM-direktivet

Selvom Lynetteholmen er et integreret element i en samlet pakke med Østlig Ringvej og metrolinje, handler den aktuelle høring alene om et projekt, der angives som opbygning af et jorddepot på trods af, at det er klart for alle, at det kun er første fase af et større sammenhængende projekt.

Vi mener, at dette er klar omgåelse af EU's VVM-direktiv som jf. artikel 2, stk. 1 anfører, at hvor flere projekter samlet kan have væsentlig indvirkning på miljøet, bør deres miljøpåvirkning vurderes som en helhed.

Som der videre står i VVM-direktivet, er det "nødvendigt at vurdere projekter samlet, især hvor de hænger sammen og følger efter hinanden, eller hvis deres miljøeffekter overlapper hinanden [...] Desuden, for at undgå misbrug af EU-regler ved at opdele projekter, som sammenlagt sandsynligvis vil have væsentlig indvirkning på miljøet, er det nødvendigt at tage højde for den kumulative effekt af sådanne projekter, hvis der er en objektiv og kronologisk sammenhæng mellem dem."

Ovenstående citater er hentet fra en afgørelse i Miljø- og Fødevarerklagenævnet fra december 2018 og har generel karakter.

De danske myndigheder kan uden tvivl se frem til klagesager, såfremt der ikke gennemføres en samlet fælles VVM for hele projektpakken, da vi også har noteret os, at jurister har påpeget problemet.

Da der ikke er lagt op til en samlet offentlig debat om projektpakken i principaftalen, hvis forudsætning om selvfinansiering af infrastrukturprojekterne i øvrigt ikke er opfyldt, vil vi også her forholde os til de 4 elementer, som også præsenteres i ansøgningen og VVM-rapporten som formålet med Lynetteholmen og derfor burde være nærmere belyst og vurderet i VVM-rapporten.

Selv om udgangspunktet for høringen således er et jorddepot, anføres i ansøgningen, at selve etableringen af Lynetteholmen er begrundet i følgende fire argumenter:

1. Fremtidig klima- og stormflodssikring af København
2. Etablering af areal til fremtidig byudvikling
3. Nyttiggørelse af overskudsjord
4. Udbygning af og bidrag til infrastruktur

Ad 1) Fremtidig klima- og stormflodssikring af København

Det fremgår direkte af VVM-rapporten, at Lynetteholmen ikke udgør en klimasikring og heller ikke er en forudsætning herfor, selvom det fremføres som et vægtigt argument for Lynetteholmen.

Det fremgår således, at selve stormflodssikringen skal først etableres senere (efter 2035) og indgår ikke i etableringen af Lynetteholmen: "det indgår ikke som en del af det konkrete projekt at etablere docporten. Inden der kan etableres docporte i såvel nord som syd, skal de miljømæssige konsekvenser for bl.a. vandmiljøet i havnen undersøges. Den opgave ligger uden for dette projekts rammer." (side 99)

"Lynetteholm indgår som en del af stormflodssikringen af København, men udgør ikke den samlede løsning. Der forudsættes derfor ikke andre klimasikringsprojekter gennemført af hensyn til Lynetteholm". (side 100).

VVM-rapporten konstaterer, at "Hvis Lynetteholm ikke etableres, skal der gennemføres en sikring af det nordlige København mellem Nordhavn og Refshaleøen på anden vis, f.eks. i form af et dige, der indgår som tiltag i Københavns Kommune stormflodsplan fra 2017." (side 93)

I VVM-rapporten afvises at undersøge dette nærmere, fordi "Lynetteholm (tjener) ikke alene det formål at fungere som stormflodssikring, og derfor har By & Havn fravalgt at undersøge projektet som et dige eller en stormflodsbarriere." (side 99)

Denne argumentation må afvises. En VVM skal forholde sig til alternative løsninger hvad angår formålet med projektet.

Københavns kommune har faktisk i 2017 fremlagt en stormflodsplan og heri indgår et løsningsforslag fra COWI. Den kan sikre hele byen bedre og koster 2-3 milliarder kroner. Der er

derfor ingen grund til at bygge en Lynetteholm og en havnetunnel for at opnå en delvis stormflodssikring. Den nedenfor beskrevne stormflodssikring mod nord og syd kan tillige bygges relativt hurtigt. Her om det nævnte projekt, jf. nedenstående kilder: "Dæmninger til 2-3 milliarder kroner er ifølge nye undersøgelser den billigste måde at sikre københavnernes mod stormflod. Derimod er forhøjede kajkanter og sluser ved kanalerne en dyr stormflodsbeskyttelse" "Så er det bedre og klart billigere at beskytte hovedstaden med en ydre sikring i form af en barriere ved Nordhavnen og Kalveboderne og derudover forhøje den øvrige kystlinje ud mod Øresund, herunder det eksisterende dige på Amager. En løsning til 2-3 milliarder kroner. "Det siger Lykke Leonhardsen, enhedschef i Byens Udvikling i Københavns Kommune. Hun oplyser, at kommunen blandt andet arbejder med muligheden for at anlægge en dæmning med sluseporte, som kan hæves i tilfælde af stormflod i den nordlige og sydlige del af Københavns Havn. I nord skal området mellem Nordhavnen og Refshaleøen sikres, mens der i syd kan opføres en dæmning ved Kalveboderne"

<https://ing.dk/artikel/daemninger-til-2-3-milliarder-beskytter-billigst-koebenhavnerne-mod-stormflod-167591>
<https://www.klimatilpasning.dk/aktuelt/nyheder/2014/april/koebenhavn-stormflodssikres/>

Vi må vi konkludere, at Lynetteholmen ikke kan argumenteres som et "fremtidig klima- og stormflodssikring af København", men blot som et nyt landområde, hvortil en stormflodssikring kan kobles på senere, på samme måde som det kan gøres uden Lynetteholmen – og dermed er Lynetteholmen heller ikke nødvendig eller en forudsætning for en klima- og stormflodssikring.

Det er derfor en eklatant mangel i VVM-rapporten, at der ikke er set på alternative muligheder for at stormflodssikre København, og vi mener dette skal udarbejdes, inden der kan træffes beslutning om en anlægslov for Lynetteholmen.

Ad 2) Etablering af areal til fremtidig byudvikling

Dette aspekt er ikke vurderet i VVM-rapporten, selvom det fremføres som et væsentligt argument for behovet for Lynetteholmen. Vi vil anmode om, at der foretages en nærmere vurdering af dette påståede behov inden der træffes beslutning om en anlægslov.

I ansøgningen skriver By & Havn, at "Etableringen af Lynetteholm vil skabe areal til fortsat byudvikling af København og herved mindske presset på den eksisterende by i forhold til befolkningsudvikling, prisstigninger og fortætning.

De seneste 10 år er befolkningen i København vokset med ca. 100.000 nye københavnere, og ifølge Københavns befolkningsprognose forventes folketallet fortsat at stige i de kommende år."

Vi har ingen steder kunnet finde nogen analyser, der belyser, om der i perioden fra 2035-2070, hvor boligbyggeriet skal foregå på Lynetteholmen, rent faktisk er behov for de planlagte 30.000 boliger og dermed Lynetteholmen. En historisk befolkningsvækst kan ikke uden videre benyttes til at forudsige boligbehovet om 15 år og frem.

Vi er endvidere bekendt med et bagvedliggende notat, som tilsyneladende forudsætter, at befolkningsvæksten fra 2035 i hovedstadsområdets 34 kommuner, alene forudsættes at ske inden for Københavns kommunegrænse, mens der ikke sker nogen som helst befolkningsvækst i nogen af de andre 33 kommuner. Dette er selvkært dybt useriøst.

Da argumentet om boligbehovet udgør et væsentligt argument for "jorddepotet" bør en beslutning om anlæggelsen som minimum være med afsæt i en reel analyse som ser på hele befolkningsudviklingen i hovedstadsområdet. Endvidere taler den store usikkerhed om boligbehovet inden for Københavns kommune i 2035 til 2070 for, at hvis der skal bruges deponeret jord hertil, så

bør det ske i små etaper, frem for at starte med en afskærmning som favner hele området.

Ad 3) Nyttiggørelse af overskudsjord

VVM-rapporten forholder sig overhovedet ikke til spørgsmålet om, hvor meget overskudsjord, der kan forventes at være behov for at deponere de næste 30 år – man anslår bare, at det nok fortsætter på hidtidigt niveau, og dermed kan man over 30 år samle jord nok til at etablere Lynetteholmen (side 43-44).

Det vurderes ikke, hvor stor byggeaktivitet der kan forventes (fx er der ikke meget yderligere metrobyggeri i støbeskeen og store dele af de ledige arealer i København er nu bebygget (hvilket jo også er argumentet for Lynetteholmen). Sandsynligheden for, at der er langt mindre deponeringsjord er derfor nærliggende, og det burde VVM-rapporten se nærmere på.

Nu starter man med at indkredse området med de ulemper det medfører, og hvis det så viser sig, at der er langt mindre deponeringsjord til rådighed, vil det medføre, at man henter jord ind langt borte fra. Det scenarium er ikke belyst.

Det fremhæves, at Lynetteholmen ("giver dermed Københavns Kommune sikkerhed for at bygge- og anlægsprojekter i Storkøbenhavn kan komme af med såvel ren som forurenede overskudsjord til nyttiggørelse". (side 36).

Endvidere, at "Københavns Kommune har pligt til at anvise en bortskaffelsesmulighed for jord, der opgraves i kommunen" (side 44).

VVM-rapporten forholder sig ikke til det faktum, at den nye politiske affaldsaftale fratager kommunerne pligten og retten til at anvise deponering af jord. Københavns kommune står således slet ikke med det problem, som Lynetteholmen skal løse, ligesom affaldsaftalen gør det meget usikkert, om By & Havn overhovedet kan modtage så meget jord som hævdet, fordi affaldsjord underlægges fri konkurrence.

Også økonomisk kan det betyde, at indtægterne for modtagelse af jord bliver mindre, fordi andre projekter som fx Holmene ved Hvidovre vil konkurrere om tilgængelig affaldsjord, hvorved anlæggelsen af Lynetteholmen til 2-3 mia. kr. ikke er selvfinansierende som forudsat.

I den 634 sider lange VVM indgår 6 (seks) linjer om alternativ deponering af jorden.

Der kan bl.a. her henvises til den nævnte stormflodsplan, som påpeger, at der er mere behov for stormflodssikring af København fra syd med omfattende digebyggeri, hvor affaldsjord kan anvendes, end stormflodssikring fra nord som jorden til Lynetteholmen angives at skulle bruges til. Den samme jord kan ikke bruges to gange, og dette er eksempel på, at VVM-rapporten er totalt blottet for seriøs vurdering af alternativ deponering og/eller nyttiggørelse af overskudsjord.

Det anføres endvidere i VVM-rapporten, at nyttiggørelsen af overskudsjord til Lynetteholmen vil "erstatte store mængder råstoffer i form af indpumpet marint sand (eller tilsvarende rene materialer fra råstofgrave)" som ellers skulle bruges til at etablere Lynetteholmen. (side 43)

Det er jo en underlig omvendt argumentation, da projektet ikke er ansøgt som et byggeprojekt, men alene om deponering af affaldsjord, som man så mener kan bruges til noget. Det er derfor misvisende at tale om, at overskudsjorden erstatter noget som helst.

Ad 4) Udbygning af og bidrag til infrastruktur

Det fremgår, at "Indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholm vil kunne bidrage til at finansiere overordnet kollektiv infrastruktur med henblik på metrobetjening af området og etableringen af Østlig Ringvej." (side 36), hvilket vi anser som det egentlig formål med Lynetteholmen. At nye arealer kan sælges som byggejord, der kan finansiere ønskede infrastrukturprojekter. Det er således nærliggende at få den tanke, at Lynetteholmen derfor er dimensioneret og planlagt så stor, at den kan skaffe så mange indtægter som muligt hertil – mere end det handler om behovet for deponering af overskudsjord, som man ellers ikke ved hvor man skal gøre af. Dette understøttes også af den bastante afvisning af at bevare Lynetteløbet.

Det fremgår ligeledes, at "Infrastrukturprojekterne Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm, byudviklingen og en eventuel fremtidig dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn er på nuværende tidspunkt ikke konkretiserede, og indgår ikke i denne miljøkonsekvensvurdering. De vil blive miljøvurderet på et senere tidspunkt som led i beslutningsprocessen for de respektive projekter." (side 9).

Selvom det således konkret anføres, at et delformål med Lynetteholmen er kommende infrastrukturprojekter, indgår der ikke en samlet VVM inkl. disse infrastrukturprojekter, hvilket er i strid med VVM-direktivet, som anført tidligere. VVM-direktivet kræver en samlet miljøvurdering af projekter der er forbundet og følger efter hinanden.

En høring (og anlægslov) bør derfor afvente, til det er muligt at se og vurdere de samlede konsekvenser af alle den nævnte delprojekter som er knyttet til Lynetteholmen.

Øvrige bemærkninger til VVM-rapporten

En ting er, at en miljøvurdering af Lynetteholmen fremlægges uden også at vurdere de tilhørende projekter, men det fremgår også, at elementer i selve anlæggelsen af Lynetteholmen først miljøvurderes senere. Den fremlagte VVM afspejler således ikke alle miljøforhold for anlæggelsen af Lynetteholm i sig selv. Det er i strid med VVM-direktivet at disse elementer ikke er miljøvurderet i den aktuelle VVM-rapport, som derfor bør genbehandles så alle aspekter kan komme i samlet høring.

Det gælder således dumpning af opgravet bundmateriale (gytje) fra havbunden under Lynetteholmen: "Den rene og lettere forurenede del af havbundsmaterialerne skal klappes på to klappladser i Køge Bugt. At materialerne bliver klappet vil sige, at de bortskaffes på havet i afgrænsede og kendte områder. Miljøvurdering af klappingen foregår i en parallel proces." (side 36)

Det gælder det nye sand som skal opgraves og fungere som nyt bundmateriale under Lynetteholmen: "Det marine sand, der anvendes til anlægget af perimeterkonstruktionen, søges indvundet på havet i reservationsområdet ved Krigers Flak.... Området er vurderet at indeholde en samlet råstofmængde i størrelsesorden 50 mio. m³ grus og sand. Der søges i et delområde af ressourcen, som er vurderet at indeholde et volumen på 28 mio. m³ hvoraf 15 mio. m³ sand." (side 623)

"Indvindingen af sand fra Krigers Flak behandles i en selvstændig miljøkonsekvensrapport." (side 624)

Projektet vil have stor indvirkning for de mange brugere af lystbåde, kajakker mm langs Øresundskysten fra Amager, idet adgangen til Københavns Havn i praksis afskæres for denne store

gruppe og dermed forringer vilkårene markant. Dette er konsekvensen af, at Lynetteløbet nedlægges allerede fra 2023. og man sydfra alene kan få adgang til havnen via en meget lang omvej nord om helt op til Nordhavn i langt mere uroligt vand og ind via Kronløbet. Umuligt for de små både og tidsmæssigt uinteressant for sejlfolket. En massiv forringelse for rigtig mange vandbrugerne i København.

En klimasikring kan opbygges på mange andre måder, som fx ikke kræver lukning af Lynetteløbet. I den gennemførte VVM er der ikke set på alternativer, bl.a. under henvisning til at en "Større åbning eller sejlmulighed vil betyde væsentlige meromkostninger til påtænkte etableringer af Østlig Ringvej og metrobetjening af Lynetteholm." (side 15).

Denne argumentation kan ikke accepteres.

På vegne af bestyrelsen for Enhedslisten – Amager Øst
Karl Vogt-Nielsen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Dette høringssvar forfattes af Susanne Høj indehaver af Nordic Bizz smba. Formålet med dette høringssvar er at bede Københavns Kommune genoverveje den nuværende jordtransport-plan i forbindelse med konstruktionen af 'Lynetteholm' og associerede projekter 'Metro til Lynetteholm' og 'Østlig Ringvej'. Vi motiveres af vores bekymring hvad angår støj, luftforurening, og trafik med tunge køretøjer omkring vores kontorer og mødelokaler, trafikplanens potentielle negative affekt på vores kunders og vores lejeres oplevelser i forbindelse med deres ophold på deres kontorer og besøg af deres forretningsforbindelser samt møder og vores lejeres sikkerhed og godtbefindende.

Klagepunkter:

1. Hvordan er trafikplanen for lastbilkørsel på Refshaleøen ?
Planen for at føre jordtransport på Refshalevej, Refshaleøen samt forbi Refshalevej 163 A, 1432 Kbh K hvor der skal være jordtransport. Findes der en redegørelse hvor på Refshalevej trafikken skal foregå og hvis, i hvilken periode forventer der denne trafik
2. Trafikplanen vil øge risikoen for trafikuheld for vores lejere, kunder og ansatte.
3. Trafikplanen vil øge luftforureningen i området og derved være til gene for vores kunder og lejere.
Forefindes der luftforurening tal og hvis, hvad er jeres estimerede tal på den anslående kørende lastbiler på 350 biler dagligt samt lyd forureningen.
4. Lynetteholm-projektet er uforeneligt med kommunens løfter om at København skal være en 'grøn by'.

Vedr. Punkt 2: Refshalevej er i forvejen blevet meget trafikeret, hvorfor vores lejere, kunder og vores ansatte til tider finder det utrygt at være i trafikken. Risikoen for bilulykker, især højresvingsulykker, stiger signifikant hvis tung trafik foregår på Refshaleøens vejnet. Vi ser gerne at trafikken i området blev mindre farlig, i stedet for mere farlig.

Vedr. Punkt 3: Støjforureningen i vores nabolag er, i kraft af trafikmængden på Refshalevej allerede meget signifikant. Denne støj vil bliver reduceret frem for forøget. Der vil dannes en flaskehals ved indgangen til Refshaleøen ved Quintus Bastion.

Vedr. Punkt 4: Vi hos Nordic Bizz Kontorfællesskab, føler os forpligtet til at gøre kommunen opmærksom på vores overbevisning:
Refshaleøen er blevet et meget aktivt erhvervs område på mange forskellige fronter. Vores lejere, kunder og ansatte vil i særdeleshed blive forringet i deres daglige kontorarbejde bla. da vinduer skal holdes lukket for støj samt luftgener. Eksterne såvel som interne møder, kan vi være bekymret for om de kan afholdes pga. støj samt muligheden for at komme ned af Refshalevej, når denne vil være stærkt trafikeret af lastbiler.

Indehaver af Nordic Bizz, Susanne Høj
Refshalevej 163 A, 1432 København K
25.01.2021

Med venlig hilsen,
Nordic Bizz SMBA

Kontakt:
Susanne Høj

25. januar 2021

Trafik- bygge og Boligstyrelsen<https://www.tbst.dk/da/Miljoevurdering>**Høringssvar**

Vedr. Miljøkonsekvensrapporten af 24. nov. 2020 (VVM), udført af Rambøll for bygherren By & Havn I/S, vedr. den påtænkte etablering af "Lynetteholm" i Københavns Havn.

[til Rambøll Doc ID 1100038380-1940442988-66]

Afsender:

Kim Hjerrild

Høringssvaret er indsendt på vegne af arbejdsgruppe vedr. Lynetteholmen med deltagelse af Gorm Anker Gunnarsen, Karl Voigt Nielsen, Bent Andersen, Søren Have, Jeppe Hauberg, Per Henriksen, Airo Bjarking, Klaus Schlichter, Frederikke Hoijmans Vang, Martin Kjærulff, Michael Søgaard Jørgensen, Knud Erik Hansen, David Trappaud Rønne, Anders Agersnap og Kim Hjerrild.

Overordnet indsigelse:**1. Ufuldstændig miljøundersøgelse, "salami-slicing"**

Formålet med Lynetteholmen er ikke alene at etablere et jordlager. Som det fremgår i såvel principaftalen 2018 og Miljøkonsekvensrapporten, skal arealet bruges til byudvikling, herunder finansieringskilde til ny infrastruktur. Det er derfor i strid med EU's VVM-direktiv at fremlægge en Miljøkonsekvensrapport for kun en del af denne samlede projektpakke.

Det var en integreret del af principaftalen, okt. 2018, at udvikle VVM for alle dele: " Parallelt med VVM-undersøgelsen af anlæg af Lynetteholmen er parterne enige om at gennemføre følgende undersøgelser med henblik på efterfølgende stillingtagen:...Vejforbindelse...Metrobetjening", s. 4.

Lynetteholmen er således et integreret element i en samlet pakke med Østlig Ringvej og Ny Metrolinje, som beskrevet i principaftalen. Når der alene fremlægges en Miljøkonsekvensrapport for første fase, er det en omgåelse af EU's VVM-direktiv som jf. artikel 2, stk. 1, der anfører, at *hvor flere projekter samlet kan have væsentlig indvirkning på miljøet, bør deres miljøpåvirkning vurderes som en helhed*. Dette er klart tilfældet, når der i tilknytning til Lynetteholmen, og som aftalt i principaftalen, anlægges en Østlig Ringvej – fx som en sænketunnel ned gennem Øresund ud fra kysten, hvilket har været fremhævet som den mest sandsynlige løsning – og etableres en ny Metroforbindelse. Alene anlæggelsen af Østlig Ringvej og sænketunnellen må i anlægsfasen antages at have væsentlig negativ indvirkning på vandgennemstrømning, vandkvalitet og forholdene for sejlads, idet der etableres dæmninger omkring byggeriet. Faseopdelingen fremgår også direkte af miljøkonsekvensrapporten, jf. fx rapportens afsnit 3.1.5. og 5.4.7.

Som der videre står i VVM-direktivet, er det *"nødvendigt at vurdere projekter samlet, især hvor de hænger sammen og følger efter hinanden, eller hvis deres miljøeffekter overlapper hinanden [...] Desuden, for at undgå misbrug af EU-regler ved at opdele projekter, som sammenlagt sandsynligvis vil have væsentlig indvirkning på miljøet, er det nødvendigt at tage højde for den kumulative effekt af sådanne projekter, hvis der er en objektiv og kronologisk sammenhæng mellem dem."* Der kan fx henvises til afgørelser herom i Miljø- og Fødevarerklagenævnet samt

følgende beretning fra EU-Kommissionen, der indeholder et afsnit om "salami-metoden" (salami-slicing): https://ec.europa.eu/environment/archives/eia/pdf/report_da.pdf

Derfor anbefales det at VVM-processen og anlægsloven for Lynetteholmen udskydes og at der gennemføres en samlet VVM, som inddrager de øvrige delprojekter i principaftalen. Såfremt der undlades en samlet miljøkonsekvensrapport, kan der forventes sagsanlæg herom.

2. Økonomien i det samlede byudviklingsprojekt bygger på forkerte forudsætninger

Det kan konstateres af de udsendte forarbejder vedr. *Lynetteholmen og tilhørende infrastrukturprojekter*, at den indgåede principaftales centrale forudsætning om, at den samlede projektpakke skal være selvfinansierende, kun opfyldes i meget begrænset grad.

"Principaftale om anlæg af Lynetteholmen", s. 1 nederst, nævner således: "*Indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholmen vil kunne bidrage til at finansiere metrobetjening af området og etableringen af en Østlig Ringvej.*" <https://byoghavn.dk/lynetteholm/> , (link nederst på siden).

Nyt Metroanlæg og den nye Østre Ringvej er anslået til ca 45 mia. kr, og den nødvendige flytning af renseanlægget Lynetten til ca 11 mia. kr. Jorddeponeringen vil muligvis kunne betale for selve etableringen af øen, men de efterfølgende udgifter til nødvendig infrastruktur ses ikke dækket af dets etablering. Salg af byggeretter anslås til 12-23 mia. kr (usikkert, da det afhænger af fremtidige rente- og salgsniveau), så der vil opstå et endog meget stort underskud på det samlede byudviklingsprojekt, som er omtalt i Principaftalen. Bidraget vil således kun udgøre anslået 20 % af den samlede udgift til de andre integrerede opgaver (Metro, Østlig Ringvej). Denne udgift er selskabet Lynetteholm I/S blevet pålagt at stå for: "*Lynetteholmen I/S får en økonomisk forpligtigelse til at yde tilskud til etableringen af infrastruktur*" (s. 2 nederst). Desuden bør det nævnes, at By & Havn betaler for etableringen af Nordhavnstunnellen, anslået 3,4 mia. kr.

Forudsætningerne for principaftalen fra oktober 2018 er dermed de facto bortfaldet, da Københavns Kommune ikke kan byde sine borgere at betale denne store uventede og ekstra udgift.

Det bør overfor offentligheden beskrives præcist i VVM, at økonomien i det samlede projekt er uafklaret. Dokumentation for politisk accept af dette bør fremlægges. VVM må genbearbejdes og evt. genfremstilles med en afklaret samlet økonomi.

Indsigelser vedr. Miljøkonsekvensrapportens enkeltdele

Jordtransporter – lastbil eller pram?

Transport af jord til det nye jorddepot medfører et betydeligt antal lastbilture igennem København, som vil udsende meget CO2, belaste vejene fysisk og medføre yderligere kødannelser. Desuden vil borgernes helbred og sikkerhed blive påvirket negativt i betydelig grad.

Det fremgår af baggrundsrapporten om "Støj og vibrationer" (side 33), at der forventes op til 687 daglige lastbiler ekstra på Uplandsgade og Vermlandsgade samt op til 226 daglige lastbiler mere på Torvegade gennem Christianshavn - i hvert fald dagligt frem til år 2035. Dette vil stride med kommunes tiltag for at reducere trafikmængderne på de københavnske gader og fremme fremkommelighed for cyklende trafik.

Der er ikke i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm undersøgt noget reelt alternativ til lastbiltransport af jord gennem København. Der er kun undersøgt en pramning fra Prøvesten til

Lynetteholm, hvorved man sparer 1,3 km lastbilkørsel (men med betydelig ekstra CO₂-udledning som konsekvens). Et reelt alternativ kunne være pramning fra Sydhavnen eller Kalveboderne. Det ligger tæt på store veje og en enkelt pram vil kunne aflaste vejene over nord Amager for 100-150 lastbiler hver vej. Samtidig ville det blive muligt at transportere en stor del af byggematerialerne til Lynetteholm ad vandvejen og fra Nordhavnen, hvor 25 % af jorden skal karteres frem til 2035.

Jordtransport til deponering kunne med fordel gennemføres med udskibning, som betyder at kørsel gennem det centrale København og nordlige Amager undgås. Dette ønskes belyst

Besejlingsforhold for fritidsfartøjer

Anlæggelsen af Lynetteholm vil betyde store forringelser for den rekreative sejlads for københavnernes. Lukningen af Lynetteløbet forringer markant forbindelsen mellem især det østlige Amager, som udgør grundlag for mange forskellige sejladsformer, der benytter Lynetteløbet til at besøge havnen og omvendt alle både og kajaker mm, som skal fra havnen og ud i Øresund. I praksis bliver det meget vanskeligt for de mindre sejladsformer, fx kajaker og småbåde, fordi vejen bliver alt for lang, når de skal ind og ud via Kronløbet, dels skal de langt ud i Øresund, hvor der er mere blæst, bølger og strøm for at komme rundt om Lynetteholm. Strømmen mellem Lynetteholm og Middelgrunden vil øges op mod 50 %, hvorfor farvandet i perioder kan blive vanskeligt passabelt for mindre fartøjer. De småbåde, som begiver sig ud i Kronløbet vil desuden udgøre et problem og en påsejlingsrisiko for de store fartøjer.

Søfartsstyrelsen bør høres, hvad angår konsekvenser for skibsfarten af, at mere fritidssejlads vil søge ud i Hollænderdybet.

Den stærkt forlængede vej ind til havnen for sejlskibe og motorbåde vil virke begrænsende på fritidssejlads. Konsekvensen er en væsentlig forringelse af mulighederne for de mange tusinde borgere, der bruger vandet til alle mulige former for rekreativ sejlads, og havnelivet vil blive markant reduceret, når forbindelsen mellem havn og sund således kappes.

Lynetteløbet ønskes derfor bevaret, og dette bør beskrives som en mulighed i VVM.

Øresund og Østersøen, konsekvenser ved formindsket vandgennemstrømning

Det er bemærkelsesværdigt, at VVM-undersøgelsen når frem til, at problemet med mindske vandgennemstrømningen i Øresund, som øen vil medføre, vil blive 'løst' af den stigende vandstand, som forventes pga. klimaforandringerne. Hverken denne problematik, eller den samlede klimabelastning fra de sammenhængende projekter, ses tilstrækkeligt undersøgt. Ved byggeriet af Øresundsbroen blev der sat et mål om 0,25 % som maksimal reduktion, og efter kompenserende arbejder opnåedes en reduktion på 0,24 %, som blev accepteret som et maksimum. Med den forventede reduktion ved blokering af Kongedybet vil der ske en summeret reduktion på i alt 0,49 %. Det kan være kritisk i forhold til en række marinbiologiske parametre, herunder bl.a. torskbestandens følsomhed for ilttilførsel og salinitet.

Den mindskede vandgennemstrømning bør undersøges nærmere og konsekvenser fremlægges.

Reduktion i ålegræsset

Anlæggelsen af Lynetteholmen vil direkte og indirekte udlede mange tusinde tons CO₂, frigøre store mængder metan og mindske tangskove, der optager CO₂. Ålegræs optager CO₂ tilsvarende en skov med tilsvarende areal, så det er et stort negativt indgreb der foretages.

Der er desværre ikke redegjort for de kumulative effekter på ålegræsset fra de opfølgende

projekter som Østlig Ringvej og en ny Metro under Kronløbet. I Forundersøgelse af Østlig Ringvej – Sammenfattende Rapport 604, Vejdirektoratet 2020: står der *"Forekomster af ålegræs i Kronløbet, som måtte være blevet påvirket i anlægsfasen, vil genindfinde sig i driftsfasen. Det kan dog vare 15-20 år, før ålegræssets udstrækning svarer til i dag"* og *"Gravearbejdet vil også komme til at hvirvle sand op, som vil skygge for sollys, så ålegræssets vækstbetingelser forringes"*. Der mangler derfor en samlet kvalitativ vurdering af påvirkningen af ålegræsset omkring Trekroner, samt i den fane af forplumring, der forventes helt op til Taarbæk.

Bedre beregninger af risici for ålegræssets vækstvilkår og alternative etableringsmetoder bør fremlægges.

CO2-udledning i anlægsfasen

CO2-udledningen for det samlede anlægsprojekt opgøres til 350.000 tons, hvilket svarer til reduktionsmålet for 25.000 danskeres årlige CO2-udledning eller til knap 700 danskeres udledning i 30 år. Set i lyset af verdens akutte behov for hastig nedbringelse af CO2 er det afgørende for stillingtagen til Lynetteholm-projektet, at det kan godtgøres i VVM-undersøgelserne for hhv. Østlig ringvej m. Havnetunnel og Metroudvidelse, at CO2-udledningerne for det samlede projekt ikke forhindrer realiseringen af kommunens egen klimaplan eller målsætningerne i Danmarks klimalov.

Klimaaftryk fra hele det samlede projekt ønskes grundigt analyseret ift Danmarks klimamål.

Tilgængelighed af "overskudsjord"

I de senere år er ca. 70 % af overskudsjorden til Nordhavn kommet fra Københavns og Frederiksberg Kommuner. Imidlertid kan der ikke, som forudsat i VVM-redegørelsen, forventes en tilsvarende mængde overskudsjord 30 år frem, da byggeaktiviteten ikke kan forventes at være på samme høje niveau så mange år frem i tiden. Der er fx væsentlig færre ledige arealer til bebyggelse og næppe samme høje anlægsniveau vedr. metro i de kommende årtier.

I VVM-rapporten forudsættes desuden, at proceduren med kommunal anvisning af affaldsjord er gældende, på trods af, at kommunerne fremover fratages anvisningsretten for affaldsjord (affaldsaftale i Folketinget juni 2020). Hermed kommer jorden i fri konkurrence, hvor bygherrer kan vælge at afsætte affaldsjord overalt i landet.

Der bør derfor udarbejdes en langt grundigere afklaring og specifikation af, hvorfra den nødvendige mængde overskudsjord kan og skal komme, herunder en analyse af, hvilke andre større anlægsarbejder på Sjælland, der vil have behov for at aftage overskudsjord, hvornår og i hvilke mængder. Det kan antages, at en væsentlig andel af den jord, der skal tilføres Lynetteholmen skal tilføres fra Sjælland eller længere væk, såfremt der ønskes en tilførsel på 2,6 mil. tons årligt.

Jordtilgængelighed i Regionen ønskes beskrevet indtil 2050.

Stormflodsplaner og anvendelse af overskudsjord

I den 634 side lange VVM er der ikke set på alternative muligheder for anvendelse/deponering af overskudsjord – udover 6 (seks) linjer herom. Dette er helt utilstrækkeligt. Således har kommunen udarbejdet en stormflodsplan i 2017, der peger på behovet for nye diger på Amager. Det fremgår heri, at *"Den samlede sikring mod stormflod fra nord er ikke så presserende som sikring mod stormfloder fra syd."* samt at *"En konkretiseringsfase for stormflodssikring skal inddrage hensyn til samordning med deponi."* Endvidere fremgår det, at *"Det anbefales, at København sikres mod stormflod med en ydre sikring."* samt at *"En ydre løsning kan beskytte havnen og de ydre kyster med dæmninger, diger og porte på tværs af havnen ved Trekroner i det nordlige indløb til København og lige syd for motorvejsbroen ved Kalveboderne. Ligeledes vil lignende løsninger skulle*

etableres ved Nordhavn, Svanemøllen samt Amagers østkyst."

Som det fremgår, forudsætter stormflodsplanen, at der anvendes deponijord til dæmninger og diger mange steder. Derfor er det ikke gennemtænkt, at al jord de næste 30 år skal øremærkes til Lynetteholmen, som i sig selv kun er en del af en stormflodsbeskyttelse, når den suppleres med et portanlæg og kun yder sikring fra nord.

Vurderingen af stormflod fra syd er tillige forudsat i en igangværende høring af "*Risikostyringsplan 2021 for Køge Bugt*", som skal danne baggrund for kommunens egen vedtagelse af en sammenhængende plan for videre foranstaltninger inden årets udgang.

Disse vurderinger indgår ikke VVM-materialet. En anlægslov bør først vedtages, når der er foretaget en nærmere vurdering af andre, set i stormflodsperspektiv, højere prioriterede anvendelser af overskudsjord.

VVM bør revideres, så en hensyntagen til den fulde stormflodssikring af hovedstadsområdet indarbejdes i jordregnskab mm.

Badevandskvalitet og kumulative effekter

Der bør være særlig opmærksomhed på at minimere opslæmning og spredning af det forurenede bundslam i Kongedybet, der i anlægsfasen vil opleve strømforhold under stadig forandring.

Der ses desværre ikke redegjort for de kumulative effekter på badevandskvaliteten i Svanemøllebugten af de samtidigt vedtagne anlægsprojekter i Nordhavnen (Nordhavnstunnelen og uddybningen til 12½ m omkring den fremtidige containerhavn på Ydre Nordhavn). De to projekter vil sammen med anlægget af Lynetteholm bidrage til spredning af en synlig sedimentfane op til nord for Taarbæk og mod syd ned til syd for Dragør.

Desuden vil der være en øget drift og akkumulation af tang i inderhavnen og Svanemøllebugten. Det kan give anledning til øgede lugtgener og dermed øgede driftsudgifter til oprensning. Dette bør beskrives nærmere.

Badevandskvalitet og kumulative effekter bør beskrives i (en samlet) VVM.

Klapning og sandsugning

Det er i strid med EU's VVM-direktiv, at alle aktiviteter tilknyttet anlæggelsen af Lynetteholmen ikke indgår i en samlet VVM-rapport. Opdelingen i flere uafhængige VVM-rapporter, som sendes i høring hver for sig, står i vejen for det samlede blik for påvirkningen af havmiljøet.

Udover klapningen gælder dette også opgravningen af store mængder sand ved Kriegers Flak i Østersøen til erstatning for det bundslam, som fjernes og dumpes i Køge Bugt. Opgravningen af sand ved Kriegers Flak bør ydes særlig opmærksomhed, idet anlæggelsen af Femern-forbindelse forudsætter gravning efter sand sammesteds og i samme periode.

Beregning for klapning og sandsugning bedes beskrevet samlet for hele Lynetteholm-projektet, incl. ny Metro og Østre strandvej, og med hensyntagen til Femern forbindelsen.

Lastbiler på Amagers veje

Bygherren vil undgå kørsel ad Forlandet til Refshaleøen for at undgå støjbelastning af beboerne på især Margretheholm ved at etablere en forbindelse via Prøvestenen. Men lastbilerne passerer stadig rigtig mange eksisterende og især kommende boliger på strækningen fra Christmas Møllers Plads og ud til Prøvestenen. Endvidere er der en ny folkeskole under etablering på Holmbladsgade og denne vil skulle benytte boldbanerne på Kløvermarken. Dvs. mange børn skal dagligt passere Vermlandsgade, hvor der kan forventes op til 70 lastbiler mere i timen oveni de allerede mange

lastbiler, der kører her.

Det ses ikke, at der er foretaget en vurdering af at tilpasse/ombygge og benytte Kløvermarksvej-Kraftværksvej og så herfra ad den tænkte nye vej.

Flere lastbilruter bør beskrives bedre i VVM, inden der vedtages en anlægslov.

Cyklisters vilkår i anlægsfasen

Der savnes generelt en samlet vurdering af konsekvenser for byens mange cyklister.

Cyklister oplever på mange strækninger ikke lysregulerede krydsninger, og cyklisterne udsættes for mere dieselos på nogle strækninger. Alligevel er de trafikale forhold for cyklisterne stort set fraværende i baggrundsrapporten – på nær Vermlandsgade-Uplandsgade krydset.

Der ønskes således en mere samlet analyse, der ser på cyklisternes forhold i den samlede anlægsfase for at indkredse, hvor der med fordel kan foretages ændringer, herunder behov for eventuelle nye lyskryds. Dette skal også ses i tilknytning til den kraftige boligudbygning på Nordøstamager. Jordtransporterne bør planlægges og gennemføres på vilkår, som ikke forlænger cyklisternes kørselstid, eller sikkerhed, herunder udsættelse for diesel-nanopartikler.

Cyklisters vilkår i anlægsfasen frem til 2050 bør beskrives bedre i VVM.

Støj i anlægsfasen

Københavns Kommune har dårlige erfaringer med støjproblemer fra Metrobyggeriet, som gav anledning til beboerprotester og delløsninger undervejs i projektfasen. Det medførte stort ubehag for borgere, og fordyrede projektet.

Dette bør forebygges i det kommende projekt. Da anlæggelsen af Lynetteholm især i startfasen er knyttet til meget høje støjværdier igennem flere år, ønskes en langt mere omfattende vurdering af støjområdet, krav hertil og afværgeforanstaltninger.

Den udarbejdede baggrundsrapport om støj og VVM-rapporten er mangelfuld og til dels misvisende i forhold til de støjgener borgerne udsættes for. Fx er de viste tabeller med støjgrænser anført i enheden L(den), mens støjkort er angivet i enheden L(Aeq) dB(A), hvorved værdierne ikke umiddelbart kan sammenlignes.

Et særligt problem er støjkortene i dagtimerne, hvor der vil foregå spunsning fra 4. kv. 2021 og 2-3 år frem. De viste støjkort viser døgngennemsnittet, dvs. at selvom al støj foregår om dagen, opgøres den samlede støj fordelt ud på et helt døgn, hvilket får støjbelastningen til at fremstå væsentligt lavere end den faktisk vil blive oplevet i dagtimerne. De viste støjkort afspejler dermed ikke den støj, som borgerne rent faktisk udsættes for i dagtimerne, hvilket skjuler et væsentligt velfærds- og sundhedstab ved projektet uden afværgeforanstaltninger.

Det fremgår, at der ikke er indarbejdet impulstillæg i støjberegninger, hvilket Københavns Kommune ikke kan acceptere. Netop spunsning er om noget en impulsstøj, som naturligvis skal indregnes i støjberegningerne. I VVM'en anføres (side 338), at det ikke er medtaget på grund af den store afstand mellem støjklender og modtager. Denne argumentation er Københavns Kommune ikke enig i, da vi her taler om støj hen over vand og afstanden er ned til 1 km til fx Margretheholms beboere.

Det fremgår, at der ønskes en dispensation for støjgrænser for rekreative områder fra 40 dB til 50 dB, hvilket svarer til 4 gange højere støj. Dette bør ikke accepteres, og en beskrivelse af hvilke konsekvenser det evt. vil have for borgerne bør indarbejdes.

Der ønskes derfor udarbejdet nye støjkort, som dels er sammenlignelige med de formelle støjgrænser og dels opgøres, så den faktiske støj i hhv. dagtimer og nattetimer præsenteres hver for sig, så det er muligt for borgerne at se, hvilken støj de reelt kan forvente at blive udsat for.

Herunder også støjkort, der viser det maksimale lydtrykniveau $L_{pA,max}$. Sådanne nye støjkort bør fremlægges i god tid inden en anlægslov besluttet og anlægsloven skal være baseret på sådanne støjkort. Der bør i VVM'en indgå et kapitel om mulige afværgeforanstaltninger, der teoretisk og praktisk kan tages i anvendelse i de indledende anlægsaktiviteter på havet og som vil kunne sikre, at støjniveauet betyder, at ingen støjgrænser overskrides.

Bedre beregninger og beskrivelser af støj bør udarbejdes samt mulige afværgeforanstaltninger beskrives i VVM.

Kulturarv og fortidsminder

Skabelsen af en kunstig ø midt ude i Kongedybet er et betydeligt indgreb i Københavns geografi og i muligheden for at genfortælle og fornemme byens lange historie som havn og maritim kultur. Store begivenheder som slaget på Reden har fundet sted over Kongedybet og oplevelsen af København som havneby gennem århundreder vil uundgåeligt blive forringet ved øens etablering.

Der bør ses opmærksomt på, om den omfattende chance for at støde på og sikre kulturhistoriske levn reelt er tildelt den fornødne tid i forhold til anlægsarbejdets fremdrift.

Kulturarvsforhold bør beskrives herunder tiltag for at finde og sikre kulturhistoriske levn.

VVM@tbst.dk

Høringssvar version II til miljøkonsekvensrapport Lynetteholmen

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

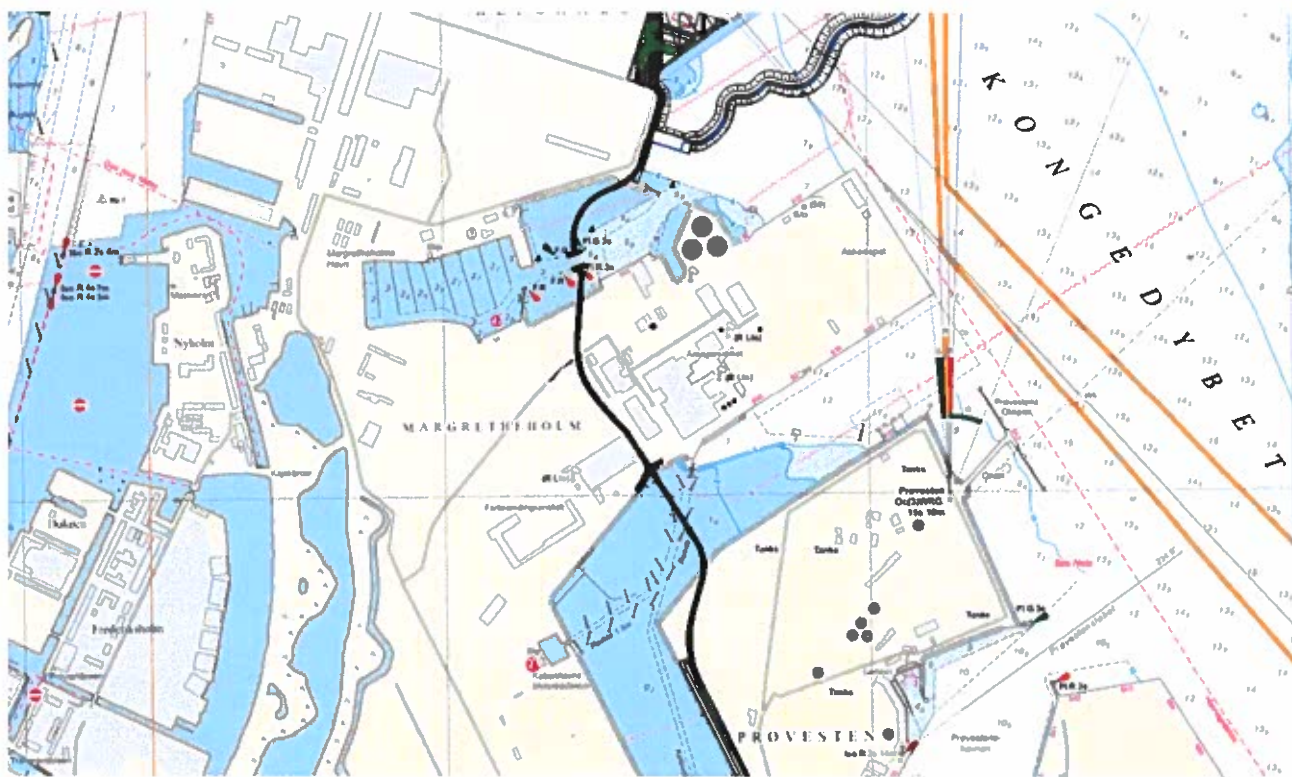
Broen vil være lukket for sejlere til og fra lystbådehavnen Margretheholms havn, på hverdage i dagtimerne mellem 7 og 16, hvor der skal foregå intensiv lastbilkørsel til og fra Lynetteholmen. Denne placering af en bro og en dæmning tværs over indsejlingen til lystbådehavnen, vil reelt betyde at Margretheholms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





Fra: Christina Kongsager
Sendt: 25. januar 2021 17:42
Til: VVM-Sager
Emne: Høring om Lynetteholmen

Til rette vedkommende

Som beboer på Sundmolen finder jeg det stærkt bekymrende at læse om planerne for Lynetteholmen.

Som beboer her, er vi i forvejen udsat for store mængder af støj fra igangværende byggeprojekter. Det forventes allerede nu, at vi tåler meget larm, meget støv og megen uforudsigelighed. Dette i et omfang det påvirker liv og helbred negativt - både fysisk og psykisk.

Som køber, har det været helt umuligt at forudse de mængder af byggeprojekter der foregår nu og i de næste mange år. Der er løbende kommet flere til og det har tilmed betydet flere fravigelser fra den oprindelige lokalplan. INGEN af de ændringer har ført til forbedringer for, eller hensyntagen til de nuværende beboere - tværtimod!

Ændringerne, har udsat projekter som netop fik os til at købe boliger på Sundmolen:

- Det grønne strøg løbende midt gennem molen er udsat langt ud i fremtiden (Klubiensvej) og endda et sted ændret til noget mindre (ud for Sundmole husene).
- Broernes færdiggørelse er udsat pga renovering af pakhus. Hvilket betyder...
- trafik nu, og snarligt tung trafik, midt gennem molen pga byggeaktivitet, som ellers var planlagt langs vandet (Orientkaj) og væk fra boligerne.

Sundmolen blev i lokalplanen beskrevet som det rolige område til beboelse. Det synes at ligge rigtig mange år ude i fremtiden nu. Jeg er klar over at en ny bydel bygges i Nordhavn og at Lynetteholmen er kystsikring mm, men der trækkes allerede nu alt for store veksler på Nordhavnens beboere.

Vi ønsker os større hensyntagen - især mht støj - til vores liv og sundhed her på molen.

Vh
Christina Kongsager
CPH Porthouse

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, brugen af deres skattekrone og deres mulighed for at blive hørt i forbindelse med udvikling og gældsætning af København.

Klagepunkter:

1. Den forhastede høringsprocess
2. At VVM rapporten og høringen kun er en lille del af det samlede projekt Lynetteholmen og at der foregår parallelle høringer
3. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
4. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
5. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
6. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
7. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
8. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.

Vedr. Punkt 1: Det er dybt kritisabelt at høringsprocessen omkring denne rapport hastes igennem på bare to måneder. Når så stort et projekt som Lynetteholmen skal gennemføres er det nødvendigt med god tid så borgere og civilsamfund har mulighed for at undersøge og tage stilling til projektet på grundig og oplyst basis. Det er svært at se at denne hastebehandling som andet end en måde at få presset projektet hurtigt igennem, så det ikke bliver et emne i valgkampen til kommunal- og regionsvalget i november 2021. Et projekt som dette skal have folkelig opbakning.

Vedr. Punkt 2: Det er ligeledes kritisabelt at denne rapport og denne høring kun er en lille del af det samlede projekt, ligesom det er under alt kritik at der foregår flere høringer samtidig, så konklusioner fra høringen af den ene rapport ikke kan nås at tages med i den næste undersøgelse der skal i høring. Igen virker det på os borgere i København som om projektet allerede er besluttet og at høringsprocesserne kun er skuestykker.

Vedr. Punkt 3: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 4: 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 5: 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 6: 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 7: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358³. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

Vedr. Punkt 8: 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,

Mads Laurids Møldrup Petersen

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

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,

Karolis Parfeniukas

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 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 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,

Niklas Hultquist Andersen

Kontakt:

.. -
- -

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar fra Forum for klima, trængsel og sundhed i København vedrørende Miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm

Dette høringssvar er indsendt på vegne af følgende medlemmer af Forum for klima, trængsel og sundhed i København: Miljøpunkt Nørrebro, Miljøpunkt Amager, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, Cyklistforbundet København, Rådet for grøn omstilling, By-og Pendlercykel Fonden og Delebilfonden LetsGo.

Vi anerkender, at der er brug for udvikling og sikring af hovedstaden, men savner gennemsigthed i, hvordan etableringen af Lynetteholmen kan sikre en bæredygtig og klimasikker by, som tænker på at forebygge klimapåvirkningen, ikke kun lokalt, men også nationalt og globalt.

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

Vi vil derfor opfordre til, at der foretages realistiske klimaberegninger og økonomiske overslag på det samlede projekt med at anlægge Lynetteholmen, omfartsvej, stormflodssikring, transport af jord, ressourcer og forurening, herunder vurdere de akkumulerede effekter ift. klima, sundhed og miljø.

Udformningen af Lynetteholmen er især tæt knyttet sammen med, hvordan trafikafviklingen kan ske og begrænser dermed de muligheder, der rent faktisk er for at afvikle trafikken i forhold til overordnede målsætninger om bl.a. klima og luftforurening. Vi har derfor valgt at supplere vores høringssvar med nogle betragtninger om, hvordan Lynetteholmen også i trafikal henseende kan gøres til et bæredygtigt projekt – betragtninger der har betydning for udførelsen af Lynetteholm-projektet.

Trafikal infrastruktur

Som beskrevet i indledningen mener vi ikke det er rimeligt at se bort fra den trafikale infrastruktur – trafikinfrastrukturen er en del af Lynetteholmen og dens konsekvenser er en del af projektets samlede miljøbelastning.

Vej-infrastruktur

Lynetteholmen er designet som en del af Københavns østlige ringvejsforbindelse. Der vil derfor være omfattende trafikale konsekvenser for hele byen afhængig af den måde som projektet designes på. Vi har en række principielle overvejelser og indsigelser herimod.

Det samlede projekt inklusive tunnelen langs Amager Strand har en lang række problemer, som slet ikke eller mangelfuldt er adresseret:

- En stor mængde biler, som ikke har Amagermotorvejen som mål, vil belaste vejene på det nordlige Amager, som i forvejen er hårdt belastede, bl.a. omkring Christmas Møllers Plads.
- Den manglende kapacitet på Lyngbyvejen vil føre til en stor mængde sivetrafik på Østerbro og de nordlige forstæder.
- Den manglende kapacitet i Nordhavnsvej, Nordhavnstunnelen og dens videreførsel til Lynetteholmen vil ligeledes føre til stor sivetrafik på Østerbro.

- Omlægningen af trafikken under og efter projektets gennemførelse kan potentielt forringe sikkerheden for de bløde trafikanter, især på Østerbro og Amager/Christianshavn.

Medmindre disse problemer adresseres og løses på tilfredsstillende vis, uden at det medfører mere biltrafik i København, vil vi foreslå at Lynetteholmen ikke bruges til gennemkørsel for biler. Der skal dog stadig være til- og frakørselsmuligheder både fra syd og fra nord.

Vi foreslår at Lynetteholmen planlægges ud fra princippet om trafikøer, som det er fastslået i Kommuneplanen. Det vil give mulighed for både at minimere biltrafikken på øen og minimere antallet af biler ved at give gode forhold for delebilsordninger.

At gøre Lynetteholmen til en trafikø vil betyde:

- at der er biladgang til alle adresser på øen, men at kun bilkørsel, der har start eller mål på Lynetteholmen skal finde sted. Man kan samtidig gøre overfladen på Lynetteholmen så godt som bilfri ved at etablere underjordiske parkeringshuse (som kan være det første man etablerer når vandet er pumpet ud), hvorfra der er let adgang til boliger og virksomheder på øen.
- Overfladetrafikken vil derfor begrænse sig til transporter, hvor der er behov for at komme direkte til gadedøren. Biltrafikken vil kunne foregå i 'mixed zones', hvor biltrafikken deler infrastruktur med gående og cykler.
- Vejtrafikken over Lynetteholmen (som vi vil foreslå holdes underjordisk) ledes til parkeringshusene. Bomme ved til- og frakørsler indstilles således at der skal gå mindst en halv time fra en bil ankommer nordfra til den kan fortsætte sydover og vise versa.

Lynetteholmen skal holdes fri for gennemkørende trafik ind til tunnelen til Amagermotorvejen er etableret og de øvrige kapacitetsproblemer er løst. Hvis man ikke kan løse problemerne på en trafikal og samfundsøkonomisk tilfredsstillende måde, bør tunnelen droppes og pengene bruges til formål der bedre løser mobilitetsudfordringerne.

Cykel-infrastruktur

Med overfladen uden ret meget biltrafik vil cyklen være et oplagt transportmiddel på Lynetteholmen. Men hvis cykling også skal være attraktivt til og fra Lynetteholmen skal der være højklassede cykelruter både mod Nordhavn og Refshaleøen, lige som det bør overvejes at etablere en fast direkte cykelforbindelse ind mod Københavns centrum.

Metro-infrastruktur

Metroen er en vigtig del af Lynetteholm-projektet. Det er imidlertid et problem hvis den ikke tænkes som en integreret del af løsningen på metroens udfordringer i København og bare bliver udført som den billigst mulige løsning.

De udfordringer, som skal adresseres, er den forventede manglende metrokapacitet over havnesnittet og de tætbefolkede områder i byen, som har en dårlig metrobetjening. En metro fra Østerport til Lynetteholmen og videre ned over Refshaleøen, Nordamager med en afstikker til en ny station i nærheden af Amagerbrogade/Øresundsvej-krydset over Islands Brygge til København H vil både løse metrokapacitetsproblemet og give rigtig mange mennesker på det centrale Amager en meget bedre metrobetjening. Den kan med tiden gøres til en ringmetro ved at forbinde København

H og Østerport med stationer på Indre Nørrebro og ved Rigshospitalet, og dermed dække områder, hvor der er stort behov for metrobetjening.

Projektet kan fase-inddeles efter behov, men dog sådan at jordtransporter kan foregå under jorden i den byggede tunnel, dvs. med udgangspunkt i Refshaleøen og/eller Lynetteholmen.

Vision: Lynetteholm som 0-emissionszone mod luftforurening og støj

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

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

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

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

Anbefaling 1

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

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

Kilde: Københavns Kommunes ekspertpanel

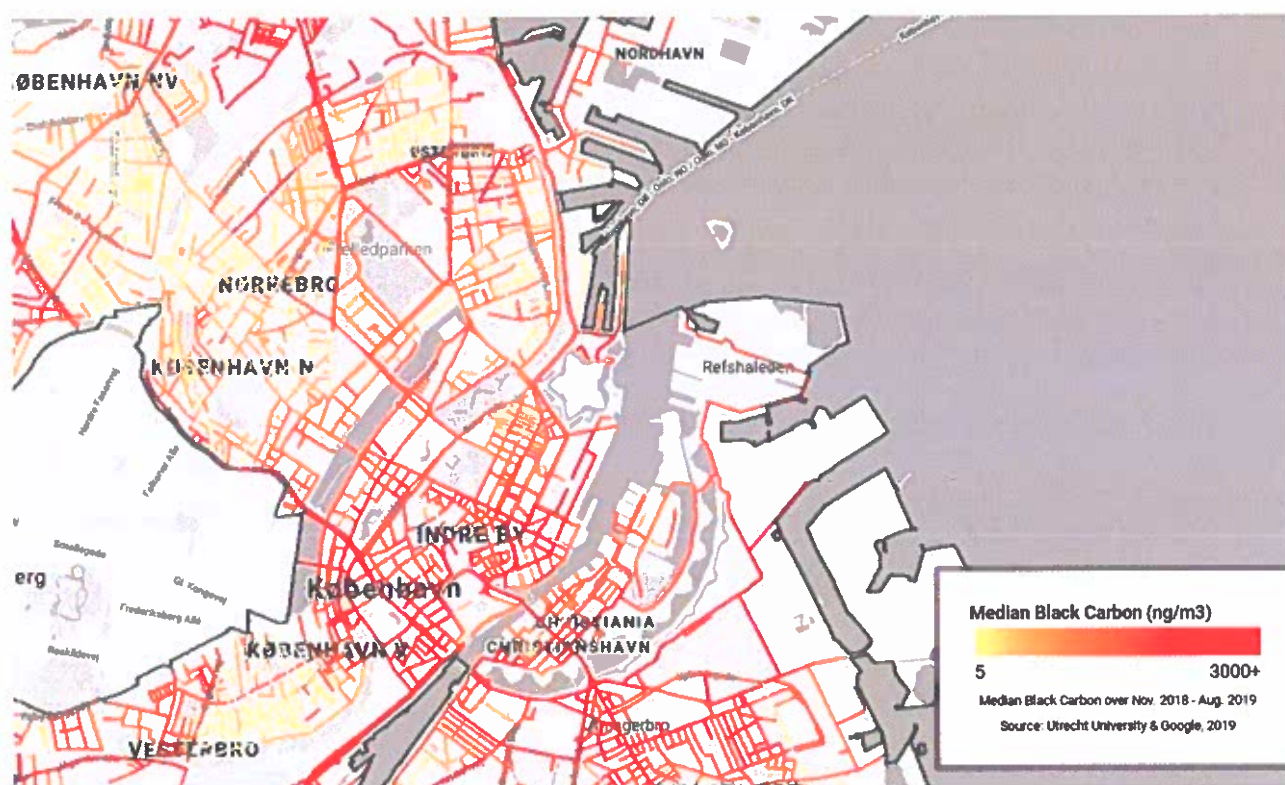
Det er derfor en fejl, at man i rapporten mener, at grænseværdierne kan benyttes som en slags tærskel, hvor under effekterne på folkesundheden fra bidraget til luftforurening fra projektet er væsentligt mindre. Det er politisk fastsatte værdier i internationale aftaler, der ikke har at gøre med sundhedseffekter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

Vi finder det mangelfuldt, at rapporten konkluderer, at "Der er gode muligheder for fortynding af emissionerne fra trafikken i det relativt åbne område" (1.11). Transporterne skal netop køre igennem byen, hvor der ikke er åbent område og hvor der bor mange mennesker. Fx skal der frem til

2035 køre 184 lastbiler fra Nordhavn, da jorden fortsat karteres her, og derefter til Lynetteholm over Kongens Nytorv og Christianshavn. Det kan næppe betragtes som 'åbne områder'.

Derfor er det også kritisabelt, at By & Havn oplyser at jorden først køres gennem byen til Nordhavn og karteres, hvorefter den igen skal tilbage igennem den tætte by til Lynetteholm. Der bør oprettes kartering på Lynetteholm eller sejles med el-pram fra Nordhavns karteringsanlæg til Lynetteholm, sådan at der ikke køres frem og tilbage med diesellastbiler i byen.

Det er en væsentlig mangel i miljøkonsekvensrapporten, at man kun ser på NO₂, som er mindre sundhedsskadeligt, og ser bort fra sodpartikler fra dieselmotorerne. BS (Black Smoke) eller EC (Elemental Carbon) er af Miljøstyrelsen (2017) vurderet til at være 10 gange farligere end andre partikler. Københavns kommune, Utrecht Universitet og Google har kortlagt sodpartikler og det ses at mange af de foreslåede kørselsveje gennem byen har høje koncentrationer af disse skadelige dieselsodpartikler:



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

En 0-emissionszone vil reducere støjpåvirkningen fra kørslerne væsentligt og bidrage betragteligt til klimamålene.

Øvrige kommentarer til luftforurening og sundhed

Hvis der ikke ønskes etableret 0-emissionszone, bør det som minimum sikres, at de eksisterende miljøzoneregler overholdes fuldt ud. Der bør så fald i anlægsloven pålægges By & Havn at indgå

aftale med Staten og Københavns kommune om overvågning af alle vejførertøjer – fx med det af Sund & Bælt udviklede nummerpladeovervågningssystem til overvågning af miljøzonerne. Der bør opstilles permanente nummerpladescanningspunkter ved alle tilkørsler til Lynetteholm, inkl. til Nordhavn og den foreslåede treansportvej via Prøvestenen til Refshaleøen.

I miljøzonen for København er der en transitrute, hvor man kan køre til og fra Nordhavnen. Ruten går fra Københavns kommunegrænse via Lyngbyvej til Nordhavnsvej og rammer Kalkbrænderihavnsvej. På transitruten gælder miljøzonekravene ikke. Ligeledes er der en transitrute på Amager til Lufthavnen.

Det bør som en del af overvågningsprogrammet for miljø løbende sikres, at alle vejførertøjer overholder miljøzonereglerne. Transitruterne må ikke blive et utilsigtet hul i miljøzoneloven, som udnyttes til dette etableringsprojekt.

Allerede i dag overskrider vej- og trafikstøjen de vejledende grænseværdier langs de store og mellemstore veje, som støder op til boligejendomme. Samtidig er der i forvejen en stor belastning med tungere trafik som følge af de mange bygge- og anlægsarbejder i byen.

Som minimum bør der stilles krav til at undgå at belaste beboere og de som færdes på stier og langs veje, på de i forvejen belastede ruter, med støj og støv, herunder sikre trafiksikkerhed for de bløde trafikanter.

Vi vil opfordre til, at der stilles krav om forebyggende foranstaltninger og overdækning af lastbiler med jord, og særligt med forurenede jord. Vi opfordrer samtidig til, at myndigheden samtidig sikres tilstrækkelige ressourcer til overvågning og føre kontrol med at dette overholdes.

Jordtransport

I forhold til transportruten for lastbilerne der skal fragte jorden, er det en bekymring hvordan den tunge trafik kan komme til at påvirke trafiksikkerheden på Amager, Christianshavn/Refshaleøen og Østerbro. Den nordøstlige del af Amager står over for en større udvikling med etablering af en ny skole og flere boligområder. Det er en lokal bekymring at den tunge trafik og det dårlige udsyn fra lastbiler kan føre til farlige situationer for de bløde trafikanter på de nye og kommende skoleveje.

Der også grund til at være bekymret over fremdriften i de årelange, eksisterende byggeprojekter i og omkring Nordhavnsområdet – det være sig videreførelse af metrolinjen M4 ud til Cruise-terminalen, såvel som videreførelsen af Nordhavnsvej over og under diverse havneløb.

Disse anlægsopgaver medfører allerede større transporter af bortgravet og tungt materiale ad de eksisterende, i forvejen stærkt belastede offentlige veje ud til og omkring Nordhavn, især Sundkrogsgade, der i forvejen er en stærkt belastet og eneste færdselsvej mellem Nordhavn og Københavns bydele.

Afrunding

Vi stiller os til rådighed hvis der er brug for uddybning af kommentarerne i dette høringssvar. Skriv til Lise Arre fra Miljøpunkt Amager på lise@miljopunkt-amager.dk.

Med venlig hilsen

Forum for klima, trængsel og sundhed i København

Hermed indsender jeg høringsvar om Lynetteholm, Miljøkonsekvens rapport på vegne af 548 borgere.

Navnene er nedenfor. I bedes bekræfte modtagelse

Med venlig hilsen

Mikael Hertoft

Høringssvar Nej til Lynetteholmen

Vi er mod at give tilladelse til at anlægge perimetret, præsenteret i redegørelsen – og i det hele taget den kunstige ø Lynetteholmen.

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

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

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

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

Projektet vil forringe havmiljøet udenfor København og skabe forringede forhold for lystsejlere.

Projektet kræver at man flytter rensningsanlægget Lynetten til Køge Bugt, hvilket både er en miljømæssigt dårlig ide og meget dyrt.

Argumenterne for Lynetteholmen er falske.

De nye boliger der er planlagt om flere årtier bliver ikke billige,

Havnetunnelen vil skabe mere, og ikke mindre trafik

og der bliver ikke den produktion af overskudsjord, som kræver et opfyldningsområde.

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

Tilsluttede til Høringssvar

Alexander Varslev-Pedersen	Sydhavnen
Amalie Bjørk	Amager
Amalie Ulla Pontoppidan Witt	Østerbro
Anders Agersnap	Brønshøj-Husum
Anders Dylov	Christianshavn
Anders Hofmeister	Nørrebro
Anders Lillelund	Nordvest
Anders Stjernholm	Nørrebro
Anders Stokholm	Amagerbro
Anders-Henrik Jørgensen	Frederiksberg
Andrea Gotved.	Østerbro
Andreas Keith Hansen	Nørrebro
Andreas Rune Mortensen	Vesterbro
Andreas Trägårdh	Frederiksstadens København K.
Ane Jette Thomsen	Amagerbro
Ane Kirstine Kofod Petersen	Østerbro
Ane Stenbak	Østerbro
Anette Jo	
Anna Bauer Andersen	København K
Anna Bjørk Holm	Islands Brygge
Anna Sofie Liisborg Millardet	Lyngby
Anna Stautz	Nordvest
Anne Fangel Arnhild	Amager
Anne Gottlieb	Frederiksberg
Anne Hofmann	Østerbro
Anne Jette Thomsen	Amagerbro
Anne Krag	
Anne Kölsch	København K
Anne Marie Ellehus	
Anne Marie Rafferty	Sydhavnen
Anne Richter	Brønshøj
Anne Sofie Clausen	Amager
Anne-Gitte Greve	Indre By
Anne-Sofie Engeli	Amagerbro
Anneli Fuchs	Amager
Annet M. G. Hansen	Østerbro
Annette Kölsch	København K
Annika Martins	Nordvest
Arild Midtbø Kalseth	Nordvest
Arne Skov	
Asger Arnbjørn	Nørrebro
Basel Hmeidan	Amager
Bellazaia Valeria Pedersen	Vesterbro
Benedicte Toftegaard	Tårnby
Benine Gilbert Jespersen	Amager
Benny Allermænd	Amager
Bent Herløv Rasmussen	Lynetten Havn
Bente Grubbe	Hundested
Bente Laursen	Holbæk

Bente Møller	Brønshøj
Bernhard Larsen	H/F Kalvebod, Sydhavnen
Bettina Fuhr Schultz	Christianshavn
Birgit Holmboe	København K
Birgit Jensen	Nørrebro
Birgit Tengberg	Margretheholm
Birgitte Kehler Holst	Vesterbro
Birte Okholm Skaun	Østerbro
Bjarne Andreassen	H/F Kalvebod, Sydhavnen
Bjarne Gohlke	Amager
Bjarne Sørensen	Albertslund
Bjørn Krøyer	Østerbro
Bo Vilhelmsen	Amager
Bodil Nissen	Amager
Britt Søndergaard	Østerbro
Britta Lunnemann	Sydhavnen
Burhan Vardar	Nordhavn
Camila Esbesen	København K
Camilla Agersted	Nørrebro
Camilla Skytte Højgaard	Margretheholm
Camilla Stockmarr	Østerbro
Carine Sofi Skovsgaard	Østerbro
Carl Philip Vinther Otterstad	Nørrebro
Carsten Urban Jedig Steenberg	
Carsten Zander Olsen	København K
Casper Hanibal Marquard Jensen	Nørrebro
Casper Pedersen	Søborg
Catrine Mannerup	København K
Catrine Werchmeister	Amagerbro
Cecilie Otzen	Vesterbro
Cecilie Samia Catholt	Christianshavn
Cem Avus	Amager
Cevilie Smie Catholt	Christianshavn
Charlotte Eli	Christianshavn
Charlotte Maria Meldal	Østerbro
Charlotte Mathilda Sørensen	Nørrebro
Charlotte Toftemann Thomsen	København S
Christel Emke Nielsen	Amager Øst
Christian Folke	Nørrebro
Christian Schmidt Jacobsen	Sydhavnen
Christian Stilling	Amager
Christina Asklund	Sydhavnen
Christina Celeste Nielsen	Nørrebro
Christina Eriksen	Hele verden
Christina H Ndow	Hvidovre
Christina Hannibal Henriques	Amager
Christina Ihler Madsen	Sydhavnen
Clara Emilie Waldmann	Christianshavn
Claus Arnhild	Christianshavn
Claus Fisker Persson	Herlev
Claus Højer Sterup	Frederiksberg
Cæcilia Glode	København K

Dan Lykke Pedersen	Nørrebro
Daniel Johan Denta	Amager
Ditte Bernquist	Frederiksberg
Ditte Knus Tønnesen	Nordvest
Djamila Hansen	Valby
Dorrit Olsen	Valby
Dorte Engelund	Indre By
Dorte Olsen	Christianshavn
Dorthe Engelund	
Dorthe Falkesen	Østerbro
Dunja Gry Jensen	Valby
Elisabeth Bruun Olesen	Sydhavnen
Elisabeth Holst	Lyngby
Elizabeth Heltoft Arnby	Vesterbro
Else Rønne Kjær Andersen	Christianshavn
Emil Ankerstjerne	Nørrebro
Enel Laura Pagaard Selvig	København K
Eric Erichsen	Sundby
Erik Hornhaver Salmonsens	Kastrup
Erik Monefeldt Andreasen	Østerbro
Erik Steen Johansen	Lolland
Erling Gans Andreasen	S/K Lynetten
Erling Petersen	Lyngby
Eva Brøndsted	Christianshavn
Eva Eistrup	Vesterbro
Eva Kanstrup	Sydhavnen
Eva Lunderskov	København K
Eva Milsted Enoksen	Christianshavn
Eva Nørgaard	Christianshavn
Evan Max Hansen	Nørrebro
Fanny Lundgren	Nørrebro
Fanny Slotrup	Brønshøj
Felicya Suszkiewicz	København K
Finn Ankerstjerne	Østerbro
Finn Hpugaard	Christianshavn
Finn Jensen	Brønshøj
Flemming Angeldorf	
Flemming Pedersen	Sydhavnen
Francesco Castellani	Østerbro
Frans Ibon	Valby
Fransiska Tvede	
Frederik Bundgaard	Vesterbro
Frederikke Adeline Dahl Holleufer	Sydhavnen
Frej Stenholt Mortensen	København K
Gert Møller	
Gianna Giacomello	H/F Kalvebod, Sydhavnen
Gitte Hesselmann	Amager Øst
Grethe Kjær	Amager
Gudrund Østergaard	Amager
Gunhild Justesen	Hvidovre
Hannah Heilmann	Islands Brygge
Hanne Annette Petersen	Sydhavnen

Hanne Biering	Sydhavnen
Hanne Dalgaard	Østerbro
Hans Erik Avlund Frandsen	Christianshavn
Hans Kurt Petersen	Islands Brygge
Hans Rugård Jensen	Amager
Hans Rysgaard	
Hans V. Jensen	Valby
Hanz-Henrik Skou	Nørrebro
Hartvig Andersen	Roskilde
Hege Fuglsang	Nørrebro
Heidi Manley Rosholm	Hellerup
Helen Helgadóttir	København K
Helene Johannesen	Amager
Helle Bradsted	Nordhavn
Helle Christensen	Nørrebro
Helle Christiansen	Vanløse
Helle Hansen	København K
Helle Lorenzen	Christiania
Helle Wandel	H/F Kalvebod, Sydhavnen
Helle Østerbrog	Østerbro
Henrik Fleicher	Østerbro
Henrik Lorentzen	Indre By
Henrik Otto Nielsen	København K
Henrik Palsmar	Valby
Herle Seidenfaden	Frederiksberg
Herluf Østergard	Indre By
Hrafnhildur Halldorsdóttir	Frederiksberg
Ib Skaale Christoffersen	Ølstykke
Ida Dalsgaard Nicolaisen	Rødovre
Ida Waaben Ammentorp	Nørrebro
Inge Holtkøtter	Frederiksberg
Inge Kofoed	Nørrebro
Inger Yvonne Beiter	
Ingrid Oustrup Jensen	Indre By
Ivan Z. Sørensen	Christianshavn
Jacob Thorup Cohn	Nordhavn
Jakob Bekker-Hansen	Vanløse
Jan Kristoffersen	Nørrebro
Jan Lundberg	Nordvest
Jan Mathisen	Sydhavnen
Jan-Erik Messmann	Rudersdal
Jane Svart	Aalborg
Jane Wild	Østerbro
Jannis Dimitrios Tsasaris	Brønshøj
Jean Thierry	Bispebjerg
Jeanette Land Schou	Amager
Jenny Andersen	København K
Jens Borking	Brønshøj
Jens Damm	Østerbro
Jens Petersen	Nørrebro
Jens-Jakob Thorsen	Østerbro
Jeppe Milthers	Albertslund

Jeppe Thorsen
Jesper Frandsen
Jesper Wøldike Brandt
Jette Duckert
Jette Højbjerg
Jill Annika Sjøberg
Jo Anna Hammer
Joanna Haskiel
Johanne Krumme Reiffenstein
Petersen
John Andersen
Johnie Kassow
Jon Clausen
Jonas Muhlhahn
Joscha Eyvind Lücke
Josphine Worm-Andersson
Julie Henriques
Jørgen Hilm
Jørgen Rasmussen
Jørgen Sanddahl
Jørgen Søgaard Jensen
Kaj Thelander Jessen
Karen Ankerstjerne Helweg-
Mikkelsen
Karen Helveg Petersen
Karen Marie Lauesen
Karen MacLean
Karen Mohr Sokkelund
Karen Thastum
Karima Heide Brodersen
Karin Engmann
Karin Stevnhoved
Karina Dørr Pedersen
Karl Philip Vinter Otterstad
Kasper Helweg Jonassen
Kate Zolnai
Katja Brandt
Katja Rehfeldt
Katrine Grønlund
Katrine Kjersgaard
Katrine Nissen
Katrine Thorbjørg Hutters
Kenneth Bilsted
Kent Walsted Kristiansen
Kian Bødker
Kim Damgaard Døssing
Kim Hjerrild
Kim Kolibri Schlichter
Kim Lytje
Kim Skov Lehner
Kim Winkel Rasmussen
Kim Zahle

Indre By
Islands Brygge
Margretheholm
Margretheholm
Christianshavn
Nørrebro
København K
Frederiksberg

Sydhavnen
Amager
Nørrebro
Amager
Amager
Østerbro
Vesterbro
København K
Amager
Sydhavnen
Charlottenlund
Sydhavnen

Hellerup
Nørrebro
Jægerspris
Amager
Amager Øst
Nørrebro
Valby
Amager
Valby
Christianshavn
Nørrebro
København K
Østerbro
København K
Vesterbro
Indre By
Nordhavn
Østerbro
Frederiksberg
København N
Amager
Nørrebro
Nørrebro
Østerbro
Amager
Amager
København K
Østerbro
Østerbro

Kinie Bak Pedersen	Vesterbro
Kirsten Grønlund Andersen	Frederiksberg
Kirsten Hansen	Sydhavnen
Kirsten Lind	Sydhavnen
Kirsten Sjøstrøm	Vesterbro
Kirstine Karlshøj Leopold Petersson	Nørrebro
Kjartan Martin Johannesen	Østerbro
Klaus Goldschmidt Henriksen	Sydhavnen
Klaus Schlichter	
Klaus Sørensen	Amager
Krista Johanne Stentoft	Østerbro
Kristian Schlichter	Amager
Kurt Hansen	Hellebæk
Lange Finn	Christiania
Lars Berger	Amager
Lars Bohn	Vesterbro
Lars Erstad-Jensen	Virum
Lars Markussen	Vesterbro
Lasse Andersen	Brønshøj
Lasse Brix Lindqvist	København K
Lasse Karlsen	Brønshøj
Lasse Mulvad	Nordvest
Lasse V. Kronborg	Nørrebro
Lauge Beha Smed Pedersen	København K
Laura Hvalsøe	Vesterbro
Lea Friis Hartig	København K
Leif Mikkelsen	Amager Øst
Lene Carlsson	Charlottenlund
Leo Wallin	Sydhavnen
Lilian Rohrberg	Fredriksberg
Linda Seitzberg	Vesterbro
Line Bjarnhof	Christiania
Linnea Storgaard	Frederiksberg
Lisbeth Garly Andersen	København K
Lisbeth Stampe	Amager
Lise Schlichter	S/K Lynetten
Lise Sienko	Vesterbro
Liz Rasmussen Kazal	Vesterbro
Lola Broe	Valby
Lola Kataharina Jahn	Frederiksberg
Lole Møller	Amager
Lone Bay	Østerbro
Lotte Malene Ruby	Amager
Lotte Aare	Amager
Louise Andersen	Amager
Louise Matell	København K
Lucia Stacey	Amager
Luna Boldtsen	Østerbro
Luna Sofie Frederiksen	Nørrebro
Mads Fuhr Frederiksen	Christianshavn
Mads Holm	Amager
Mads Lundwald	Nørrebro

Mads Tudvad	København K
Mads Vindal Larsen	Valby
Magne Pihl	Klampenborg
Magnus Ørby	Sydhavnen
Maiken Bruus	Nordvest
Maj-Britt Milsted	København
Maja Irene Føgh	Nørrebro
Majbritt Farmer	Amager
Maren Astrup Sørensen	Amager
Margit Mørck	Sydhavnen
Maria Natascha Koustrup Larsen	Nordvest
Maria Sonne	Værløse
Maria Sparre-Petersen	Østerbro
Maria Wie Andersen	Amager
Marian Kreutzmann	Værløse
Marianne Ahola	Frederiksberg
Marianne Grønnow	Nørrebro
Marianne Lehrer	
Marianne Rasmussen	Vesterbro
Marianne Thorup Cohn	Nordhavn
Marianne Tranholm	Vesterbro
Mariannna Finsdóttir Krarup	Sydhavnen
Marie Danos Albertsen	Christiania
Marie Meier	Valby
Marie Rømer Westh	København K
Marie Sofie Klint	Nordvest
Marie Sparre-Petersen	Østerbro
Marie Vindal Larsen	Amager
Marlene Tranholm	Vesterbro
Marta Rubin	København K
Martin Ersted	Krudløbsvej
Martin Palmar	Vesterbro
Martin Parbst Mouritzn	København K
Martin Svendsen	Vesterbro
Mathilde Parbst Mourtisen	Margretheholm
Maya Jerome Andersen	Nordvest
Melina Postas	Sydhavnen
Melina Stehr	Nørrebro
Merete Ganshorn	Sydhavnen
Merete Hansen	Klippinge
Mette Brønne i Dali	København K
Mette Lion Halbæk	Vesterbro
Mette Salomonsen	København K
Mette Stender	Nordvest
Mette Warner	Christianshavn
Mia Otterstad	Nordhavn
Mia Rosekilde Nielsen	Vesterbro
Michael Cholewa-Madsen	Vesterbro
Michael Neumann	Amager Vest
Michael Stranau	Vesterbro
Michael Svendborg	Amager
Michelle Postas	Sydhavnen

Michelle Skov Karantonis	Nørrebro
Mie Mee	Amager
Mikael Hertoft	Østerbro
Mike Albrechtsen	Vesterbro
Mikkel Krogh	Valby
Mille Rode	Amager
Mille Sofie Brandrup	Margretheholmsvej
Miriam Elisabeth Wildmann	Valby
Mogens Christian Hansen	Jægerspris
Mogens Henrik Sørensen	Vesterbro
Mogens Kylliesbech	Margretheholm
Molly Høm Carlsen	Vesterbro
Morten Kylliesbech	Margretheholm
Morten Lomholdt	Roskilde
Morten Olsen	Nørrebro
Morten P. W. Madsen	Østerbro
Nada Dayeh	København K
Naja Dyrendom Christensen	Sundby
Nanna Bonnevie	Margretheholm
Nanna Hilm	Amagerbro
Nanna Krøyer	Nørrebro
Nanna Lundgren Jensen	Nørrebro
Natalie Engberg	Nørrebro
Necati Xveser Kobané	Østerbro
Neel Jersild Moreira	Nørrebro
Nelly Elsa Kocyigit	Sydhavnen
Nete Jørgensen	Nørrebro
Nina Bjørk Eliasson	Frederiksberg
Nina Busch	Nørrebro
Nina Schiøtz	Vesterbro
Nina Svane-Mikkelsen	Sydhavnen
Nina Viga Hausken	Vesterbro
Ninse Enselman	København
Nynne Borup	Frederiksberg
Nynne Christine Borup	Frederiksberg
Oda Andersen	Amager
Ole Borre	Trørød
Ole Lykke Andersen	København K
Ole Wugge Christiansen	Sønderbro, Amager
Oline Damø	København K
Oliver Pedersen	Indre By
Oskar Zytnik	Østerbro
Osman Hamza	Ballerup
Palle Hammerager	Christianshavn
Pedro Madsen	Østerbro
Pernille Andersen	Gladsaxe
Pernille K. B. Henriksen	Nørrebro
Pernille Kleinert	Christianshavn
Pernille Lundbøl	
Pernille Lykke Jepsen	Vesterbro
Pernille Ortvad Magnussen	Christianshavn
Peter Ellermann	Refshaleøen

Peter Høier	Islands Brygge
Peter Krag	Nørrebro
Peter Martin Jakobsen	Amager
Philip Naegeli Arnhild	Amager
Philipa Olivia Dige	Valby
Phiulki Naegeli Arnhild	Amager
Pia Linda Hansen	Søborg
Pia Marian Petersen	Frederiksberg
Pia Spiess-Henriksen	Brønshøj
Poul Levin	Langelinjehavnen
Poul Simonsen	Østerbro
Preben Bach	Silkeborg
Prylle Karlsen	Christianshavn
Puk Fakse Sbinsky	Vesterbro
Pylle Grethe Jørgensen	
Rachel Lewin Rukov	Østerbro
Ralf Andersson	Vesterbro
Randy Dahl	Amager
Rasmus Dørr Møller Pedersen	Christianshavn
Rasmus Foss Gerhardt	Valby
Rasmus Rekyl Jorgensen	Vesterbro
Regitze Estrup	Østerbro
Regitze Recke Schartau	København K
Regitze Shartau	København K
Richard Asklund	Sydhavnen
Richard Schalburg	Sydhavnen
Richard Schumann	Valby
Rie Schyberg	København K
Rikke Jespersen	Nørrebro
Rikke Nygaard Pedersen	Frederiksberg
Rikke Vintersbølle Petersen	Amager
Roar Solholt	Jagtvej
Robert Djernæs	Birkerød
Rolf Lystrup Andersen	København K
Ronja Fracois Dalitz	Christiania
Rosa Kåstrup	Vesterbro
Rosemarie Bayer	Christiania
Run Musa Tornau	Christianshavn
Sanna Goransson	Christianshavn
Sanne Gutkin	Islands Brygge
Sanne Kjærulf Thomasdatter	Valby
Sara Itkin	Nørrebro
Sara Sindberg	Brønshøj
Sara Thelle	Frederiksberg
Sara Wallin	Frederiksberg
Sara Wincentz	Vesterbro
Sarah Ross	Stenstrup
Sarah Vils Bach Pedersen	Frederiksberg
Siannie Jones	Nargretheholm
Sidsel Stoustrup	Nørrebro
Signe Bonde Andersen	Amager
Signe Kjøller	København K

Signe Vikke	Nørrebro
Sigrun Gudbrandsdottier	Nørrebro
Simon Buch	Margretheholm
Sofie Nygaard	Amager
Sofie Reimer	Nordhavn
Sofie Roug Jensen	København K
Sólveig Kristin Gunnars dóttir	Frederiksberg
Sonny Andersen	Frederiksberg
Sonny Rebel	Frederiksberg
Sophhie Suaning	Nordvest
Sophie Hjerl	Viborg
Steen Andersen	Brøndby
Steen Kjærsgaard	Valby
Stephan Grabowski	Nørrebro
Stephanie Starpov	Østerbro
Stine Eilers	Nørrebro
Stine Ingeborg Hansen	Bagsværd
Stine Linnemann	Nordvest
Sturia Sævarsson	Nordvest
Sturla Sævarsson	Nordvest
Sundra Essien	Nordvest
Sune Adler Gertsen	Sundby
Sunniva Otttersen Bærug	København K
Susan Vinzents	Østerbro
Susanne Abkjær Thorsen	Amager
Susanne Paluszewski-Hau	Amager
Susanne Possing	Christianshavn
Susanne Ulrik	Christianshavn
Susie Dina Blachman	Trørød
Sven Verner Olesen	Sydhavnen
Søren Brix	Christiania
Søren Holm	Margretheholm
Søren Lassen	Valby
Søren Peter Mørch	Nordvest
Taina Hvidlykke	Valby
Tania Ørum	Østerbro
Tatjanouska Rosenkilde Mailand	Indre By
Ted Pappas	Nordvest
Theis Peter Hansen	Vesterbro
Thomas Bach Pallesen	Østerbrp
Thomas Bramsnæs	Valby
Thomas Bretton-Meyer	Christianshavn
Thomas Christensen	H/F Kalvebod, Sydhavnen
Thomas Dyhr Carlsen	Margretheholm
Thomas Kofod	København K
Thomas Lindhardt Olsen	Østerbro
Thomas Scholz	Hvidovre
Thomas Toft Jensen	Lyngby
Thor Martin Bærung	København K
Thora Petersen	Amager
Thorbjørn B. Gram	Amager
Thorbjørn Kjærgaard	Vesterbro

Tina Berg Krogstrup	Nørrebro
Tina Christophersen Egholm	Vesterbro
Tina Juul Møller-Nielsen	Skodsborg
Tina Mauro Jensen	Frederiksberg
Tina Uhrskov	Nørrebro
Tina Vejby	Halsnæs
Tina Vilfan	Vanløse
Tine Berg Krogstrup	Nørrebro
Tine Jones	Østerbro
Tom Niederreuther	Dragør
Tommy Andersen	Frederiksberg
Tonny Nilleborg Andersen	Nørrebro
Torben Falholt	Hellerup
Torben Holleufer	Vesterbro
Tove Auda	Nordvest
Trine Harslev	Amagerbro
Trine Steenstrup	København K
Troels Barkholt-Spangsbo	Amager
Tue Magnussen	Indre By
Ugla Helgasdottir	Bispebjerg
Ulla Binderup Jørgensen	Frederiksberg
Ulla Boje Jensen	Helsingør
Ulrich Krenchel	Svaneke
Ulrik Sahl	København K
Vanja Carlsen	Frederiksberg
Vibe Hedegaard	Christianshavn
Vibe Stenholt Andersson	Sydhavnen
Vibeke Bredahl	Nordvest
Vibeke Nørlem Andersen	Vesterbro
Victoria Clark	København K
Viktor Erik Gruwier Zeuthen	Nørrebro
Villo Sigurdson	Vesterbro
Zita Gustafsen	H/F Frederikshøj, Sydhavnen

Fra: Erik Jørgensen
Sendt: 25. januar 2021 18:14
Til: VVM-Sager
Emne: Høring om VVM for Lynetteholm
Vedhæftede filer: Københavns kommune Høringudkast.PDF; erik om østre ringvej.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9040331

Kære sagsbehandle

Hermed et lille forslag om forbedring af trafik forbedringer, for miljø og sundhed.

Jeg har taget udgangspunkt i Københavns Kommunes høringssvar, vedhæftet. På side 7 er et afsnit om trafikale konsekvenser, generelle bemærkninger.

Der står bl.a., at overskudsjord deponeres på Nordhavnen frem til, at Lynetteholmen er klar til at modtage den forurenede jord.

Med artikel fra "**Elektriske pramme undervejs i Benelux**", se nedenfor i dokumentet, at pramme med fordel kunne drives på strøm, fra Nordhavnen til Lynetteholmen. Også efter, at lageret på Nordhavn er tømt.

Derved kan der opretholdes to lokaliteter, hvor der afleveres forurenede jord i København. Derved undgå øget transport af jord gennem byens centrum. Herefter kan den nordlige del af København anvende Nordhavn som jorddepot og jorden derefter sejles til Lynetteholmen og den sydlige del af København bruge Lynetteholmen.

Ved at der bliver to steder frem for et, vil man forhåbentlig opdele trafikken med 50 % til hvert depot og derigennem mindske trafikken og undgå at lave mere vej på Amager og forhindre reduktion af de grønne områder. Desuden skal det hindres, at der kører store lastvognstog gennem Indre By og over Knippels bro og Langebro.

I anlægsloven for Lynetteholmen, skal det sikres, at der stilles krav om anvendelse af den rene mulige teknologi. Anvendelse af El-lastbiler, som er CO2 neutrale og 0-emissionsfri, desuden vil det også kunne reducere trafikstøj og luftforurening, ved transporten mellem de to jorddepoter, på Nordhavn og Lynetteholmen, og anlægspladsen.

De store producenter af El-lastbiler, udtrykker ønske om, at flere byer indfører 0-emissionsfri zoner, for at understøtte markedet for el- lastbiler.

Den forslåede løsning med et jorddepot, til aflevering af forurenede jord på Lynetteholmen, vil ikke betyde mere anlæggelse af veje, som ofte går ud over den i forvejen sparsomme bynatur i Københavns Kommune, det er ikke ønsket.

Samtidig er det vigtigt, at så lidt forurenede jord køres til deponi som muligt. Ved at fokusere mere på deleordninger for biler og ladcykler og fremme anlæggelse af trafikøer, vil behovet for parkeringspladser i kældre også minimeres.

Endelig kan tidligere tanker om overjordisk Metro flere steder også reducere behovet for parkeringskældre og dermed behovet for at køre jord fra en lokalitet til en anden.

Nedenfor er artikler fra 2018 om el pramme og el lastbiler.

Første Tesla-lastbiler bestilt i Skandinavien

De første ordre på Teslas nye Semi-lastbil er indløbet fra Skandinavien, og ikke overraskende er det to norske virksomheder, der står bag. Fødevareredistributøren Asko har bestilt 10 stk. af SCM.dk – forum for ledelse af forsyningskæden, Anders Kampmann

De første to norske ordrer på Tesla Semi omfatter i alt 11 lastbiler. Illustration: Tesla

Sidste efterår lancerede Tesla (omsider) sin længe ventede Semi, den elektriske lastbil, som Teslastifter Elon Musk længe har betegnet som lidt af en verdensnyhed på den internationale transportscene. De første amerikanske ordrer er for længst løbet ind, og nu er turen så kommet til resten af verden.

Læs også: Elektriske pramme undervejs i Benelux

I december åbnede Tesla således for bl.a. europæiske ordrer, og det har to skandinaviske virksomheder allerede reageret på. Ikke overraskende er begge selskaber fra Norge, hvor man gennem en årrække har gjort meget for at skabe gode betingelser for den elektriske bilisme, både for private og erhvervslivet, sådan som fx også Stena Recycling udnytter.

Umiddelbart inden jul offentliggjorde fødevareredistributøren Asko således, at man har forudbestilt 10 Semi'er. Det sker ud fra et ønske om at være "en spydspids i den grønne omstilling", som selskabet skriver i en pressemeddelelse.

Grossisten peger videre på, at man ser fremtidens lastbiler som værende enten elektriske eller hybrider, med el som det oplagte valg på korte eller mellemlange distancer med gode opladningsmuligheder, og hybrid til de længere strækninger.

Asko har kørt med elektriske lastbiler i knap to år, og derfor ønsker man også at være tidlig ude omkring Tesla Semi, selvom der, som selskabet skriver, er "en del ubesvarede spørgsmål". Man mener dog, at "meget tyder på Tesla indfrier kravene i forhold til både rækkevidde, lasteevne og pris/driftsomkostninger".

"Vi skal vide mere om bilen end vi gør i dag, før vi lukker ordren, men sådan har det jo også været med Teslas personbiler. Vi er nysgerrige og spændte, og vi håber dette vil trigge andre producenter til at satse på elektriske biler eller hydrogenbiler i fremtiden", siger adm. direktør for Asko Norge, Tore Bekken, til E24.

Han oplyser samtidig at Asko – hvis ordren bliver gennemført som ventet – kommer til at betale 1,6 mio. norske kroner på Semi, og at man håber på at have lastbilerne inden udgangen af 2019, selvom han peger på at 2020 måske er mere realistisk.

Ellastbiler som central del af vedvarende energimål Også det norske postvæsen, Posten Norge, har været på banen og lagt en ordre ind hos Tesla, dog kun på en lastbil. Posten Norge har med egne ord "allerede en af verdens største flåder af elkøretøjer", og den ser man altså frem til at udvide med en Semi i løbet af 2019.

"Vi ser at fremtiden er elektrisk i alle køretøjssegmenter. Derfor er det vigtigt for os at teste ny teknologi så tidlig som muligt. Teknologiudviklingen går rigtig stærkt og de elektriske køretøjer, som kommer i den nærmeste fremtid, ser ud til at kunne indfri vores behov, når det gælder rækkevidde, sikkerhed og omkostninger", siger pressechef i Posten Norge, John Eckhoff.

Læs også: Daimlers eldrevne letvægtslastbiler skal levere varer for Dachser

Posten og datterselskabet Bring, der også er aktive i Danmark, har reduceret sit drivhusgasudslip med over 40 procent siden 2009 og har for nylig sat et mål om kun at benytte vedvarende energikilder inden 2025. Elektrificering af køretøjer er ifølge selskabet en central del af dette mål.

Elektriske pramme undervejs i Benelux

I alt 11 fuldt elektriske containerpramme vil i løbet af 2018 stævne ud på de hollandske og belgiske vandveje. Fartøjernes batterier vil blive bygget ind i containere, der kan flyttes efter behov. af SCM.dk – forum for ledelse af forsyningskæden

Den store udgave af de elektriske containerpramme skal efter planen ankomme til Antwerpen i tredje kvartal 2018. Illustration: Omega Architects

De første 100 procent elektriske og dermed emissionsfri containerpramme vil om et halvt års tid sejle frem og tilbage mellem tre havne i Holland og Belgien. Det er målet med et projekt til 100 mio. euro, inkl. støtte fra EU og i mindre grad Port of Antwerp, der er blandt havnene, som skal betjenes, skriver

Flanders Today.

Læs også: Kinesere lancerer elektrisk fragtskib

Til august ankommer de første fem mindre både til havnen i Antwerpen, hvorfra de i den første periode vil sejle 10 ugentlige ture til og fra de to øvrige deltagende havne i projektet, Rotterdam og

Amsterdam. Prammene bliver leveret af det lokale selskab Port-Liner og bliver 52 meter lange og 6,7 meter brede med en kapacitet på 24 20-fodscontainere med en totalvægt på op til 425 ton.

Senere i tredje kvartal 2018 følger så seks større fartøjer, der med en længde på 110 meter kan håndtere op til 270 containere.

Flytbare batterier giver grønne udsigter

Begge bådtyper skal drives af batterier, der bliver bygget ind i netop 20-fodscontainere, hvilket også gør det muligt at flytte og installere dem på ældre både. Løsningen sparer samtidig plads (omkring otte procent), fordi der ikke er behov for et traditionelt maskinrum og brændstoftanke.

Det grønne aspekt er en vigtig del af strategien bag bådene. Således forventer man at fartøjerne, når de er i fuld drift, vil kunne fjerne omkring 23.000 lastbiler fra vejene årligt. Strømmen til bådenes batterier skal komme fra vedvarende energi og dermed vil de spare miljøet for ca. 18.000 ton CO₂ om året.

Til at starte med fylder de 11 elektriske pramme, der også er sat op til autonom sejlads, ikke meget i det store billede, men perspektivet i de flytbare batterier giver optimisme hos udvikleren.

Læs også: Nye vinde for fremtidens containerskibe

”Der er omkring 7.300 flodfartøjer på tværs af Europa, og mere end 5.000 af dem er ejet af selskaber i

Belgien og Holland. Vi kan bygge over 500 om året, men i det tempo vil det tage omkring 50 år at få hele industrien over på grøn energi. [De flytbare batterier] åbner op for at vi kan omdanne pramme, der allerede er i drift, hvilket er et stort boost til industriens grønne energiprofil”, siger CEO for Port-Liner,

Ton van Meegen, til The Loadstar

Miljøvenlig hilsen

Erik Jørgensen

Tlf.:



Bilag 1

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

Københavns Kommunes høringssvar til miljøkonsekvensvurdering for Lynetteholm

xx. januar 2021

Sagsnummer
2020-0880705

Dokumentnummer
2020-0880705-2

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

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

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

Overordnede bemærkninger

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

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

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

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

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

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

Alternativer

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

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

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

Klima og klimatilpasning

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

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

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

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

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

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

Stormflodssikring

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

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

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

Badning og vandkvalitet

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

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

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

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

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

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

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

Klapning

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

Natur

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

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

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

Sejlads og rekreation

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

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

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

Trafikale konsekvenser

Generelle bemærkninger

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

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

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

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

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

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

Ny adgangsvej over Prøvestenen

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

Jord fra større anlægsprojekter

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

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

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

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

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

Trafikale opgraderinger af vejnettet på Nordøstamager

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Støjpåvirkning

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

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

Materielle goder

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

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

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

Videre proces

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

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

Med venlig hilsen

Søren Tegen Pedersen

Plandirektør

Kære Sagsbehandler

Jeg har taget udgangspunkt i Københavns Kommunes høringssvar, vedhæftet. På side 7 er et afsnit om trafikale konsekvenser, generelle bemærkninger.

Der står bl.a., at overskudsjord deponeres på Nordhavnen frem til, at Lynetteholmen er klar til at modtage den forurenede jord.

Med artikel fra "**Elektriske pramme undervejs i Benelux**", se nedenfor i dokumentet, at pramme med fordel kunne drives på strøm, fra Nordhavnen til Lynetteholmen. Også efter, at lageret på Nordhavn er tømt.

Derved kan der opretholdes to lokaliteter, hvor der afleveres forurenede jord i København. Derved undgå øget transport af jord gennem byens centrum. Herefter kan den nordlige del af København anvende Nordhavn som jorddepot og jorden derefter sejles til Lynetteholmen og den sydlige del af København bruge Lynetteholmen.

Ved at der bliver to steder frem for et, vil man forhåbentlig opdele trafikken med 50 % til hvert depot og derigennem mindske trafikken og undgå at lave mere vej på Amager og forhindre reduktion af de grønne områder. Desuden skal det hindres, at der kører store lastvognstog gennem Indre By og over Knippels bro og Langebro.

I anlægsloven for Lynetteholmen, skal det sikres, at der stilles krav om anvendelse af den rene mulige teknologi. Anvendelse af El-lastbiler, som er CO2 neutrale og 0-emissionsfri, desuden vil det også kunne reducere trafikstøj og luftforurening, ved transporten mellem de to jorddepoter, på Nordhavn og Lynetteholmen, og anlægspladsen.

De store producenter af El-lastbiler, udtrykker ønske om, at flere byer indfører 0-emissionsfri zoner, for at understøtte markedet for el-lastbiler.

Den forslåede løsning med et jorddepot, til aflevering af forurenede jord på Lynetteholmen, vil ikke betyde mere anlæggelse af veje, som ofte går ud over den i forvejen sparsomme bynatur i Københavns Kommune, det er ikke ønskerigt.

Samtidig er det vigtigt, at så lidt forurenede jord køres til deponi som muligt. Ved at fokusere mere på deleordninger for biler og ladcykler og fremme anlæggelse af trafikøer, vil behovet for parkeringspladser i kældre også minimeres.

Endelig kan tidligere tanker om overjordisk Metro flere steder også reducere behovet for parkeringskældre og dermed behovet for at køre jord fra en lokalitet til en anden.

Nedenfor er artikler fra 2018 om el pramme og el lastbiler.

Første Tesla-lastbiler bestilt i Skandinavien

De første ordre på Teslas nye Semi-lastbil er indløbet fra Skandinavien, og ikke overraskende er det to norske virksomheder, der står bag. Fødevareredistributøren Asko har bestilt 10 stk. af SCM.dk – forum for ledelse af forsyningskæden, Anders Kampmann



De første to norske ordrer på Tesla Semi omfatter i alt 11 lastbiler. Illustration: Tesla

Sidste efterår lancerede Tesla (omsider) sin længe ventede Semi, den elektriske lastbil, som Teslastifter Elon Musk længe har betegnet som lidt af en verdensnyhed på den internationale transportscene. De første amerikanske ordrer er for længst løbet ind, og nu er turen så kommet til resten af verden.

Læs også: Elektriske pramme undervejs i Benelux

I december åbnede Tesla således for bl.a. europæiske ordrer, og det har to skandinaviske virksomheder allerede reageret på. Ikke overraskende er begge selskaber fra Norge, hvor man gennem en årrække har gjort meget for at skabe gode betingelser for den elektriske bilisme, både for private og erhvervslivet, sådan som fx også Stena Recycling udnytter.

Umiddelbart inden jul offentliggjorde fødevareredistributøren Asko således, at man har forudbestilt 10 Semi'er. Det sker ud fra et ønske om at være "en spydspids i den grønne omstilling", som selskabet skriver i en pressemeddelelse.

Grossisten peger videre på, at man ser fremtidens lastbiler som værende enten elektriske eller hybrider, med el som det oplagte valg på korte eller mellemlange distancer med gode opladningsmuligheder, og hybrid til de længere strækninger.

Asko har kørt med elektriske lastbiler i knap to år, og derfor ønsker man også at være tidlig ude omkring Tesla Semi, selvom der, som selskabet skriver, er "en del

ubesvarede spørgsmål". Man mener dog, at "meget tyder på Tesla indfrier kravene i forhold til både rækkevidde, lasteevne og pris/driftsomkostninger".

"Vi skal vide mere om bilen end vi gør i dag, før vi lukker ordren, men sådan har det jo også været med Teslas personbiler. Vi er nysgerrige og spændte, og vi håber dette vil trigge andre producenter til at satse på elektriske biler eller hydrogenbiler i fremtiden", siger adm. direktør for Asko Norge, Tore Bekken, til E24 .

Han oplyser samtidig at Asko – hvis ordren bliver gennemført som ventet – kommer til at betale 1,6 mio. norske kroner på Semi, og at man håber på at have lastbilerne inden udgangen af 2019, selvom han peger på at 2020 måske er mere realistisk.

Ellastbiler som central del af vedvarende energimål Også det norske postvæsen, Posten Norge, har været på banen og lagt en ordre ind hos Tesla, dog kun på en lastbil. Posten Norge har med egne ord "allerede en af verdens største flåder af elkøretøjer", og den ser man altså frem til at udvide med en Semi i løbet af 2019.

"Vi ser at fremtiden er elektrisk i alle køretøjssegmenter. Derfor er det vigtigt for os at teste ny teknologi så tidlig som muligt. Teknologiudviklingen går rigtig stærkt og de elektriske køretøjer, som kommer i den nærmeste fremtid, ser ud til at kunne indfri vores behov, når det gælder rækkevidde, sikkerhed og omkostninger", siger pressechef i Posten Norge, John Eckhoff.

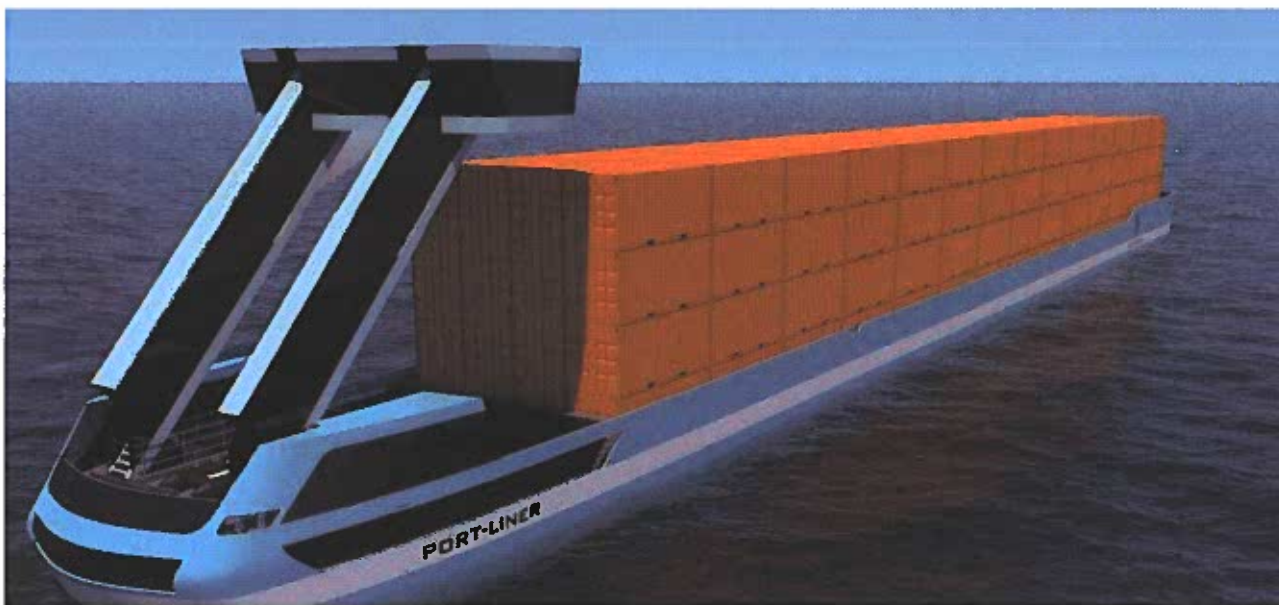
Læs også: Daimlers eldrevne letvægtslastbiler skal levere varer for Dachser

Posten og datterselskabet Bring, der også er aktive i Danmark, har reduceret sit drivhusgasudslip med over 40 procent siden 2009 og har for nylig sat et mål om kun at benytte vedvarende energikilder inden 2025. Elektrificering af køretøjer er ifølge selskabet en central del af dette mål.

Elektriske pramme undervejs i Benelux

Artikel fra 19-01-2018

I alt 11 fuldt elektriske containerpramme vil i løbet af 2018 stævne ud på de hollandske og belgiske vandveje. Fartøjernes batterier vil blive bygget ind i containere, der kan flyttes efter behov. af SCM.dk – forum for ledelse af forsyningskæden



Den store udgave af de elektriske containerpramme skal efter planen ankomme til Antwerpen i tredje kvartal 2018. Illustration: Omega Architects

De første 100 procent elektriske og dermed emissionsfri containerpramme vil om et halvt års tid sejle frem og tilbage mellem tre havne i Holland og Belgien. Det er målet med et projekt til 100 mio. euro, inkl. støtte fra EU og i mindre grad Port of Antwerp , der er blandt havnene, som skal betjenes, skriver

Flanders Today.

Læs også: Kinesere lancerer elektrisk fragtskib

Til august ankommer de første fem mindre både til havnen i Antwerpen, hvorfra de i den første periode vil sejle 10 ugentlige ture til og fra de to øvrige deltagende havne i projektet, Rotterdam og

Amsterdam. Prammene bliver leveret af det lokale selskab Port-Liner og bliver 52 meter lange og 6,7 meter brede med en kapacitet på 24 20-fodscontainere med en totalvægt på op til 425 ton.

Senere i tredje kvartal 2018 følger så seks større fartøjer, der med en længde på 110 meter kan håndtere op til 270 containere.

Flytbare batterier giver grønne udsigter

Begge bådtyper skal drives af batterier, der bliver bygget ind i netop 20-fodscontainere, hvilket også gør det muligt at flytte og installere dem på ældre både. Løsningen sparer samtidig plads (omkring otte procent), fordi der ikke er behov for et traditionelt maskinrum og brændstoftanke.

Det grønne aspekt er en vigtig del af strategien bag bådene. Således forventer man at fartøjerne, når de er i fuld drift, vil kunne fjerne omkring 23.000 lastbiler fra vejene årligt. Strømmen til bådenes batterier skal komme fra vedvarende energi og dermed vil de spare miljøet for ca. 18.000 ton CO₂ om året.

Til at starte med fylder de 11 elektriske pramme, der også er sat op til autonom sejlads, ikke meget i det store billede, men perspektivet i de flytbare batterier giver optimisme hos udvikleren.

Læs også: Nye vinde for fremtidens containerskibe

"Der er omkring 7.300 flodfartøjer på tværs af Europa, og mere end 5.000 af dem er ejet af selskaber i

Belgien og Holland. Vi kan bygge over 500 om året, men i det tempo vil det tage omkring 50 år at få hele industrien over på grøn energi. [De flytbare batterier] åbner op for at vi kan omdanne pramme, der allerede er i drift, hvilket er et stort boost til industriens grønne energiprofil", siger CEO for Port-Liner,

Ton van Meegen, til The Loadstar

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

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

Klagepunkter:

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

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

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

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af 1 Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forårsager at biler bliver

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

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

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

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

- 143

Kontakt:

3 Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

4 Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: jette duckert
Sendt: 25. januar 2021 18:21
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 tunnelløsning 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 billiger 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

Hans Kargaard og Jette Duckert

Til vvm@tbst.dk vedr. Lynetteholm

Høringssvar fra Den Overordnede Grundejerforening Margrethesholm (DOGM) til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vedr. miljøkonsekvensrapporten for etableringen af Lynetteholm.

Den Overordnede Grundejerforening Margrethesholm (DOGM) er fællesforening for alle beboere på Margrethesholm, der er et af Christianshavns nyere boligområder. Området tæller pt. omkring 2000 beboere, fortrinsvis børnefamilier og unge mennesker i rækkehuse, ejerlejligheder, lejeboliger og kollegium. Margrethesholm vokser fortsat, idet der endnu er to ubebyggede byggegrunde på arealet, som Københavns Kommune forventes at udvikle inden længe. DOGM repræsenterer dermed beboerne i den største boligforening i umiddelbar nærhed af Lynetteholm-projektet.

Generelt

Den overordnede grundejerforening på Margrethesholmen hilser miljøkonsekvensrapporten velkommen og kvitterer for muligheden for at blive hørt. Vi konstaterer positivt, at der er blevet lyttet til vores seneste høringssvar fra november 2019 vedr. bl.a. placering af indgangsvejen for jordtransport til mindst mulig gene for beboerne på Margrethesholm. Vi vil gerne understrege, at den demokratiske proces omkring etableringen af så stort et areal, som vil forandre Københavns kortet for altid, er vigtig for os. Det er vigtigt, at vi som berørte borgere reelt bliver lyttet til og inddraget i de radikale beslutninger, som vil have påvirkning på vores daglige liv og boligsituation. Corona-situationen har forandret meget i vores samfund og hverdag siden foråret sidste år i 2020. De mange restriktioner, heriblandt forsamlingsforbuddet på maks. 5 personer, har gjort, at det ikke har været muligt at afholde fysiske borgermøder og have de vigtige fysiske drøftelser om et så kolossalt et projekt. Vi har reelt ikke haft muligheden at have alle med om bord. Og de digitale værktøjer har både været nye for mange, og desuden vist deres begrænsninger for visse grupper af borgere. Vi mener derfor, at høringsfristen bør udskydes, således at vi får mulighed for at få det kvalificerede grundlag for at kunne træffe de rette beslutninger. De beslutninger, som træffes nu på baggrund af den offentliggjorte miljøkonsekvensrapport, vil bestemme hvad der skal ske for de kommende flere årtier. Derfor er det kolossalt vigtigt, at de beslutninger er truffet på absolut mest kvalificerede grundlag. Det grundlag er pt. ikke til stede, mener vi.

Forudsætningen, som det også konstateres i rapporten, for at Lynetteholm kan fungere, er at den tænkes sammen med en kommende Østlig ringvej og en metro forbindelse. Lynetteholm kan altså ikke eksistere ej heller tænkes uden disse to infrastrukturelle projekter. Disse to ubekendte elementer, vil både i etableringsfasen og driftsfasen have konsekvenser for miljøet, som endnu ikke er belyst. Det betyder, at den offentliggjorte miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm i sagens kerne er mangelfuld og utilstrækkelig for at kunne træffe de rette beslutninger. Der er altså en række ubekendte vedr. de ovennævnte infrastrukturelle forhold, som bør være belyst nu, og som ikke er det.

I den offentliggjorte rapport er vi i særlig grad optaget af det, som der i rapporten benævnes som "samfundsmæssige forhold", herunder trafikale forhold, befolkning og menneskers sundhed og kulturarv samt støj og vibrationer. Vi har derfor opdelt vores høringssvar i

følgende afsnit:

- Trafikale forhold
- Arbejdsareal/Byggeplads
- Luft og vandkvalitet
- Støjforurening

Trafikale forhold

I anlægsperioden

Vi konstaterer, at miljøkonsekvensrapporten desværre ikke forholder sig særligt nuanceret til de trafikale forhold på Forlandet og Refshalevej i anlægsperioden. Rapporten karakteriserer den øgede trafik på i anlægsfasen "generelt ubetydelig".

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

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

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

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

De busser og lastbiler der i dag benytter sig af strækningen, krydser hyppigt de fuldt optrukne linjer både midt på vejbanen og ind over cykelstismarkeringer pga. vejenes forløb, som er uegnet til tung trafik. Derudover skal det bemærkes, at der flere steder helt mangler cykel- og/eller gangstier, hvilket dagligt giver livsfarlige situationer, når gående eller cyklende skolebørn og andre presses ud mellem de tunge køretøjer på vejbanen. Vi mener, at der påhviler projektet et kolossalt ansvar for at forebygge livsfarlige situationer for borgerne i det

berørte naboområde. Det er ikke en option at vente på at der først sker et uheld. Lastbiltrafik og trafikuheld i den sammenhæng fylder desværre allermest i statistikken. Så det er indlysende, at ekstra 66 lastbiler per dag over flere år, bør betragtes som en væsentlig miljøpåvirkning og ikke mindst sikkerhedsmæssig udfordring, som rapport bør belyse og beskrive/illustrerer løsningsforslag for.

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

Undersøgelsen burde have fokuseret på, hvorledes alle beboerne og besøgende på Margretheholm trygt og sikkert kan krydse Forlandet/Refshalevej, samt sikre en ufarlig skolevej, allerede forud for den periode, hvor anlægsarbejdet går i gang. Det er ganske simpelt uansvarligt at påbegynde anlægsarbejdet, inden der er fundet og etableret tilfredsstillende og sikrer løsninger på denne alvorlige trafikudfordring.

DOGM er bekendt med, at Københavns Kommune, uafhængigt af Lynetteholm projektet, har igangsat en forundersøgelse af bedre trafikforhold på Refshalevej. Det tegner sig dog til at blive en længere proces før reelle forbedringer finder sted, da områdets fredningslinjer og manglende trafikplanlægning komplicerer løsningen og at den forudsætter at der politisk afsættes midler til at få implementeret eventuelle ændringer på strækningen. Trafikale forbedringer for de bløde trafikanter bør afgjort være på plads inden anlægsarbejdet ifm. Lynetteholm, og herunder etablering af modtageranlægget, påbegyndes.

Endelig vil vi gerne fremhæve behovet for at cykelvejen på Raffinaderivej udbygges og færdiggøres, så den følger hele vejen fra Prags Boulevard frem til Kløvermarksvej, og ikke som i dag stopper ved Sundby Boldklub, hvorefter cyklister sendes ud på vejen, der deles af tung trafik. Af de i rapporten anviste adgangsveje over de første flere år, hvor modtageranlægget samt arbejdsarealet skal etableres, er Raffinaderivej også en af de absolut meget kritiske for de bløde trafikanter. Vejens bredde er utilstrækkelig, trods det faktum, at der mod Kløvermarken er masser af ubenyttet areal, hvorpå fortov og cykelsti kan etableres, for at sikre tryghed og trafiksikkerhed for de bløde trafikanter. Den øgede trafik af lastbiler (ifl. rapporten 66 dagligt), vil skabe endnu flere livsfarlige situationer, som bør belyses grundigt i rapporten. Løsningsforslag bør på lige fod med andre miljøpåvirkninger beskrives grundigt.

Trafiksituationen efter etablering af adgangsveje for jordtransport

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

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

Ideelt set ville VVM redegørelsen indeholde en plan for, hvorledes trafikken på Forlandet/Refshalevej kan reduceres markant ift. i dag efter etableringen af adgangsveje for jordtransport til Refshaleøen. Derfor er det alarmerende at læse, at VVM redegørelsen regner med 1430 ekstra lastbiler på Refshalevej frem mod 2035 efter etableringen af ny adgangsvej.

Rapporten bør redegøre for løsningsforslag, som forholder sig til den miljøpåvirkning og undersøgelsen skal kunne finde en løsning som forebyggende eller afhjælpende tiltag.

Afværgetiltag: Som meget udsatte mod de dårlige trafikale forhold på Refshalevej, vil vi insistere på, at man foretager følgende afværgetiltag:

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

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.

Arbejdsareal/byggeplads

Det fremgår af VVM redegørelsen, at der etableres et arbejdsarealet klods op af Margretheholm. Her fremgår det, at den skal rumme skurby, arbejdshavn og oplag.

Der fremgår, at i byggepladsens sydvestlige hjørne, tættest på boligområdet Margretheholm, må der ikke forgå støjende aktiviteter i aften- og natperioden. Det er vigtigt for os beboere på Margretheholmen, at støjende aktiviteter generelt planlægges så lagt væk for vores fællesarealer som muligt, idet mange mennesker dagligt bruger de fredelige rekreative områder (fodboldbane, hundeluftning, badebro, græsplæne) og de mange lejligheder i byggeriet "udsigten" har vinduer ud mod dette areal.

Det fremgår ikke tydeligt, hvorvidt dette arbejdsareal kun benyttes i anlægsfasen, de næste ca. 3 år, eller om det har en funktion i en længere periode. Umiddelbart går vi ud fra, at byggepladsen afvikles når modtagerpladsen og jordvejen er etableret. Men det fremgår ikke af rapporten. Det mener vi er en mangel, som for ca. 2000 beboere som nabo er af væsentlig karakter, som bør belyses nærmere.

Det i rapporten markerede areal til arbejdshavn, mellem ARC skibakken/Vindmøllevej og vandet/Lynettehavn, er i direkte fysisk naboskab med vores grund. Og arealet langs vandet, hele vejen op til bølgebryderen ejes af DOGM og benyttes dagligt af beboerne til maritime og rekreative formål. Det er derfor væsentligt for os, at arbejdshavnen afgrænses således, at den direkte fysiske naboskab ikke er til gene og ødelæggende for det unikke lokalmiljø, som der eksister og værnes om her. Vi så meget gerne, at arbejdshavnens fysiske afgrænsningen mod vest/sydvest defineres tydeligt tæt dialog med DOGM som nabo. Vi ønsker, at denne grænse defineres som ikke tættere på Margretheholm bebyggelsen som svarende til en røde lige linje trukket mellem bølgebryderen og bag-/øst-facaden af ARC/skibakken. Dog gerne længere væk mod øst. (se markering på illustration 1)



Illustration 1

Den sydvestlige del af By og Havns areal, i rapporten markeret som en del af en større arbejdshavn, er i naboskab til DOGM's grund og de ca. 2000 beboers daglige rekreative grønne udeareal. Markeret med grønt, udspændt mellem den velbesøgte turistattraktion ARC/skibakke mod syd og vandet/DOGM's areal mod nord, ligger et areal, som rummer et stort potentiale for at blive til en grøn oase. En grøn oase, hvor beplantning kan danne skærm mod en arbejdshavn, som kommer til kun at have negative konsekvenser for sine nærmeste naboer. Grænsen mod arbejdshavnen, foreslået og markeret med rød streg i ovenstående luftfoto (illustration 1), vil kunne etableres som et grønt/beplantet bælte, som vil kunne beskytte beboerne på Margretheholm mod støv/luftforurening, reducere støjgener, og bidrage med noget grønt visuelt frem for det modsatte. Arbejdshavnen vil både visuelt såvel som auditivt (støjgener) fratage stedet dens herlighed og kvaliteter. Udspændt mellem skibakken, vandet, Margretheholm boligerne vil således skåne disse naboer for nogle af de negative effekter, som arbejdshavnen vil have på lokalmiljøet.

Et potentielt grønt rum, markeret med grønt på ovenstående luftfoto (illustration 1), udspændt mellem skibakken, vandet og boligerne, vil således kunne holde meget af den negative påvirkning ved etableringen af arbejdshavnen væk fra skibakkens gæster, såvel som Margretheholms mange beboere, over de mange kommende år. Det beskrevne areal, som illustreret i nedenstående visualisering (illustration 2), vil kunne løse flere udfordringer ved at blive et grønt areal som barriere mod arbejdshavnen. Et grønt byrum med masser af bynatur, mulighed for skaterramper, basketballbaner, parkour faciliteter – et grønt rum, som kan skabe ro og balance til en langvarig byggeplads/arbejdshavn.



Illustration 2

Luft og vandkvalitet

På Margretheholmen har vi en meget benyttet både/badebro, som kan ses på ovennævnte luftfoto langs vandet, som på sommerdage tiltrækker flere hundrede børn og voksne. I vintersæsonen benyttes stedet af et voksende antal vinterbadere fra området, som med fornøjelse supplerer den kolde badning med en tur ind i saunaen, som drives på netop samme spot. Hele året rundt bliver der badet fra broen, hvilket kun er blevet endnu mere udbredt, efter der sidste år blev opstillet en sauna ved siden af broen. Det er på den baggrund meget vigtigt for os at pointere, såfremt at vandkvaliteten i Margretheholm Havn påvirkes i perioder, er der vigtigt at beboerne på Margretheholmen adviseres herom. Vi så dog gerne, at alle mulige foranstaltninger ibrugtages således, at vandkvaliteten ikke påvirkes negativt. Og vi så gerne at rapporten belyser dette og tiltag for hensynet til det i særlig grad med opmærksomhed på ovennævnte information om den daglige brug af vandarealet her.

Støjforurening

Af redegørelsen fremgår det, at en række rekreative områder, kan blive udsat for en støjpåvirkning over 40 dB(A), som er grænseværdien for rekreative områder i dagperioden. Vi må desværre konstatere, at undersøgelsen ikke tager højde for de meget benyttede rekreative områder, som er beliggende på Margretheholmen mellem bebyggelserne som bl.a. omfatter legepladser, fodboldbaner, stor-trampoliner, nyttehaver, badebro og græsplæner. De rekreative områder befinder sig ifølge redegørelsen mellem linjerne for 40 og 45 dB(A) hvorfor det burde få særligt opmærksomhed ift. at finde holdbare løsninger på det forventelige støjproblem. Det bør rapporten gøre rede for.

Konkluderende bemærkninger

Overordnet set bør man allerede nu påbegynde heldækkende forberedelser/planlægning af infrastruktur til Refshaleøen og Lynetteholm, idet Refshalevej er utilstrækkelig som eneste færdselsåre fra centrum til de nye byudviklingsområder som samlet omfatter i

størrelsesorden >100.000 beboere og arbejdspladser. Selv hvis metro og Østlig Ringvej etableres, vil Refshalevej være helt utilstrækkelig, og det er samtidig ikke ønskværdigt at lave markante udvidelser af Refshalevej, idet denne går gennem fredede fortidsminder og allerede løber meget tæt op ad beboelsesområder. Potentielle løsninger kunne inkludere ny permanent trafikåre under Margretheholms Havn (fremfor ikke-permanent anlægsvej over klapbro), stibro over havnen, mv.

Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm vil gerne bidrage med yderligere input og sparring i forhold til de mange forbedringsmuligheder, vi ser, som VVM redegørelsen ikke i tilstrækkelig eller tilfredsstillende grad har forslået eller fået inkorporeret. Som grundejerforening for omkring 2000 beboere med mange børnefamilie, ønsker vi i særlig grad at blive involveret i at drøfte og adresserer de optimale løsningsmuligheder for de miljømæssige påvirkninger som vedrører trafiksikkerhed i anlægsperioden samt arbejdsområdets fysiske afgrænsning mod DOGM's rekreative arealer og Margretheholm bebyggelserne.

Mvh.

Bestyrelsen i Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm

Fra: William Bendsen
Sendt: 25. januar 2021 18:35
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar om Lynetteholmen

Jeg bor i københavns kommune, og jeg vil gerne have ideen om Lynetteholmen slået i jorden.

Helt specifikt:: Byggeprojektet Lynetteholm, infrastrukturprojekt Østlig Ringvej og Metro til Lynetteholm.

Jeg er overbevist om at de der har stemt for er blevet forblændede af størrelsen, og ikke kan se udgifterne i relation til gevinsterne - fordi gevinsterne er så store, glemmer de at tage hensyn til den egentlige skala af udgifterne.

For at stille det op:

Lastbiltrafikken, som er planlagt de næste tredive år, vil negativt påvirke hele københavn

Boligerne på Lynetteholmen der kan komme københavnernes til gode, i forhold til boligusikkerheden, er planlagt så langt ude i fremtiden, at det er svært at tro at de nogensinde bliver bygget. Kravene er for slappe, og det vil være for let for firmaerne bag at sige "ups, vi kom til at gå konkurs"

Østre ringvej er en motorvej der munder ud i byen - det stemmer ikke overens med at København skal være en grøn by.

Vurderingen af støjgener ser på overfladen, i rapporten, fuldstændig urealistisk ud. Jeg kan ikke tro at erfaringerne fra Metro-byggeriet er taget med i betragtning her.

Med tanke på hvor mange begrænsninger der er sat for nybyggerier i københavn, så er der altså bedre måder at opnå de samme resultater på.

Dertil: Corona besværliggør forsamlinger i helt ekstrem grad. I bør forlænge fristerne for høringsperioden.

Venlig Hilsen
William Bendsen

Fra: Lau Busch-Petersen
Sendt: 25. januar 2021 18:37
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Hej

Jeg mener ikke at det er en god ide at opføre Lynetteholmen med jord fra lastbiler.

Hvis Lynetteholm skal opføres bør jorden sejles ind, så det ikke genere byens borgere i samme grad.

Hvis ikke dette er muligt mener jeg hellere at man skulle lade vær.

Mvh
Lau Busch-Petersen

Fra: Emma Kongerslev Andersen
Sendt: 26. januar 2021 13:35
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 forsøger at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spunsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at

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

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

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

Venligst hilsen,
Emma K. Andersen

Kontakt

Fra: Lilja Laug Høgh Nilsson
Sendt: 26. januar 2021 09:34
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 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 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,

Lilja Nilsson

Kontakt:

Fra: laura fiig
Sendt: 26. januar 2021 09:07
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 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,

Laura Fiig

Kontakt:

☎

Fra: Dagmar Büchert <
Sendt: 26. januar 2021 08:46
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 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden forøges.

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

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

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

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af

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

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

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

Venligst hilsen,

Dagmar Büchert

VVM@tbst.dk

Høringssvar vedr. Lynetteholm

København 25. januar 2021

Landtransport - Støj

Jeg finder generelt projektet medfører alt for mange lastbiler igennem en i forvejen meget trafikbelastet by og i virkelig mange år. Projektet er derfor imod de handlingsplaner Københavns Kommune har lagt på baggrund af støjkortlægningen jf. EU-reguleringen.

Generelt finder jeg den forøgede støjbelastning er utilstrækkeligt kortlagt for landtransporten af jord. Der mangler beskrivelser og beregninger for alternative muligheder. Derfor er der ikke foretaget en tilstrækkelig økonomisk og miljømæssig vurdering af projektet og eventuelle andre løsninger.

De beskrevne "støjberegninger" af forøget støjniveau er ikke tilstrækkeligt dokumenteret. En kort beskrivelse af ændret støjniveau for enkelte udvalgte vejstrækninger er langt fra tilstrækkeligt. Det er ikke beskrevet hvorfor de enkelte strækninger er udvalgt og hvorfor andre strækninger er fravalgt. Der er ikke foretaget vurderinger/beregninger af hvor mange mennesker, der belastes med støj. Det burde være undersøgt, Københavns Kommunes støjkortlægning kunne meget vel være benyttet i den forbindelse.

Landtransport – Luftkvalitet

Beregningerne af den ændrede luftkvalitet i byen er yderst mangelfulde. Der er alene lavet en beregning for 350 lastbiler (hver vej), hvilket medfører under 0,5 kg N/ha/år. Da der er strækninger i indre by med 1.125 lastbiler (563 hver vej) er tallet således langt større og da der er tale om tætbymæssig bebyggelse, vil der let opstå "opkoncentration" med meget høje niveauer til følge. Der er således ikke taget udgangspunkt i de relevante tal og vurderingen tager ikke hensyn til de lokale forhold.

Landtransport – Alternative muligheder

Der er absolut muligheder for transport af jord udenom byen, nemlig ad søvejen. Alene fra Nordhavn køres der op til 1.051 (minimum 854) lastbiler støjende og osende gennem indre by, og bidrager til at der gennem Christianshavn kører op til 1.125 lastbiler (minimum 914). Da der er etableret en havn i Nordhavn, der i øvrigt benyttes i begyndelsen af projektet, er det således muligt at sejle jorden til Lynetteholm.

I lighed hermed vil det være oplagt, at lastbiler fra nord og nordvest Sjælland generelt kører til Nordhavn, hvorfra jorden sejles til Lynetteholm i stedet for at kører gennem byen.

Fra vest og syd kan jorden enten køres ad motorring 3 til Nordhavn eller via Amagermotorvejen til Kastrup industrihavn. Måske den jord i stedet for bliver kørt til Holmene syd for Avedøre Holme, hvor der også skal bruges meget jord til det projekt der skal stå færdigt 2040.

Venlig hilsen

Peer Nielsen

Fra: Sofie Astrid Jensen <F91J@kk.dk>
Sendt: 27. januar 2021 09:31
Til: VVM-Sager
Cc: Nanna Vestergaard; Flemming Dubgaard Hansen
Emne: Høringssvar Lynetteholm VVM
Vedhæftede filer: Høringssvar vedr VVM Lynetteholm.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9041618

Hej
Hermed fremsendes lokaludvalgets høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm.
Med venlig hilsen

Sofie Astrid Jensen
Specialkonsulent
Sekretariatet for Amager Vest Lokaludvalg

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen

Sundholmsvej 8
2300 København S

Mobil 2151 3935
E-mail f91j@kk.dk
Web www.avlu.dk
EAN 5798009800275

Fra: VVM-Sager
Sendt: 10. december 2020 10:46
Til: Sofie Astrid Jensen
Cc: Nanna Vestergaard
Emne: SV: udsættelse af høringsfrist Lynetteholm VVM

Hej Sofie
Jeg skal hermed bekræfte, at lokaludvalget, aht. udvalgsmøde, kan få udskudt svarfristen ift. høring af miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm.
Høringssvaret skal være Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i hænde senest 27. januar 2021.

Mvh
Gert Agger
Specialkonsulent, VVM
Plan og Klima

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Tlf.: +45 4178 0308 (mobil)
Tlf.: +45 7221 8800

geag@tbst.dk
www.tbst.dk

Fra: Sofie Astrid Jensen <F91J@kk.dk>
Sendt: 9. december 2020 13:04
Til: VVM-Sager <VVM@tbst.dk>
Emne: VS: udsættelse af høringsfrist Lynetteholm VVM

Hej
Jeg ville lige følge op på mail til Mikkel, men kan se at han nu er på orlov. Derfor videresender jeg hermed mailen med ønske om svar på følgende:

Amager Vest Lokaludvalg er i gang med at forberede svar på VVM Lynetteholm høringen.

Da lokaludvalget har møde d.26. januar 2021 vil jeg høre, om det er muligt at eftersende høringssvaret d.27. januar?

Jeg kan også sende et svar indenfor tidsfristen med forbehold for lokaludvalgets endelige beslutning d.26.1.?

Med venlig hilsen

Sofie Astrid Jensen

Specialkonsulent

Sekretariatet for Amager Vest Lokaludvalg

KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

Sundholmsvej 8

2300 København S

Mobil 2151 3935

E-mail f91j@kk.dk

Web www.avlu.dk

EAN 5798009800275

Fra: Sofie Astrid Jensen

Sendt: 24. november 2020 11:54

Til: mizw@tbst.dk

Emne: udsættelse af høringsfrist Lynetteholm VVM

Hej Mikkel,

Amager Vest Lokaludvalg er i gang med at forberede svar på VVM Lynetteholm høringen.

Da lokaludvalget har møde d.26. januar 2021 vil jeg høre, om det er muligt at eftersende høringssvaret d.27. januar?

Jeg kan også sende et svar indenfor tidsfristen med forbehold for lokaludvalgets endelige beslutning d.26.1.?

I øvrigt vil jeg høre dig, hvor I offentliggør høringen d.30.11 og hvad tid kan jeg få adgang til materialet?

Med venlig hilsen

Sofie Astrid Jensen

Specialkonsulent

Sekretariatet for Amager Vest Lokaludvalg

KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

Sundholmsvej 8

2300 København S

Mobil 2151 3935

E-mail f91j@kk.dk

Web www.avlu.dk

EAN 5798009800275



Trafik- bygge- og boligstyrelsen

Høringssvar vedr. miljøvurderingen af Lynetteholm

Hermed høringssvar fra Amager Vest Lokaludvalg vedr. miljøvurdering af Lynetteholm projektet.

Opdelt høringsproces er udemokratisk

Det er vores holdning, at den meget opdelte høringsproces af Lynetteholm projektet i henholdsvis konstruktion af øens afgrænsning, bebyggelse af selve øen samt den forventede infrastruktur omkring øen i form af Østlig Ringvej er udemokratisk. Vi mener ikke, at det giver mening blot at kommentere på konstruktionen af øens afgrænsning uden at forholde sig til konsekvenserne af etableringen af Lynetteholmen som sådan samt de miljømæssige konsekvenser af Østlig Ringvej.

Bekymring for den trafikale belastning af jordtransport

Overordnet set finder vi den på miljøpåvirkning, som den trafikale belastning af jordtransporten på den nordlige del af Amager vil have på borgerne i vores bydel, uacceptable.

Klimaeffekter af Lynetteholmen

Et tema som bekymrer os, men som af samme årsag som nævnt overfor ikke er berørt i miljøkonsekvensrapporten, er den effekt som byggeriet vil have på klimaet i Københavns centrum. Byggeriet af en bydel øst for København vil påvirke den havbriseeffekt, som er med til at køle en by som København ned. I tider med stigende temperaturer er denne påvirkning centralt.

Påvirkning af det maritime liv og det regionale perspektiv

Det virker ikke plausibelt, at projektets miljøpåvirkning af det maritime liv i Øresund vurderes at være lille til ubetydelig i forhold til Øresund, når man fylder et kæmpe område op med forurenede jord. Desuden vil vi gøre opmærksom på, at vi mener, at Lynetteholm projektet totalt mangler regionalt perspektiv. Øresund er et vigtigt naturområde - også for resten af Øresundsregionens parter.

27. januar 2021

Sagsnummer
2021-0015885

Dokumentnummer
2021-0015885-3

Sekretariatet for Amager Vest
Lokaludvalg
Sundholmsvej 8
2300 København S

EAN-nummer
5798009800275

www.avlu.dk

Baggrunden for lokaludvalgets høringssvar

Lokaludvalget deltog ved Amager Øst Lokaludvalgs borgerrettede informationsmøde d.20.1.21.

Venlig hilsen

André Just Vedgren

Formand for Amager Vest Lokaludvalg

Fra: Michael Holst (miho) <miho@Gentofte.dk>
Sendt: 26. januar 2021 16:17
Til: VVM-Sager
Cc: Gert Agger; Jonna L. Vestergaard (jve)
Emne: TS6020102-00024. Miljøkonsekvensrapport (VVM), høring om Lynetteholmen. Bemærkninger fra Gentofte Kommune. Underskrevet

Vedhæftede filer: Høringssvar til Forslag til Københavns Kommuneplan 2019.PDF;
Miljøkonsekvensrapport (VVM), høring om Lynetteholmen. Bemærkninger fra Gentofte Kommune. Underskrevet.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9041666

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Vedrørende styrelsens journalnummer: TS6020102-00024

Se venligst vedhæftede brev med bemærkninger fra Gentofte Kommune.

Efter aftale sendes endeligt og underskrevet brev efter mødet i Kommunalbestyrelsen den 25. januar.

Der vedhæftes endvidere Gentofte Kommunes høringssvar vedrørende Forslag til Københavns Kommuneplan 2019, som der henvises til i vores bemærkninger i den aktuelle høring.

Med venlig hilsen

Michael Holst
Chef for Plan og Byg
Afdelings e-mail: Plan-Byg@gentofte.dk
Sikker mail: Gentofte@gentofte.dk

Gentofte Kommune | Plan og Byg
Bernstorffsvej 161 | 2920 Charlottenlund
Rådhuset: 39 98 00 00 | Plan og Byg: 39 98 37 10 | Direkte: 39 98 31 14

Fra: Gert Agger
Sendt: 17. november 2020 16:14
Til: Jonna L. Vestergaard (jve)
Emne: SV: Miljøkonsekvensrapport (VVM), høring om Lynetteholmen

Gentofte Kommune har 17/11 2020 henvendt sig vedr. forlængelse af høringsfrist ifm miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm. Ønsket er afstedkommet af en mødekadance i kommunalbestyrelsen, der passer dårligt med udløbet af høringsperioden d.25 januar 2021.

Miljøkonsekvensrapporten er planlagt til 8 ugers høring med start d. 30. november 2020 og udløb d. 25 januar 2021.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen accepterer, at Gentofte Kommune sender et foreløbigt svar, som er behandlet på Økonomiudvalget, indenfor høringsfristen, og at kommunen afsender et endeligt svar, som har været i kommunalbestyrelsen, 2 dage efter udløbet af fristen.

Mvh

Gert Agger
Specialkonsulent, VVM
Plan og Klima

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

Tlf.: +45 4178 0308 (mobil)
Tlf.: +45 7221 8800
geag@tbst.dk
www.tbst.dk

Fra: Jonna L. Vestergaard (jve) <jve@Gentofte.dk>
Sendt: 17. november 2020 15:02
Til: Gert Agger <GEAG@tbst.dk>
Emne: Miljøkonsekvensrapport (VVM), høring om Lynetteholmen

Til Gert Agger
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Gentofte Kommune er telefonisk blevet oplyst om, at Miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholmen vil blive sendt i offentlig høring fra den 30. november 2020 til og med den 25. januar 2021.

Som aftalt telefonisk sendes nedenstående.

Gentofte Kommune ønsker at få Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens accept af, at:

- Gentofte Kommune fremsender foreløbigt svar fra Økonomiudvalget
- Gentofte Kommune sender endeligt høringsvar to dage efter høringsfristen.

Med venlig hilsen

Jonna Vestergaard
Arkitekt M.A.A.

Afdelings e-mail: Plan-Byg@Gentofte.dk
Sikker mail: Gentofte@gentofte.dk

Gentofte Kommune | Plan og Byg
Bernstorffsvej 161 | 2920 Charlottenlund
Rådhuset: 39 98 00 00 | Plan og Byg: 39 98 37 10 | Direkte: 39 98 31 02

Posten åbnes dagligt og bliver besvaret inden 20 arbejdsdage.
E-mail sendt direkte til en medarbejder åbnes, når den pågældende er til stede, og der garanteres derfor ikke for ovenstående tidsfrist.

Sådan behandler vi dine oplysninger:

Når Gentofte Kommune behandler personoplysninger om dig, sørger vi for, at oplysningerne behandles i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningens krav.

Læs om kommunens behandling af personoplysninger og dine rettigheder her:

<http://www.gentofte.dk/Databeskyttelse>

I Gentofte Kommune er byggesagsbehandlingen digital.

<https://www.bygoemiljoe.dk/>

Send **Digital Post** til Gentofte Kommune

Betjen dig selv på **Genvej** via computer eller smartphone

Find information på www.gentofte.dk



Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
cbu@okf.kk.dk

2. oktober 2019
Sagsnr. EMN-2019-04344

Høringssvar til Forslag til Københavns Kommuneplan 2019

Københavns Kommune har den 27. august 2019 sendt Forslag til Kommuneplan 2019 i høring med frist for indsendelse af bemærkninger den 22. oktober 2019.

Der er i forslaget til kommuneplanen følgende forhold, som har betydning for Gentofte Kommune:

- Trafik ifm. Nordhavnsudbygning og etablering af Lynetteholmen
- Parkeringsnormer, idet de kan flytte parkering til Gentofte Kommune
- Klima ifm. regnvandsafledning til Svanemøllebugten

I brev af 25. februar 2019 sendte Gentofte Kommune følgende bemærkninger til høring om Afgrænsning af miljøvurdering af Københavns Kommunes Forslag til Kommuneplan 2019:

- *"Gentofte Kommune ønsker, som følge af ændringer i rækkefølgeplanen i Nordhavnsområdet (perspektivområdet Ydre Nordhavn Holm 8 +12, Østerbro (delvist stationsnært fremrykkes, mens Levantkaj i Nordhavn rykkes fra 1. del til 2. del af planperioden), at der gennemføres en vurdering af konsekvenserne af ændringer i relation til udviklingen af den overordnede infrastruktur set i forhold til den trafikale belastning af Gentofte Kommunes veje."*
- *"På det foreliggende grundlag er det ikke muligt at forudse, om ændringer i parkeringsnormer i Københavns Kommune vil kunne få væsentlige trafikale konsekvenser for Gentoftes borgere, f.eks. i form af øgede belægningsgrad/pres på parkering ved de mange stationer i Gentofte Kommune, og Gentofte Kommune ønsker derfor, at der gennemføres en vurdering af konsekvenserne heraf for Gentofte Kommunes borgere."*
- *"Konsekvenserne af en ny planlægning for forebyggelse af skader ved oversvømmelser ønskes også medtaget som emne, da det med stor sandsynlighed vil kunne få væsentlige konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere"*.



Nordhavn, Lynetteholmen og Østlig Ringvej

Nordhavn er Københavns Kommunes største byudviklingsprojekt, som på sigt skal rumme 40.000 beboere og 40.000 arbejdspladser. Århusgadekvarteret, som er den første del af Nordhavn, er ved at være fuld udbygget.

I Forslag til Kommuneplan 2019 er der ændret i rammerne for Nordhavn i forhold til Kommuneplan 2015, og som følge heraf er der ændret på rækkefølgeplanen for Nordhavns udvikling.

- I Nordhavn – Holm 9, øges byggemuligheden fra 60.000 m² til 85.000 m² som led i den løbende udmøntning af helhedsplanen for området.
- I Nordhavn – Holm 8, ændres anvendelsen fra havneformål til boliger og serviceerhverv med mulighed for op til 86.000 m² byggeri i området.
- I Nordhavn – opfyld, ændres anvendelsen fra havneformål til institutioner og fritidsformål med henblik på etablering af rekreativt areal.

Københavns Kommune har vurderet at ændringerne i rækkefølgeplanen for Nordhavn er af mindre væsentlig betydning for det overordnede vejnet, og at det ikke giver anledning til at vurdere de trafikale konsekvenser på Gentofte Kommunes veje. Denne vurdering er ikke korrekt.

Lynetteholmen, som er en del af Københavns langsigtede planlægning frem mod 2070, anlægges som en ny ø ved at opfylde et areal i Øresund i forlængelse af Refshaleøen og Lynetten. Samlet vil Lynetteholmen udgøre et areal på ca. 2 mio. m² og forventes at kunne huse 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. Da Lynetteholmen først forventes anlagt efter 2031, er den endnu ikke en del af Kommuneplanen.

Planlægningsarbejdet omkring Østlig Ringvej, som både skal trafikbetjene Nordhavn og Lynetteholmen, er i gang. Østlig Ringvej, vil som illustreret i Forslag til Kommuneplan 2019 blive tilsluttet Lyngbyvejen i udkanten af Københavns Kommune, tæt på grænsen til Gentofte Kommune. Gentofte Kommune bemærker, at der i de kommende år vil blive udarbejdet en række undersøgelser og analyser, der bl.a. skal belyse Østlig Ringvejs indvirkning på omgivelserne.

Der er ingen tvivl om, at den akkumulerede mængde af trafik ved Københavns byudvikling, vil få uacceptable konsekvenser for borgerne i Gentofte, bl.a. i form af øget trafikstøj og et øget pres på infrastrukturen i Gentofte Kommune. Det er nødvendigt, at infrastrukturen fremtidssikres til både at kunne håndtere trafikken fra Nordhavn og Lynetteholmen, og at der foretages de nødvendige støjforanstaltninger langs Helsingørmotorvejen, således at byudviklingen i Københavns Kommune ikke medfører gener og forringelser for borgerne i Gentofte Kommune.

I tidligere høringsbreve til Københavns Kommune og senest i brev af 30. april 2019, har Gentofte Kommune i forbindelse med "Høring over udkast til forslag til Lov om anlæg af Nordhavstunnel" blandt andet skrevet følgende til Vejdirektoratet:



"Hvis Nordhavnsvejen og Nordhavnstunnelen ikke er dimensioneret til at kunne afvikle den fremtidige trafik i spidsbelastningstidspunkter, vil trafikanter, der kommer fra eller skal til Østlig Ringvej, finde andre veje, hvilket vil belaste vejnettet i Gentofte Kommune. En stor del af den regionale trafik vil i så fald fortsat blive afviklet via Strandvejen og Tuborgvej, hvor den belaster Gentofte Kommunes vejnet og boligområder samt skader trafiksikkerhed og miljøforhold.

Kommunens holdning er fortsat, at Nordhavnsvejen med blot 2 spor i hver retning ikke er fremtidssikret, og derfor er det uacceptabelt, at Nordhavnsvejen og Nordhavnstunnelen kobles til en Østlig Ringvej med henholdsvis det anlagte og foreslåede tværprofil, da kapaciteten på den samlede Nordhavnsforbindelse i fremtiden vil være utilstrækkelig til at håndtere al trafikken."

Parkeringsnormer

Der er i forslag til Kommuneplan 2019 lagt op en forsøgsordning med delvis bilfrie bydele, dog således at dette skal ske via udarbejdelse af kommuneplantillæg, hvilket bl.a. fremgår af retningslinjer for bilparkering under Trafik. Det er afgørende, at parkering på Østerbro, som ligger i "Tætbyen", og i Nordhavn, som ligger i "Udpegede udviklingsområder", ikke får negative trafik- og miljømæssige konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere.

Der bør derfor gennemføres en undersøgelse heraf, idet de foreslåede reviderede parkeringsbestemmelser vil medføre et uacceptabelt pres på eksempelvis parkeringsfaciliteterne ved stationer i Gentofte Kommune.

Klima

I retningslinjen for Skybrudshåndtering under Klimatilpasning, er kortet der henvises til ikke korrekt. Gentofte Kommune gør opmærksom på, at kortet skal rettes, således at det er korrekt illustreret.

I forbindelse med miljøvurderingsprocessen for Svanemøllens skybrudstunnel har Miljøstyrelsen, Kystdirektoratet samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i en afgrænsningsudtalelse fra 2. maj 2019 beskrevet, hvad HOFOR og Novafos skal uddybe i deres miljøkonsekvensrapport. Dette omhandler bl.a. en uddybende beskrivelse af miljøkonsekvenser for ét hovedforslag (Svaneknoppen) samt to alternative placeringer for udledningen af vand fra tunnelen, som omtalt i ansøgningen fra september 2018. Derudover skal de to alternativer også beskrives med lang udløbsledning og endelig skal der beskrives yderligere to udløbspunkter med andre placeringer i Svanemøllebugten. Den endelige placering af udløbet er således endnu ikke afklaret.

Med venlig hilsen

Hans Toft
Borgmester

Lis Bjerremann
Teknisk direktør



Dato: 26. januar 2021
Sag nr. EMN-2020-06064

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Vedr.: Miljøkonsekvensrapport-VVM for Lynetteholmen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 30. november 2020 udsendt Miljøkonsekvensrapport-VVM for Lynetteholmen i offentlig høring fra den 30. november 2020 til den 25. januar 2021.

Styrelsen oplyser, at baggrunden for miljøkonsekvensrapporten er den i oktober 2018 indgåede principaftale mellem den daværende regering og Københavns Kommune om anlæggelse af en ny halvø, Lynetteholmen, der skal give mulighed for deponering af overskudsjord og på sigt give plads til byudvikling.

Miljøkonsekvensrapporten omhandler udelukkende etableringen af Lynetteholmen. Den fremtidige byudvikling af det opfyldte område er ikke en del af det aktuelle projekt, og de miljømæssige konsekvenser heraf er derfor ikke beskrevet i rapporten.

Gentofte Kommune vil dog gøre opmærksom på, at udviklingen af en hel ny bydel i Øresund ud for Københavns Havn med 35.000 indbyggere og et tilsvarende antal arbejdspladser og den ligeledes påtænkte Østlig Ringvej, der vil blive koblet på Helsingørmotorvejen, vil få konsekvenser for borgerne i Gentofte Kommune.

I den forbindelse skal Gentofte Kommune bl.a. henvise til vedlagte høringssvar af 2. oktober 2019 til Forslag til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune.

Gentofte Kommune vil således også i de kommende planprocesser forholde sig til, på hvilken måde de forskellige projekter påvirker forholdene for borgerne i Gentofte.

I forhold til den aktuelle høring har Gentofte Kommune bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten under overskrifterne:

- Støj og vibrationer
- Trafikale forhold
- Badevandskvalitet og tang
- Sejllads



- Visuelle forhold
- Natura 2000
- Øvrige forhold

Støj og vibrationer

I forbindelse med etableringen af Lynetteholmen vil den aktivitet, som vil medføre flest støjgener for borgerne i Gentofte Kommune, være etablering af spuns i forbindelse med etablering af Lynetteholmens ydre afgrænsning (perimeter).

Gentofte Kommune og Københavns Kommune har ikke samme tilladte tidsrum for støjende arbejde. Københavns Kommune tillader således støjende anlægsarbejde 1 time længere om aftenen på hverdage og 3 timer længere lørdag eftermiddage. For særligt støjende aktiviteter på hverdage tillader Københavns Kommune ligeledes støjende anlægsarbejde 1 time længere.

Borgere i Gentofte Kommune bør ikke belastes af støj ud over det, som er tilladt i kommunen. Heller ikke fra aktiviteter, der foregår i nabokommuner. Arbejdstiderne bør derfor fastsættes, så også Gentofte Kommunes vilkår om støj og arbejdstid overholdes.

I Hellerupområdet vil der være et meget stort antal boliger, som især vil blive udsat for støj fra spunsningen. Gentofte Kommune er opmærksom på, at det angivne støjniveau for Hellerupområdet på mellem 40 og 45 dB ligger under Københavns Kommunes grænseværdi på 70 dB for støj fra bygge- og anlægsarbejder, men skal opfordre til, at der i stedet for ramning af spuns anvendes en mere støjsvag metode, fx nedvibrering.

Trafikale forhold

Ifølge rapporten vil der i Gentofte Kommune før år 2035 kun ske en lille stigning i det daglige antal af tung trafik med jordtransporter – primært på Helsingørmotorvejen. Dette vil blive afhjulpet, når der er etableret en ny adgangsvej fra syd til Lynetteholmen, idet jordopfyldning vil ske via denne vej.

Det er i rapporten anført, at Københavns Kommune har valgt ikke at angive tvangsruter for jordtransporter. Gentofte Kommune ønsker, at det ved jordtransporter og øvrige leverancer til Lynetteholmen, som skal igennem Gentofte Kommune, foreskrives, at der udelukkende benyttes det overordnede vejnet, dvs. Helsingørmotorvejen og Nordhavnstunnelen.

Det fremgår videre, at hvis der i 2035 helt eller delvist er etableret en Østlig Ringvej, vil der ske en stigning i den tunge trafik på flere strækninger i Gentofte Kommune, herunder Helsingørmotorvejen, Tuborgvej og Strandvejen i Hellerup.

Udviklingen i den tunge trafik er i rapporten vurderet uden sammenhæng med udviklingen i trafikken i øvrigt. Det fremgår af den forundersøgelse om Østlig Ringvej, som Vejdirektoratet og Københavns Kommune har ladet udarbejde og offentliggjorde i august 2020, at sammen med den generelle udvikling i trafikmængden vil etablering af Østlig Ringvej medføre en væsentlig merbelastning



af vejnettet i Gentofte Kommune, herunder i særlig grad på Helsingørsmotorvejen, Tuborgvej og Bernstorffsvej.

Det er således en væsentlig mangel i miljøkonsekvensrapporten, at det ikke er beskrevet, hvad forøgelsen i den tunge trafik i og i nærheden af Gentofte vil have af betydning for trafikafviklingen i kommunen i øvrigt.

Gentofte Kommune skal i den forbindelse henvise til kommunens vedlagte høringssvar til forslag til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, hvori det vedrørende trafik er anført:

"....Der er ingen tvivl om, at den akkumulerede mængde af trafik ved Københavns byudvikling, vil få uacceptable konsekvenser for borgerne i Gentofte, bl.a. i form af øget trafikstøj og et øget pres på infrastrukturen i Gentofte Kommune. Det er nødvendigt, at infrastrukturen fremtidssikres til både at kunne håndtere trafikken fra Nordhavn og Lynetteholmen, og at der foretages de nødvendige støjforanstaltninger langs Helsingørsmotorvejen, således at byudviklingen i Københavns Kommune ikke medfører gener og forringelser for borgerne i Gentofte Kommune....."

Badevandskvalitet, tangspredning og sedimenttransport

Det anføres, at det for at kunne opretholde uændrede badevandskvaliteter på Københavns Kommunes eksisterende badepladser samt på Hellerup Strand vil blive nødvendigt at flytte to af de eksisterende større udløbsledninger fra Lynetten Renseanlæg ca. 500 meter ud fra den kommende kyst.

Rapporten indeholder ikke beskrivelse af påvirkningen på de øvrige badeområder i Gentofte (Charlottenlund, Skovshoved Syd, Skovshoved Havbad og Bellevue).

Der bør foretages en selvstændig Miljøkonsekvensrapport-VVM for omlægning af de to større udløbsledninger med henblik på en vurdering af påvirkning af badevandskvalitet, tangspredning og sedimenttransport på Gentofte Kommunes strande. Gentofte Kommune forbeholder sig at fremkomme med bemærkninger til denne kommende Miljøkonsekvensrapport-VVM.

Det bemærkes i øvrigt, at Gentofte Kommune som medejer af Biofos A/S og Novafos A/S allerede nu skal pege på, at udgifter til kommende omlægning af udløbsledninger – affødt af Lynneholmprojektet – der er nødvendige for at opretholde badevandskvaliteten, naturligvis må afholdes af bygherren. Forholdet må på dette grundlag således indgå og reguleres i den kommende anlægslov.

Sejllads

Først efter 2024, når der er etableret en ny kanal gennem Nordhavn mellem Orientbassinnet og Kalkbrænderihavnen, og når erhvervshavnen, der i dag ligger på Levantkaj, flytter til Ydre Nordhavn, kan det forventes, at mindre både som kajakker og lignende fra Svanemøllen får trykke indsejlingsforhold til Københavns havn.



I anlægsfasen vil indsejlingen til Københavns Havn være forbundet med store udfordringer for især kajaker og lignende mindre både, der kommer fra Svanemøllen, idet Lynetteløbet, som sejlbåde, motorbåde og andre fritidsbåde såsom kajaker og lignende bådtyper benytter i dag, ventes at lukke i efteråret 2021.

Det beskrives i miljøkonsekvensrapporten, at det er planen at etablere nye sikkerhedstiltag som fx et signalsystem, så lystsejlerne varsles, når krydstogtskibe eller andre store skibe er på vej ind i Kronløbet, og at der vil blive oprettet ventepladser på begge sider af Kronløbet.

Dette er muligvis tilstrækkeligt for større sejlbåde, som har en vis manøvreedygtighed, men for mindre fartøjer som kajaker og joller vil det være meget utrygt at færdes i Kronløbet sammen med store krydstogtskibe, hvorfor der bør sikres særlige foranstaltninger for små fartøjer.

Visuelle forhold

Denne miljøkonsekvensrapport omhandler alene konstruktion af Lynetteholmens afgrænsning og opfyld af området med jord. Ved etablering af jorddepot og opfyld i op til 4 meter over vandoverfladen, vil der ikke være visuelle forhold, som medfører genevirkninger for borgere i Gentofte.

Et af formålene med Lynetteholmen er at skabe areal til byudvikling. Da der ikke er fremlagt et projekt for byudviklingen samtidig med projektet for etablering af jorddepot, har Gentofte Kommune på nuværende tidspunkt ikke mulighed for at vurdere de samlede konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere.

Gentofte Kommune forbeholder sig derfor ret til at komme med indsigelser i forhold til de øvrige byudviklingstiltag, som med tiden kobles sammen med Lynetteholmen, herunder visuelle forhold i form af høje bygninger.

Natura 2000

Gentofte kommune har i november 2019 i forbindelse med Miljøstyrelsens høring om ændret udpegningsgrundlag for Natura 2000 påpeget, at naturtyperne hængesæk og vandløb stadig bør indgå i udpegningsgrundlaget. Udpegningsgrundlaget er endnu ikke ændret, og derfor burde påvirkningen af disse naturtyper have indgået i miljøkonsekvensrapporten under væsentlighedsvurderingen af Lynetteholmens påvirkning af Natura 2000 områderne Gentofte Sø og Brobæk Mose. Det er dog Gentofte Kommunes vurdering, at den negative påvirkning på de to naturtyper ikke vil være væsentlig.

Øvrige forhold

Gentofte Kommune har i dette høringssvar forholdt sig de miljøforhold, som vurderes at have betydning for kommunen og dens borgere.

Der er i rapporten redegjort for forhold, som ikke vurderes at have miljømæssig betydning for Gentofte. Det drejer sig bl.a. om ekstremvandstande, bølgepåvirkninger, strømforhold, sedimenttransport, kystmorfologi, vegetation, fauna og dyreliv.



Skulle det senere vise sig, at etablering af Lynetteholmen har utilsigtede og uventede virkninger på disse og andre forhold, forbeholder Gentofte Kommune sig at vende tilbage herom.

Med venlig hilsen

Hans Toft
Borgmester

Lis Bjerremand
Vicekommunaldirektør

Høringssvar til Lynetteholmen

Jeg har med stor interesse og en del forundring, læst og set materialet om Lynetteholmen. Det er en stor og dyr beslutning at bygge en ny bydel ude i Øresund. Jeg ved at der er flere formål med at bygge Lynetteholmen (jorddepot, klimasikring, mulighed for en østlig ringvej, nye boliger til kommende Københavnerne) og derfor mener jeg det er ekstra vigtigt at give sig tid til at overveje

Der er flere forhold der ikke virker gennemtænkte og derfor er det svært at forholde sig til en VVM-redegørelse der ikke undersøger alle relevante muligheder.

Problem nr. 1: Adgang til havnen

De seneste år har den rekreative brug af Københavns Havn udviklet sig utroligt positivt. Mange flere københavnere, besøgende og turister søger ned til havnen og bruger byrummene langs vandet. Vi har fået en havnering til cykelture og vandreture. Der er kommet badezoner, havnebusser og kommercielle udbydere af kajakker, eldrevne motorbåde mv. Byen samles til den årlige havnefestival, hvor foreninger og kreative sjæle viser nye måder at bruge havnen og vandet på. Nye boliger, virksomheder og skoler bliver bygget på nye moler ud i vandet. KøbenhAVN lever virkeligt om til sit navn.

Hele den udvikling bliver med Lynetteholmen bombet tilbage, fordi alle os der besøger Københavns Havn i mindre fartøjer og altid bruger Lynetteløbet, få meget dårligere adgangsforhold og afstand til inderhavnen.

Løsningsforslag til problem 1:

I øjeblikket beskrives der i den reviderede strukturplan for Nordhavnen, en lang række nye kanaler der gennemskærer den kommende nye bydel. F.eks. vil man i fremtiden kunne ro gennem Århusgadekvarteret. Hvis man kommer nordfra, fra Kalkbrænderiløbet, kan man via en kanal ro ud i Kronløbsbassinet eller Orientbassinet og fortsætte ned langs Langelinie og videre ned i inderhavnen. De "bløde trafikanter" på havet undgår på den måde en lang og farlig omvej øst om Skudehavnen og ned langs Oceankaj gennem Kronløbet.

Hele den tankegang bør også gælde for den sydlige ankomst til inderhavnen. Der bør laves en helt ny tegning af hvordan den nye halvø Lynetteholmen kan udformes som en kanal-by i det område som på de nuværende tegninger lukker Lynetteløbet til. Det bør stadig være muligt for mindre fartøjer at komme igennem en kanal (som kan lukkes af ved ekstremt højvande) og hele den del af Lynetteholmen som vender ind mod Trekronerfortet bør være bygget op med kanaler til gennemsejling, som det er en tradition i København og også snart i Nordhavnen.

Tankegangen med at skabe nye forbindelser fra det østlige Amager ind til inderhavnen er ikke ny. Jeg har for 10 år siden været medforfatter på projektet **Den Blå Sti**. Projektet går kort fortalt ud på at sikre en nem, sikker og sejlbare forbindelse med mellem Amagers østkyst (fra Amager Strandpark under Prøvestensbroen og bassinet på indersiden af Prøvestenen) og inderhavnen. Projektet har fokus på "de bløde trafikanter" på havet (kajakker, kanoer, robåde, paddelboards og små joller) og bygger på tanken om at man skal kunne bevæge sig langs kysten i Danmark. Den Blå Sti er en

vandresti der følger en kanal. Kanalen kan enten være gravet (som de traditionelle kanaler i København og som det er planlagt at skære igennem Nordhavnen) eller det kan være en kanal der er bygget i beton-elementer og "lagt" ovenpå jorden, som man kender det fra fx de kanaler der slynger sig gennem Ørestad syd og over på Amager Fælled.

[DEN BLÅ STI. En ny rekreativ forbindelse i Amager Øst - PDF Gratis download \(docplayer.dk\)](#)

Projektet "Den Blå Sti" blev lavet med støtte fra Amager Øst Lokaludvalg og i samarbejde med Christianshavns Lokaludvalg og med inddragelse af en lang række maritime foreninger og borgere der bruger vandet rekreativt. Jeg stiller mig meget gerne til rådighed for en uddybning af projektet "Den Blå Sti" og alle de undersøgelser og overvejelser vi har gjort i den forbindelse.

En VVM-undersøgelse af Lynetteholmen, bør således indeholde nye tegninger, med en eller flere ankomstveje for mindre fartøjer der kommer fra syd.

Problem nr. 2: Den rekreative bearbejdning af Lynetteholmen

De tegninger som landssaksarkitekterne har lavet af den østlige side af Lynetteholmen, er mangelfulde, fordi de giver et falsk billede af de rekreative muligheder. Den lange og høje stenmole vil gøre det umuligt for små fartøjer at lægge til og den vil ikke give fodgængere mulighed for at komme i kontakt med vandet. For kajakroere og andre små fartøjer, vil oplevelsen vil være den samme, som når man ror fra Kastrup og sydpå udvendigt på lufthavnen. En lang lige stenmole, uden mulighed for at komme i land, holde pause ved en bro eller komme i kontakt med personer inde på land. De tegninger der er præsenteret nu, med fuldt udvokset løvskov og små sandstrande er måske 70 – 100 år ude i fremtiden.

Løsningsforslag til problem nr. 2

Der skal laves en ny bearbejdning af kystzonen på Lynetteholmen. I Danmark er det koldt og blæsende de fleste dage på året og derfor bør der indtænkes mange flere rekreative elementer ind i naturområdet. Der vil gå rigtigt mange år før en læ-givende skov har etableret sig og endnu længere før dyr, fugle og insekter bliver noget man kan opleve. Der bør således laves en seriøs borgerinddragelsesproces, som fokuserer på hvordan der hurtigt kan skabes rekreative oplevelser, ly og læ. Ligeledes bør der laves en undersøgelse af hvordan "kunstige øer" som bygges ude i havet, bedst kan udvikle en mangfoldig biodiversitet.

Problem nr. 3: En dyr og besværgelig byudvikling

De mange jord-kørsler gennem København de kommende 30 år, ud til et af de sværest fremkommelige steder i hele Regionen, virker utrolig omkostningskrævende og langt fra miljømæssig bæredygtig. København skal være københavnernes by og derfor skal man informere, lytte og inddrage os i byens udvikling. Hvad er det for en (lille) lukket kreds af personer som er nået frem til at Lynetteholmen er den bedste løsning? Hvordan kan det være bæredygtigt at bygge en ny bydel et sted, hvor alt skal etableres fra bunden - havbunden. Infrastruktur, kloaker,

forsyning, arbejdspladser, institutioner, idrætsfaciliteter, naturområder mv. Hvilke principper i forhold til omstillingen til en bæredygtig og co2 neutral by ligger til grund for Lynetteholmen?

Løsningsforslag til problem nr. 3:

Lad os få 5 alternative bud på hvordan man kan klimasikre København, for den mindste mængde jordopfyld, og færrest jordtransporter.

Lad os få 5 forslag til hvor man kan lave nye jorddepoter i alle kommuner i Storkøbenhavn, så der aldrig var mere en 12 min. kørsel til et depot.

Lad os få 5 forslag til hvordan hvert jorddepot bedst kan udformes til et rekreativt landskabselement som vi kender det med Hersted Høje i Vest skoven. Fx kunne alle tre kommuner på flade Amager, godt trænge til nogle kæmpe bakker og meget jord kan bruges til klimasikring ud for Dragør og Søvang.

Lad os få 5 bud på fremtidens bæredygtige boliger og bygninger, som kobler sig på den eksisterende by, bygget af genbrugsmaterialer, producerer sin egen energi og fødevarer og hvor alt pendling kan klares på cykel.

Lad os få en åben debat om byens udvikling – så vi ikke laver VVM-undersøgelser af projekter der ikke er bæredygtige.

Med venlig hilsen

Frank Lambert

Fra: Victor Buch Bischoff Rasmussen
Sendt: 26. januar 2021 01:30
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 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 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,

***[victor rasmussen]

Kontakt:

Fra: Ole Birch
Sendt: 26. januar 2021 00:24
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar, vedrørende VVM-miljøkonsekvensrapporten angående den foreslåede etablering af Lynetteholmen, i Københavns Havn

Tilføjelse i punkt 6: Lynetteholmen

Høringssvar, vedrørende VVM-miljøkonsekvensrapporten angående den foreslåede etablering af Lynetteholmen, i Københavns Havn

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen,

Hermed fremsendes høringssvar, vedrørende den fremlagte miljøkonsekvensrapport, VVM-redegørelsen som grundlag for Folketingets lovgivningsarbejde, vedrørende etableringen af Lynetteholmen i Københavns Havn, over de næste 50 år:

1. Det er ikke dokumenteret at Lynetteholmen er nødvendig, som bolig for 35.000 personer, i København og i omegnskommunerne.
2. Det er ikke dokumenteret, at der ikke eksisterer mindst lige så gode eller bedre alternative byggegrunde, i København og i omegnskommunerne.
3. Københavns Kommune, overborgmester Frank Jensen samt By&Havn påstår alle, at Lynetteholmen vil beskytte København og Metro'en mod stormfloderne fra Sverige. Det er ikke dokumenteret i Miljøkonsekvensrapporten. Det bemærkes, at en halvø ikke kan beskytte mod vandstandsstigninger på adskillige meter.
4. Det er ikke dokumenteret, hvilke ulovlige giftstoffer, fra det 175 år gamle stålskibsværft, B&W skibsværftet - nu Refshaleøen, der er i det samlede område, som udgøres af Refshaleøen og Lynetteholmen, hvor ejerne Københavns kommune, By&Havn samt Refshaleøens Ejendomsselskab vil bygge - herunder giftstofferne fra 175 års skibsbygning, både på land og i havens vand og havbund: A. Giftstofferne fra skibsbundmalingerne, gennem de 175 år, herunder Bly, kviksølv og cellegifte. B. Giftstofferne fra oliespildet, de seneste 175 år. C. Creosot, fra jernbanesvellerne. D. Arsén, fra jernbanesvellerne. E. Biologiske cellegifte, fra jernbanesvellerne.
5. Det er ikke dokumenteret, at Kloak-rensningsanlægget Lynetten, ikke udleder coronavirus og andre sygdomme, på trods af at DTU har fundet coronavirus på Kloakrensningsanlægget Lynetten, som indeholder spildevandet fra 1,2 mio Københavnerne - hvilket er en stor risiko, idet Lynetteholmen er placeret som en ring helt tæt på Kloak-rensningsanlægget Lynetten, hvor coronavirus er konstateret.
6. Det er ikke dokumenteret, at spildevandsudledningen fra Kloak-rensningsanlægget Lynetten, som i dag ligger dér hvor Lynetteholmen er planlagt til at skulle ligge, kan udføres uden skadelige konsekvenser for miljøet og Københavnernes sundhed.

Med venlig hilsen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Nicholas Ciaran O'Toole

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Nedenfor vises resultaterne af vores seneste støj- og trafikmålinger, fra fredag den 23. januar 2021, som viser, at støjniveauet fra de tungere køretøjer er høj, og især den lavfrekvente støj. Vi anbefaler, at der både laves flere trafiktællinger og flere målinger af trafikstøjen, herunder lavfrekvent støj, og med fokus på de tunge køretøjer. Dette vil kunne anvendes ift. miljøvurderingen og valg af BAT.



Målingerne er i gennemsnit udført over to minutters, på to placeringer, med to støjmålere. Antallet af køretøjer, der har krydset målepunktet inden for to minutter, er 58. Køretøjernes gennemsnitlige hastighed - 12,7 m / s (45 km / t) for personbiler, 8-10 m / s (30 km / t) for lastbiler. Målinger blev udført to steder som vist i nedenstående figur. højde 1,5 meter fra jorden ca.

Measurement Values:

Location 1:	Location 2:
LAeq = 72.4 dB(A)	LAeq = 69.1 dB(A)
LAFmax = 81.4 dB(A)	LAFmax = 75.8 dB(A)
LAFmin = 56.7 dB(A)	LAFmin = 58.8 dB(A)

Low Frequencies: 12.5 - 250 Hz, values are consistently higher than 70 dB(A) and peaks around 90 dB(A).

Udført af Arularasan Mageswaran og Hanne Dalhoff Knudsen, i samarbejde med Rådet for Bæredygtig Trafik og Miljøpunkt Indre By & Christianshavn.

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn står gerne til rådighed med resultaterne af vore mange undersøgelser af både luft og støj fra trafikken og i øvrigt ift. videre drøftelser af et bæredygtigt projekt. Miljøpunktet er endvidere en del af Forum for klima, trængsel og sundhed i København, sammen med Miljøpunkt Nørrebro, Miljøpunkt Amager, Cyklistforbundet København, Rådet for grøn omstilling, By-og Pendlercykel Fonden og Delebilfonden LetsGo.

På vegne af Miljøpunkt Indre By & Christianshavn
 Marianne Spang Bech
 Centerleder

Høringssvar fra Miljøpunkt Indre By & Christianshavn

Den 25. januar 2020

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn anerkender, at der er brug for udvikling og sikring af hovedstaden, men savner gennemsigthed i, hvordan etableringen af Lynetteholmen kan sikre en bæredygtig og klimasikker by, som tænker på at forebygge klimapåvirkningen, ikke kun lokalt, men også nationalt og globalt.

Grundlæggende finder vi, at VVM-processens opdeling i anlægget af Lynetteholm og ”nærliggende projekter” som trafikinfrastruktur, klimasikring, flytning af rensningsanlæg mm. er uheldig. Det bliver vanskeligt for borgere og civilsamfund at overskue de indbyrdes afhængigheder og samlede konsekvenser af projektet på alle tre bæredygtighedsparametre: økonomisk, socialt og miljømæssigt. Vi opfordrer til, at der foretages realistiske klimaberegninger og økonomiske overslag på det samlede projekt med at anlægge Lynetteholm, omfartsvej, stormflodssikring, transport af jord, ressourcer og forurening, herunder vurdere de akkumulerede effekter ift. klima, sundhed og miljø.

Etableringen og udformningen af Lynetteholm har stor betydning for, hvordan trafikken i Indre By og på Christianshavn afvikles, herunder trafiksikkert. Allerede i dag påvirker de mange bygge- og anlægsarbejder og transporter af jord i byen ift. afviklingen af trafikken, luftkvaliteten, støv og niveauet af trafikstøj. Dette forventes ikke at blive mindre med de mange transporter af jord til opfyld og senere hen anlæggelse af Lynetteholm.

Vi anbefaler derfor, at der i anlægsloven stilles krav til BAT, Best Available Technology, elbiler eller lignende, som vil hindre en forøgelse af luftforureningen og trafikstøjen i tæt bebyggede boligområder i Indre By og på Christianshavn. Samtidig bør trafiksikkerheden sikres for alle bløde trafikanter forud for igangsætning af jordtransporter på de i forvejen belastede strækninger, især på Refshaleøen og på Torvegade. Løsningen med at sejle jorden bør også vurderes ift. bæredygtig løsning, som ikke øger luftforurening, støj eller påvirker nærområdet med støv. Det bær som minimum stilles krav til, at de mange transporter overdækkes for at forebygge støvforurening.

Prinsessegade egner sig ikke som transportvej for de tungere jordtransporter.

EU har flere gange bedt Danmark om at overholde luftkvalitetskriterierne i vores hovedstad.

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn har gennem en lang årrække lavet orienterende målinger af ultrafine partikler, PM_{0,1}, på de mest befærdede veje i Indre By & på Christianshavn, bl.a. ved H. C. Andersens Boulevard, Nørreport i Indre By og ved Torvegade på Christianshavn, og på bilfrie dage. Målingerne viser en direkte sammenhæng mellem forureningsniveauet og trafikken, dieslbiler og især tunge køretøjer.

Seneste, orienterende måling er foretaget før påsken 2020. Målingerne bekræftede vores forventning om, at der på de større transportveje, med erhvervskørsel og tunge køretøjer, kunne konstateres samme niveau af forureningen som på hverdage i myldretiden forud for nedlukningen af Danmark. Niveauet væk fra de større transportveje var dog en del lavere end før nedlukningen af Danmark i marts 2020. Støjniveauet var også lavere inde i de mindre gader med beboelsesejendomme, men ikke ved de større veje. Nedenfor vises en trafiktælling for antallet af køretøjer fra august-september 2020. Oversigten viser, at trafikniveauet, på en mindre vej, med et spor ved Nørre Vold, i forvejen er højt. Det præger det omkringliggende beboerkvarter med støj, senest målt den 23. januar 2021, se resultater på de følgende sider.



MILJØPUNKT INDRE BY & CHRISTIANSHAVN

AGENDA 21 · FOR ET BÆREDYGTIGT KBH

Lastbiltrafik hverdage Nørre Vold/Nørreport (ingen busser & ingen kassevogne uanset størrelse)

DATO	TID	Antal aksler = hjulsæt										Heraf rullende hjulsæt, dvs. nede på underlaget									
		2	3	4	5	6	7	2-7	3-7	2-7	3-7	2	3	4	5	6	7	2-7	3-7	2-7	3-7
ma 31.8	6-7	5	8	4	1	5	22	45	40	63	54	5	9	3	1	6	21	45	40	63	53
		4	3	5	1	1	4	18	14			5	3	4	3	1	2	18	13		
ma 31.8	7-8	16	5	4	2	0	6	33	17	76	50	16	5	4	3	1	4	33	17	76	48
		10	4	7	1	7	14	43	33			12	6	7	14	2	2	43	31		
ma 31.8	8-9	15	2	10	3	4	18	52	37	80	57	17	1	10	9	1	14	52	35	80	55
		8	4	3	2	1	10	28	20			8	6	2	9	1	2	28	20		
ti 1.9	9-10	26	3	6	7	4	5	51	25	112	70	26	3	8	8	1	5	51	25	112	70
		16	5	4	1	2	33	61	45			16	8	6	9	4	18	61	45		
ti 1.9	10-11	23	4	10	1	2	17	57	34	98	59	24	4	9	3	1	16	57	33	98	58
		16	2	2	2	5	14	41	25			16	2	4	6	3	10	41	25		
ti 1.9	11-12	16	0	3	0	1	7	27	11	75	40	16	2	3	0	0	6	27	11	75	40
		19	0	5	3	3	18	48	29			19	3	8	8	1	9	48	29		
to 3.9	12-13	24	4	2	1	1	15	47	23	99	51	25	4	3	2	1	12	47	22	99	49
		24	4	9	2	2	11	52	28			25	5	9	7	1	5	52	27		
ti 1.9	13-14	15	2	3	0	1	7	28	13	82	53	16	1	3	0	1	7	28	12	82	52
		14	1	7	9	1	22	54	40			14	4	9	6	1	20	54	40		
to 3.9	14-15	7	2	1	1	1	7	19	12	52	36	8	1	1	1	1	7	19	11	52	35
		9	2	3	1	2	16	33	24			9	3	7	5	3	6	33	24		
on 2.9	15-16	1	0	1	1	2	10	15	14	38	25	1	0	1	3	0	10	15	14	38	25
		12	3	0	0	2	6	23	11			12	3	1	5	1	1	23	11		
on 2.9	16-17	3	0	2	0	0	3	8	5	24	10	3	0	2	0	0	3	8	5	24	10
		11	0	0	0	2	3	16	5			11	0	0	2	1	2	16	5		
on 2.9	17-18	3	0	0	0	1	1	5	2	15	8	3	0	0	0	1	1	5	2	15	7
		4	1	2	0	0	3	10	6			5	0	4	1	0	0	10	5		
	6-18	154	30	46	17	22	118	387	233			160	30	47	30	14	106	387	227		
		147	29	47	22	28	154	427	280			152	43	61	75	19	77	427	275		
	6-18	301	59	93	39	50	272			814	513	312	73	108	105	33	183			814	502



= retning mod Vesterport



= retning mod Østerport

Fra: Rune Boserup
Sendt: 25. januar 2021 23:58
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholm

Høringssvar vedr. Lynetteholm:

Vedr. trafikale påvirkninger i anlægsfasen:

Der bør udføres mitigerende foranstaltninger vedr. trafikbelastning i krydset Forlandet / Refshalevej ved Vandflyverhangaren samt nord herfor på vej til Refshaleøen.

- Etablering af signalreguleret kryds ved Forlandet / Refshalevej
- Etablering af fortove og cykelstier nord for krydset Forlandet / Refshalevej ved Vandflyverhangaren

Antallet af lastvogns- og personbiltransporter vil stige kraftigt, og de trafikale forhold er allerede i dagens situation særdeles usikre, både for skolebørn til/fra Christianshavns Skole fra Margretheholm, og for gæster på cykel til Refshaleøen til/fra Indre By.

Der er dårlige oversigtsforhold, og der er hverken fortov eller cykelsti i dagens situation.

Vh
Rune Boserup

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse 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,

Alexander Stultz

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 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. 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,

Isak Howalt Owe

Kontakt:

21

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Thomas Friis Rasmussen
Sendt: 25. januar 2021 23:51
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 spunsnedsettelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

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

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

Venligst hilsen,

Thomas Friis Rasmussen

Kontakt:

Fra: Mette Kristensen <
Sendt: 25. januar 2021 23:36
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Hej

Jeg skriver her ang. etableringen af "Lynetteholmen" jorddeponerings projektet.

Jeg vil indtrængende bede jer om at i finder en alternativ løsning og via en teknisk løsning muliggør behandling af forurenede jord på land så vi kan gemme jorden til at bygge diger til når havstigningerne rammer Danmark.

Lad os sammen bevare og udbygge den natur vi har foran vores hoveddør.

Til gavn for mennesker og intelligente havpattedyr.

Mvh

Mette Krebs

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Vi skriver som repræsentanter for beboerne i Kollektiverne Gyldenløvesgade 12, hvilken indbefatter samtlige beboere på matrikel 328, i alt ca. 45 beboere. Vi bor derved i det såkaldte 'Nansensgade kvarter' nært til Nørre-søgade. Formålet med dette høringssvar er at bede Københavns Kommune genoverveje den nuværende jordtransport-plan i forbindelse med konstruktionen af 'Lynetteholm' og associerede projekter 'Metro til Lynetteholm' og 'Østlig Ringvej'. Vi motiveres af vores bekymring for vores beboeres livskvalitet hvad angår en formodet stigning i luft- og støjforurening, samt den øgede risiko for trafikuheld.

Klagepunkter:

1. **Planen for at føre omkring 200 lastbiler gennem Nørre-Søgade-Gyldenløvgade-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 Gyldenløvgade.**
4. **Lynetteholm-projektet er uforeneligt med kommunens løfter om at København skal være en 'grøn by'.**

Vedr. Punkt 1: Det fremgår af dokumentet 'Lynetteholm Trafikale Forhold', forfattet af By & Havn, at den nuværende plan for jordtransporten til Lynetteholm vil resultere i at op mod 49 lastbiler dagligt skal passere tæt forbi vores matrikler på vej til Lynetteholm, og formodentlig et lignende antal i modsatte retning, indtil tidligst 2035¹. Det er i øvrigt svært at have tiltro til, at denne 2035-deadline er pålidelig, givet kommunens tidligere udfordringer med at overholde annoncerede deadlines i forbindelse med større infrastrukturprojekter. Området e Nansensgadekvarteret er allerede blandt de nabolag hvor luftforureningen er værst. Den samme luftforurening dræber, per kommunens egne estimer, ca. 550 københavnere hvert år². Vi ser nødig at vores beboeres liv skal sættes i yderligere fare pga. Lynetteholm og dets associerede projekter.

Vedr. Punkt 2: Krydset ved Nørre-Søgade og Gyldenløvgade er i forvejen enormt trafikeret, hvorfor beboerne i vores forening finder det utrygt at bringe dem selv og deres børn gennem dette område. Risikoen for bilulykker, især højresvingsulykker, stiger signifikant hvis trafikplanen gennemføres. Vi så gerne at trafikken i området blev mindre farlig, i stedet for mere farlig.

¹ Baggrundsrapport vedr. Trafikale Forhold s. 22

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

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

Vedr. Punkt 4: Vi i foreningens bestyrelse, i kraft af vores interesse i at København som helhed skal være en attraktiv og vellidt by, føler os forpligtiget til at gøre kommunen opmærksom på vores overbevisning: At Lynetteholm-projektet og dets associerede projekter, er uforenelige med kommunens retorik og løfter til borgerne hvad angår København som 'grøn by'.

Venligst hilsen,

Bestyrelsen

Kollektiverne Gyldenløvesgade 12

Matriklerne 328

Kontakt:

Gyldenlovesgade12@gmail.com

Fra: Nina Lie
Sendt: 25. januar 2021 23:29
Til: VVM-Sager

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

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

Klagepunkter:

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

Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende:

Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet.

Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj grad skader den demokratiske legitimitet hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke engang formår at holde et digitalt borgermøde, er det umuligt fra kommunens side at påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces.

Venligst hilsen,
Nina Vestergaard Lie

Kontakt:

-

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Nicolai Parelius

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 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,

Jacob Sofussen

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Jay Bhatti

Kontakt:

.

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Foreningen Københavnertunnelgruppen <kbhtunnel@hotmail.com>
Sendt: 25. januar 2021 23:09
Til: VVM-Sager
Cc: bsa@di.dk
Emne: Høringssvar, miljøvurdering af Lynetteholm

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen!

Københavnertunnelgruppen støtter varmt planerne om Lynetteholmen, som på én gang adresserer 1) klima-/stormflodssikring af Københavns havn nordfra, 2) jordopfyld af overskudsjord, 3) mulighed for byudvikling og boligforsyning, 4) er et element i at løse trængselsudfordringen ved at bidrage til muliggørelsen af østlig ringvej og metro.

Københavnertunnelgruppen skal på det kraftigste opfordre til, at først Nordhavnstunnelen og siden den del af østlig ringvej, der består af tunnelstykket fra Nordhavn til Lynetteholmens perimeter, fremrykkes mest muligt, fx til 2030 eller 2032, således at tunnelen så hurtigt som muligt i forløbet kan bruges til jordtransporter i forbindelse med jordopfyldet på Lynetteholm. I den forbindelse anbefaler vi, at jordtransporterne foregår ad en tvangsrute for lastbilerne via det overordnede motorvejsnet.

Københavnertunnelgruppen www.kbhtunnel.dk er en privat forening, stiftet i 2005, der arbejder for, at der træffes politisk beslutning om en østlig ringvej, så centrale boligområder og bydele i København undgår unødigt gennemkørende trafik. Foreningen består af enkeltmedlemmer, virksomheder og organisationer, herunder bl.a. DI, Dansk Erhverv, DTL, Dansk Metal, 3F, BAT-kartellet og Refshaleøens Ejendomsselskab.

Københavnertunnelgruppen har ikke yderligere bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen pva foreningen
Bo Sandberg, formand

www.havnetunnel.nu

Fra: Oliver Gehrke
Sendt: 25. januar 2021 23:07
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm: Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport

Kære Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen,

jeg vil gerne argumentere imod den foreslåede reelle lukning af udgangen til Øresund for småbåde uden motor som miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm lægger op til. Der ville være tale om en betydelig forringelse af de rekreative muligheder i Københavns havn fordi mange udflugtsmål i Øresund såsom Amager Strandpark, Saltholm, Flakfort, Middelgrundsfart osv. ville blive gjort utilgængelig for småbåde. Søvejen rundt om Nordhavn er ikke et alternativ fordi den forøger distancen med ca. 2x9km tur-retur. For de fleste kajakroere svarer 18km (længden af den foreslåede omvej) til 3-4 timers uafbrudt roning.

I rapporten argumenteres der (pkt 5.2.1) for at en evt. kanal som erstatning for Lynetteløbet skulle have en bredde på mindst 70m, for så at bruge bredden som argument for at etablering af en kanal ville være urealistisk dyrt og kompliceret. Der foreslås at mindre både kan benytte den fremtidige kanalforbindelse mellem Orientbassin og Kalkbrænderihavnen for at komme ud i Øresund.

Der er ikke blevet undersøgt alternativer til en 70m bred kanal. Hele argumentet bygger på forkerte præmisser og er faktisk selvmodsigende.

(1) er der i undersøgelsen allerede lagt op til at større både inkl. sejlbåde skal benytte Kronløbet. Det er derfor svært at forstå hvorfor småbåde skulle have brug for en gennemsejlingsbredde på 70m.

I den nordlige del af Christianshavns kanal - mellem Wilders kanal og Trangravsbroen - er der mange steder ikke mere end ca. 10-15m mellem de fortøjede både. Det er i dag tilstrækkeligt til sejlads i begge retninger med større sejlbåde ind og ud af Trangravsbroen, havnerundfartsbåde og småbåde.

Gennemsejlingsbredden for småbåde under Sydhavns sluse er mindre end 3m.

(2) foreslås der at mindre både kan benytte kanalen til Kalkbrænderihavn. I lokalplan 499 for Trælastholmen er de mindste kanaler tegnet med en minimumsbredde på 13m. Den lidt større kanal under metrostationen er 20m bred. Det er selvmodsigende at en evt. kanal igennem Lynetteholmen skal være 70 meter bred "hvis der skal opretholdes en synlig og sejlbar åbning" mens det ikke er tilfældet i kanalen til Kalkbrænderihavn som foreslås benyttet.

Det er svært at forstå hvorfor muligheden for en kanal til småbåde fx. langs Refshaleøens nuværende kyst, med en bredde på ca. 10-15m og en 5m bred sluseport på Øresundssiden, ikke er blevet undersøgt. En kanal i den størrelse ville ikke medføre de problemer som er nævnt, såsom problemer med anlæg af ringvejen og metro eller et behov for dyre, store sluseporte.

Alternativt kunne der etableres en (meget kortere) forbindelse mellem fx. Krudtløbsbassin og Margretheholms havn.

Det nævnes at "det er en mulighed, at der efter anlæggelsen af Lynetteholm kan etableres kanaler." Projektets størrelse og tidsplan taget i betragtning ville det betyde at småbåde fra Inderhavnen i hvert fald ikke kan besejle Øresund i flere årtier. Det ville med sikkerhed medføre at en del kajakroere ville vælge at benytte Kronløbet alligevel, med de konflikter og sikkerhedsproblemer det ville medføre. Jeg vil opfordre til at der tænkes en kanal til småbåde ind i projektet fra starten, og at den bliver etableret samtidigt med at øens omrids spundes således at der opretholdes en forbindelse som er sejlbart for småbåde, i hele projektets byggetid.

Mvh
Oliver Gehrke

Høringssvar Miljøvurdering Lynetteholm

Til: VVM@tbst.dk

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

Afsender:

Magnus Bang og Tórhild Johannesen

Vedr.: Høringssvar Miljøvurdering Lynetteholm

Som beboere og boligejere i ejendommen Udsigten på Margretheholm frygter vi meget at komme til at blive nærmeste naboer til det planlagte byudviklingsprojekt Lynetteholm. Vi frygter, at dette vil have store konsekvenser for vores livskvalitet, vores helbred og økonomi. Derfor vil vi gerne påpege følgende forhold i miljøkonsekvensvurderingen af projektet have undersøgt og forbedret følgende tre forhold, som præciseres nærmere længere nede i dette høringssvar.

1. Trafiksikkerhed på Refshalevej/Forlandet
2. Støjgener
3. Forhastet vedtagelse og manglende debat af Lynetteholm

Baggrund

Vi er en familie med tre børn i alderen 3-8 år. Vi bor i en lejlighed med terrasse ud til den østlige side af ejendommen Udsigten på Margretheholm, hvor arbejdsområde, lastbilkørsel og arbejdet med Lynetteholm kommer til at ligge tæt på. Vi bruger terrassen meget hele året samt hele det grønne område på østsiden af bygningen. Her leger vores børn meget på legepladsen og område ellers. Vores børn går i skole og institution på Christianshavn og vi krydser derfor dagligt Refshalevej/Forlandet på cykel for at komme i skole og børnehave. Vi er allerede ved den nuværende trafikmængde bekymrede om trafiksikkerheden denne vej.

1. Trafiksikkerhed på Refshalevej/Forlandet

Vi vil gerne slå fast at trafiksikkerheden på Refshalevej/Forlandet ikke er i orden, som den er nu og denne vej kan bestemt ikke klare en forøgelse af 60 lastbilture om dagen. Vi er bare en af utrolig mange familier med små børn, der hver dag skal cykle fra Margretheholmen til Christianshavn til skole og institution og dermed krydse Refshalevej/Forlandet. Vores 8-årige børn cykler, som mange af deres skolekammerater, på egen cykler og vi cykler med den mindste i cykelstol. På nuværende tidspunkt kommer der biler og busser fra 3 sider, når vejen skal krydses, og sigtbarheden er dårlig. Samtidig er der intet lyskryds, fodgængerovergang, cykelsti eller andet til at sikre os, når vi krydser vejen. Det er en farlig situation for mange børn og øvrige bløde trafikanter hver dag, og den

trafikale situation kan ikke bære, at der lægges mere og tung trafik oveni. Den trafikale situation må og skal forbedres, hvis lastbiler skal køre denne vej f.eks. med et lyskryds.

2. Støjgener

Ejendommen Udsigten på Margretheholm, hvor vi bor, ligger blot 500 meter fra hvor spunsning skal foregå til anlæg af en oplukkelige bro hen over Margretheholm Havn i 1 måned, blot 800 meter fra hvor spunsning til etablering af adgangsvej og en arbejdskaj ud for B&W tørdok skal foregå i 2 måneder og 2 ½ km fra hvor spunsningen til etableringen af cellefangedæmning i Kronløbet ifølge planen skal foregå i ca. 7 måneder. Det giver minimum 10 måneder med intens støj i vores hjem og grønne rekreative områder, hvilket er en forringelse af vores livskvalitet i en lang periode. Dette er højst kritisabelt og bør undgås. Som minimum må denne støj begrænses til få timer om dagen, hvor vi eventuelt er hjemmefra på arbejde og skole og ikke foregå om aftenen og weekender.

3. Forhastet vedtagelse og manglende debat af Lynetteholm

Ud over de konkrete indsigelser i forhold til trafikgener og støj vil vi desuden påpege, at som borger i Københavns Kommune finder vi dette projekt meget dårligt belyst, meget lidt diskuteret og vedtagelsen mangler demokratisk opbakning. Den politiske debat, der har været at høre, har været meget ensidig og baseret på By og Havns beskrivelser uden kritisk vurdering eller andre eksperters belysning af sagen. Det er beklageligt, når dette er et så stort projekt, der kommer til at påvirke byen 50 år ud i fremtiden. Vi vil derfor gøre indsigelse imod at dette projekt gennemføres med den planlagte proces. Det ville være passende at vedtagelsen af dette projekt udskydes til det bedre kan debatteres i samfundet efter at de nuværende coronarestriktioner ophæves og eventuelt kan komme til debat i forbindelse med det kommende kommunalvalg.

Med venlig hilsen

Magnus Bang og Torhild Johannesen

Høringssvar: Miljøvurdering ifm. etablering af Lynetteholmen

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune med hensigten at opnå en revurdering af planerne for bl.a. jordkørsel til Refshaleøen - eller endnu bedre en annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm'.

Klagepunkter:

1. Trafikale forhold i anlægsperioden
2. Drift efter jordvejen er etableret
3. Arbejdsareal/byggeplads
4. Luftkvalitet og vandkvalitet
5. Støjforurening
6. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

Vedr. Punkt 1: Af VVM-redegørelsen fremgår det, at der i anlægsperioden forventes ca. 100 personbilmure for medarbejdere dagligt og, at transporterne af materialer forventes at finde sted via eksisterende veje. Det er under al kritik, at mulige løsninger på de trafikale udfordringer på Fortlandet/Refshalevej ikke undersøges nærmere.

Vi kan bl.a. forstå, at redegørelsen forholder sig særdeles unuanceret til de trafikale forhold, der vil forpuste livet for de mange tusinde beboere, der - som os - bor på Margretheholmen ved Fortlandet/Refshalevej.

Heraf ca. 500 børn, som krydser Fortlandet/Refshalevej hver dag.

Den påberegnete trafikbelastning og dertilhørende utilstrækkelige planlægning, lægger op til en fuldstændig uholdbar situation. Trafikken på denne strækning er i forvejen hårdt belastet af tung trafik og kan allerede nu klassificeres som en særdeles farlig skole- og hverdagsvej for både gående og cyklister. Derudover skal det bemærkes, at der flere steder helt mangler cykel- og gangstier, med den følge, at gående og cyklende skolebørn tvinges ud mellem de tunge køretøjer på vejbanen.

I samme ombæring bør også nævnes et uudsætteligt behov for at få cykelvejen på Raffinaderivej udbygget og færdiggjort, så den ikke, som i dag, stopper ved Sundby Boldklub, hvor cyklister presses ud på vejen blandt den - allerede nu - tunge trafik.

Vedr. Punkt 2:

Vi kan forstå, at det af VVM-redegørelsen fremgår, at det er muligt, at nogle transportere vil benytte den nye adgangsvej, når den er etableret, men at det ikke kan sikres.

Det ser vi som yderst problematisk. Vi står meget uforstående overfor, hvorfor redegørelsen ikke på det kraftigste opfordrer til, at det sikres, at ALLE transporter benytter den nye adgangsvej.

Vi kan forstå, at redegørelsen regner med 1430 ekstra lastbiler på Refshalevej frem mod 2035 efter etableringen af en ny adgangsvej. Det mener vi ikke vores område, eller beboere, kan holde til.

Vedr. Punkt 3:

Vi kan forstå, at man planlægger at etablere et større arbejdsareal klods op af Margrethelolmen og at der i byggepladsens sydvestlige hjørne, tættest på Margrethelolmen, ikke må foregå støjende aktiviteter i aften- og nattetimerne.

Det er vigtigt for os, der bor på Margrethelolmen, at støjende aktiviteter planlægges så langt væk fra vores fællesarealer, som muligt. Rigtig mange familier (inklusive vores egen), både fra Margrethelolmen, men også resten af byen, bruger de rekreative arealer (fodboldbane, badebro, grønne arealer m.m.) bag Margrethelolmen/Udsigten året rundt.

Det virker meget uvist, hvorvidt dette arbejdsareal kun benyttes i anlægsfasen eller om det har en funktion i en langt længere periode.

Vedr. Punkt 4:

Som nævnt ovenfor er badebroen bag Margrethelolmen/Udsigten velbesøgt af både store og små - året rundt. Derfor er der meget vigtigt for os at nævnte, at såfremt vandkvaliteten i Margrethelolm Havn påvirkes, er det særdeles vigtigt, at der adviseres herom omgående.

Vedr. Punkt 5:

Vi kan forstå, at redegørelsen påberegner støjbelastning af en række rekreative områder på over 40 dB(A). Vi kan samtidig forstå, at undersøgelsen ikke tager højde for de meget benyttede rekreative områder, som er beliggende mellem bebyggelserne på Margrethelolmen - herunder legepladser, fodboldbaner, badebro og græsplæner. De rekreative områder befinder sig, efter sigende, mellem linierne for 40 og 45 dB(A), hvilket burde lede til, at man sætter særligt fokus på at finde løsninger på dette støjproblem.

Vedr. punkt 6: Høringsperioden for projektet bør forlænges set i lyset af den igangværende nationale lockdown, som i høj grad skader den demokratiske process omkring etableringen af Lynetteholmen og de enorme konsekvenser den bringer med sig.

Venlig hilsen

Paul Maingot

Kontakt:

Fra: Maria Wolf
Sendt: 25. januar 2021 23:01
Til: VVM-Sager
Emne: Vedrørende Lynetteholm - Høringssvar

Høringssvar vedrørende opførelsen af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Vi er beboere på Margretheholmen og borgere i København og dermed naboer til Lynetteholmen. Vi mener, man bør revurdere det planlagte byggeprojekt Lynetteholm. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone. Og endelig vil ønske at politikerne åbent melder ud om klimabelastningen af et så omfattende byggeri, som af flere kaldes grønt. Beton og transport i de mængder vil medføre massiv klimabelastning. Lad os være ærlige om det.

Generelle betragtninger om Lynetteholmprojektet

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

Et så ekstraordinært projekt fordrer også ekstraordinære hensyn til naboerne, ærlighed og transparens om sammenhænge. Støj, miljø, trængselsgener bør ikke anses som værende midlertidige, men som permanente. Derfor bør målestokken for, hvad der er tåleligt for naboerne sættes markant højere, end hvis der havde været tale om et fem- eller ti års projekt.

Rapportens metode og kvalitet

Salamimetoden

VVM-undersøgelsen handler udelukkende om anlæggelse af Lynetteholmen, men det er tæt på manipulation. Lynetteholmen som projekt giver ingen mening uden en bedre trafikbetjening. Rapporten selv refererer flere gange til Østre Ringvej, havnetunnel og ny metro, hvilket må formodes at være forudsætninger for at etablere Lynetteholmen.

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

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

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

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

Zoom ud-tricket

Flere steder i undersøgelsen benyttes en kritisabelt kneb, hvor effekten af et lokalt meget voldsomt initiativ negligeres ved at kommentere, at det lokale initiativ ikke har

store globale effekter. Jeg citerer et par eksempler nedenfor:

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

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

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

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

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

Klagepunkter:

1. **Øget trafik.** Den øget lastbiltrafik gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere og i særdeleshed de 2500-3000 beboere på Margretheholmen, som de næste mange år skal leve med 72 lastbiler i timen! Lastbilerne skal gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade. Desuden må man formode at der udover lastbiler også kommer en øget trafik af personbiler og andre køretøjer - folk der arbejder på anlægget og andre køretøjer bør også medregnes. Desuden vil anlæg af Øster Ringvej på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
2. **Luftforurening.** Farlig partikelforurening må forventes at stige når trafikmassen forøges. Der dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne.
3. **Forringet trafiksikkerhed.** Min bekymring går specielt på de bløde trafikanter som i forvejen er meget udsatte i området. Jeg efterspørger løsninger der imødekommer dette.
4. **Støjgener.** Jeg frygter at støjgenerne under konstruktionen af Lynetteholm kommer til at overskride grænseværdierne og efterspørger løsninger der imødekommer dette.
- 5.
- 6.
7. **Grøn by?** Mens der i København allerede arbejdes med eksempelvis en grønnere og mere klimavenlig by med flere cyklister, så synes Lynetteholm-anlægget, ikke i særlig høj grad at integrere og samtænke processen med den nuværende bys behov og udvikling. Lynetteholm og associerede projekter er inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'.
- 8.
- 9.

Med håbet om ærlige, ordentlige beslutningstagere et sted i København

Venlige hilsner

Mikkel & Maria Wolf Rasmussen

--

Venlig hilsen

Maria Wolf Rasmussen

Fra: Tale Berg-Nilsen
Sendt: 25. januar 2021 22:59
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 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,
Tale Berg-Nilsen

Kontakt:

Fra: Aia Kragh
Sendt: 25. januar 2021 22:56
Til: VVM-Sager
Emne: klage over projektet: 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 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,
Aia Kragh

Kontakt:

Fra: Christian Christensen <CC@kk.dk>
Sendt: 25. januar 2021 15:01
Til: VVM-Sager
Cc: Bent Lohmann; Jeppe Lefoli Ernst
Emne: Lynetteholm - høringssvar fra Indre By Lokaludvalg
Vedhæftede filer: Indre By Lokaludvalg om miljøkonsekvensrapporten om etablering af Lynetteholm.PDF; Opsamling - borgerpanelundersøgelse om Lynetteholm.PDF; Rapport - borgerpanelundersøgelse om Lynetteholm-projektet.PDF; Borger om Lynetteholm.PDF; Facebook-kommentarer 2.PDF; Facebook-kommentarer 1.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9042464

Kære styrelse

Jeg har vedhæftet høringssvar og fem bilag fra Indre By Lokaludvalg vedr. miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm.

Med venlig hilsen

Christian Christensen
Udvalgssekretær
Sekretariatet for Indre By og Christianshavns Lokaludvalg

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen

Rådhuspladsen 1
1550 København V

Mobil 6037 8058

E-mail cc@kk.dk

Web www.indrebylokaludvalg.kk.dk; www.christianshavnslokaludvalg.kk.dk
EAN 5798009800275



Indre By Lokaludvalg

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

Indre By Lokaludvalg drøftede miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm i sit møde den 14. januar 2021.

Vi har noteret os, at Lynetteholm-projektet oprindeligt startede som et digeprojekt, men siden da har udviklet sig til et infrastruktur- og byudviklingsprojekt. Vi beder om svar på, om sikringen af det centrale København mod vandstandsstigning om stormfloder fra nord kan håndteres med et digeprojekt.

Helt overordnet lægger vi vægt på, at der i forbindelse med Lynetteholm-projektet skal tages mest muligt hensyn til miljøet både mht. jordtransport, anlæg af Lynetteholm og i driftsfasen.

Derudover lægger vi vægt på, at der tages en ordentlig offentlig debat om Lynetteholm-projektet. Kommunikationen om projektet skal forbedres betydeligt.

Nedenfor har vi redegjort for vores synspunkter.

Manglende borgerdialog

Vi finder det ikke rimeligt, at den offentlige høring om miljøkonsekvensrapporten om etablering af Lynetteholm er lagt på et tidspunkt, hvor der er corona-restriktioner, som hindrer fysiske borgermøder og dermed en ordentlig offentlig debat om rapporten og om Lynetteholm-projektet. Høringsperioden er tillige lagt hen over en periode, hvor mange er på juleferie.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen blev den 7. januar 2021 orienteret om forslaget om at forlænge høringsperioden, som Christianshavns Lokaludvalgs formand Poul Cohrt og jeg sendte til transportministeren.

25. januar 2021 J.nr. 2021-0007181

Konsekvensen af den manglende borgerdialog

I samarbejde med Christianshavns Lokaludvalg gennemførte vi i perioden den 7.-11. januar 2021 en borgerpanelundersøgelse om Lynetteholm. 953 medlemmer af Indre By Borgerpanel svarede på undersøgelsen. Besvarelserne viser,

- at mange borgere i Indre By vurderer, at københavnernes ikke har taget ejerskab til Lynetteholm-projektet.
- at mange borgere i Indre By efterspørger mere information og borgerdialog om Lynetteholm-projektet.
- at mange borgere i Indre By efterspørger fysiske møder, hvor de kan få information om Lynetteholm-projektet og få mulighed for at give deres holdninger til kende.
- At mange borgere i Indre By gerne vil informeres om Lynetteholm-projektet via nyhedsbreve på mail.
- At mange borgere i Indre By mener, at der er behov for meningsundersøgelser vedr. Lynetteholm-projektet

Ovenstående konklusioner på borgerpanelundersøgelsen skal ses i lyset af, at et stort flertal af medlemmerne af Indre By Borgerpanel faktisk synes, at Lynetteholm-projektet overordnet set er en god idé.

Vi tolker resultaterne af borgerpanelundersøgelsen sådan,

- at borgerne i Indre By gerne vil vide mere om Lynetteholm-projektet og også gerne vil i dialog med både politikerne i Folketinget og Borgerrepræsentationen samt med By & Havn og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om projektet.
- at ejerskabet blandt københavnernes til Lynetteholm-projektet afhænger af den kommunikationsindsats, som de ansvarlige for projektet iværksætter.
- at borgerne i Indre By ikke er fuldt oplyste om, hvordan elementerne i Lynetteholm-projektet økonomisk hænger sammen; at grundsalg på Lynetteholm er en væsentlig forudsætning for, at de øvrige elementer i projektet økonomisk

kan lade sig gøre.

- at borgerne i Indre By ikke er fuldt oplyste om fordele og ulemper for Indre By ved Østlig Ringvej-projektet. Projektet miljøvurderes ikke i denne sammenhæng, men indgår ikke desto mindre i By & Havns planer vedr. jordtransport til Lynetteholm, hvorfor man er nødt til at tage stilling til Østlig Ringvej nu.

Overordnet konkluderer vi, at det vil være godt, hvis Staten, Københavns Kommune og By & Havn proaktivt skaber rammer for en ordentlig offentlig debat om Lynetteholm-projektet.

Den hidtidige stramme styring af debatten om Lynetteholm fx i form af By & Havns tre digitale offentlige informationsmøder den 5. januar 2021, der hverken var annonceret særligt meget eller tillod problematisering af forudsætningerne for elementerne i Lynetteholm-projektet, kan give bagslag på et senere tidspunkt.

Fx ses i øjeblikket en video på YouTube af Mikael Colville-Andersen, som illustrerer problemer med Lynetteholm-projektet på en underholdende måde. Vi forudser, at problematiseringen af Lynetteholm-projektet - måske på et tvivlsomt grundlag - vil tage til, når anlægsfasen er i gang, medmindre man tager en ordentlig offentlig debat på et oplyst grundlag nu.

Resultaterne af borgerpanelundersøgelsen er vedlagt. Vi beder om, at resultaterne bliver taget i betragtning i den videre proces.

De tilkendegivelser, som lokaludvalget har modtaget om Lynetteholm-projektet på Facebook og på mail er ligeledes vedlagt.

Alle miljømæssige forhold skal vurderes

- Det er ikke acceptabelt, at miljøkonsekvensrapporten kun omfatter etableringen af Lynetteholm. Miljøpåvirkningen af Lynetteholm-projektet skal vurderes i sin helhed, dvs. miljøvurderingen skal inkludere infrastrukturprojekterne Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm, byudviklingen til håndtering af den forventede befolkningsudvikling og en eventuel fremtidig dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn. Det er Lynetteholm-projektets samlede påvirkning af miljøet, der skal belyses.

Argumentet fra By & Havn for ikke at foretage en samlet

miljøvurdering af Lynetteholm-projektet har været, at infrastrukturprojekterne Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm, byudviklingen til håndtering af den forventede befolkningsudvikling og en eventuel fremtidig dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn ikke er konkretiseret eller vedtaget.

Hvis det er tilfældet, må miljøvurderingen af Lynetteholm-projektet i sin helhed afvente en sådan konkretisering og eventuel vedtagelse. Det er et spørgsmål om politisk vilje.

At By & Havn som nævnt ovenfor regner med at kunne anvende Østlig Ringvej til transport af jord til opfyldning af Lynetteholm taler i øvrigt for, at Østlig Ringvej allerede er vedtaget - uformelt.

- Miljøkonsekvensrapporten omtaler ikke det forhold, at ren jord og forurenede jord er blandet sammen, når det bruges til opfyld af Lynetteholm. Rapporten bør problematisere, at By & Havn tilsyneladende ikke mener, at ren jord er en ressource, der kan anvendes andetsteds.
- Det er lokaludvalgets vurdering, at kørsel af jord med diesel-lastbiler gennem Indre By til Lynetteholm vil give yderligere støj-, luft- og vibrationsgener for beboerne i de gader i Indre By, der traditionelt benyttes af gennemkørende lastbiler, dvs. Bredgade, St. Kongensgade, Øster Voldgade, Nørre Voldgade, Øster Søgade, Nørre Søgade, Gyldenløvesgade og H.C. Andersens Boulevard.

Det er ikke acceptabelt. Det er nu, at man politisk bør stille krav om, at jordtransport i Københavns Kommune skal ske CO₂-neutralt og klimavenligt og at man stiller krav om, at lastbilernes lad med jord skal være dækket med en presenning.

- Der mangler oplysninger i Miljøkonsekvensrapporten om, hvordan jordtransporten med lastbiler til Lynetteholm kan ske, når transporten sker indenfor kommunens miljøzone.
- Miljøkonsekvensrapporten omtaler ikke, hvordan jordtransporten med diesel-lastbiler påvirker muligheden for, at Københavns Kommunes trafikmålsætninger og klimamålsætninger opnås.

Selv om der i lovgivningen ikke måtte være pligt til at omtale dette i Miljøkonsekvensrapporten, er der intet til hinder for, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen opfordrer By & Havn og Københavns Kommune til at redegøre herfor over for styrelsen

og for offentligheden.

- By & Havn har selv udarbejdet miljøkonsekvensrapporten og er dermed part i sagen. Normalt vil man derfor sige, at By & Havn er inhabil i sagen. Vi beder om en forklaring på, hvorfor det ikke er tilfældet.

Under alle omstændigheder vil det være godt, hvis man beder en uvildig instans miljøvurdere Lynetteholm-projektet i sin helhed. Det vil styrke befolkningens tillid til, at alt går rigtigt for sig, jf. et af resultaterne af vores borgerpanelundersøgelse.

Forslag vedr. jordopfyldningen af Lynetteholm

- I lyst af ovenstående bekymringer vedr. yderligere lastbiltrafik i Indre By, foreslår vi, at Lynetteholm-projektet vendes om:

Fra et punkt i farvandet øst for Trekroner Søfort mellem Nordhavn og Refshaleøen indledes projektet med udgravning af Østlig Ringvej-tunnelen. Jorden fra udgravningen anvendes til opfyld af Lynetteholm. Når ringvejen når land, vil den kunne anvendes til jordtransport fra byggepladser uden om beboede områder i de centrale bydele.

- Jorden fra byggepladser i København bør anvendes der, hvor man på Sjælland mangler jord. Når behovet på Sjælland er opfyldt, kan jord fra byggepladser i København anvendes til etablering af Lynetteholm.
- Uanset hvor jorden fra byggepladserne skal anvendes, bør den først renses for byggeaffald. Bygherrerne bag byggerierne på byggepladserne skal have ansvaret for jordrensningen.

Østlig Ringvej

Østlig Ringvej indgår som nævnt i By & Havns plan for jordtransporten til Lynetteholm. Derfor følgende bemærkninger om Østlig Ringvej:

- Trafiktallene vedr. Østlig Ringvej burde tage udgangspunkt i den nuværende trafikudvikling og ikke i den forventede trafik

i 2035.

- Der mangler dokumentation for, hvor trafikken på Østlig Ringvej kommer fra og hvor den skal hen – og i hvilke mængder.
- Inden en beslutning om Østlig Ringvej træffes, bør der besluttet og offentliggøres en plan for, hvor trafikken i København skal være.

Boligpolitik

Den skitse til finansieringsmodel, der har været fremme, hvorefter grundsalget på Lynetteholm skal finansiere hele infrastrukturen i Lynetteholm-projektet, gør, at priserne på boligerne, der tænkes opført på Lynetteholm, ikke matcher det, som almindelige københavnere kan betale.

Dette vil vi gerne have mere information og en debat om, fordi det bl.a. har betydning for, hvor de unge, der vokser op i Indre By, kan flytte hen, når de flytter hjemmefra.

Overordnet harmonerer finansieringsmodellen ikke med visionen i Københavns Kommunes boligpolitik om billige boliger til københavnere.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
formand

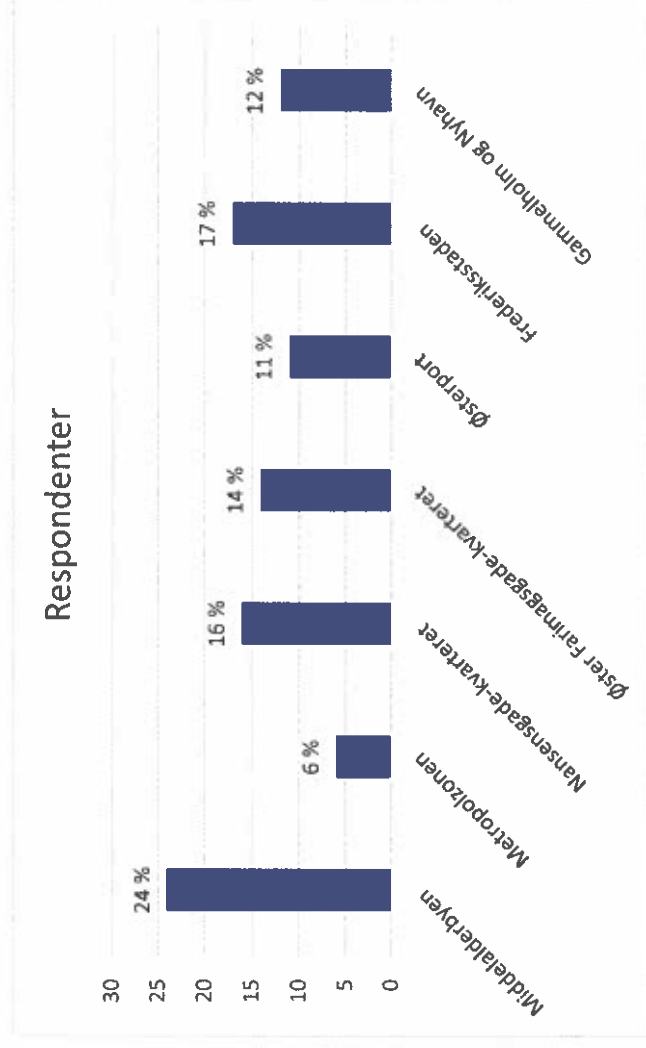
Kopi sendt til Københavns Borgerrepræsentation.

Opsamling på borgerpanelundersøgelse om Lynetteholm-projektet.

Baggrund:

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

- Undersøgelsen er gennemført i perioden fra den 7. – 11. januar 2021.
- 953 borgere bosat i Indre By har gennemført undersøgelsen.
- Det svarer til 24 % af det samlede borgerpanel, der har 3991 medlemmer.
- Nedenstående diagram viser i, hvilke kvarterer respondenterne er bosat.





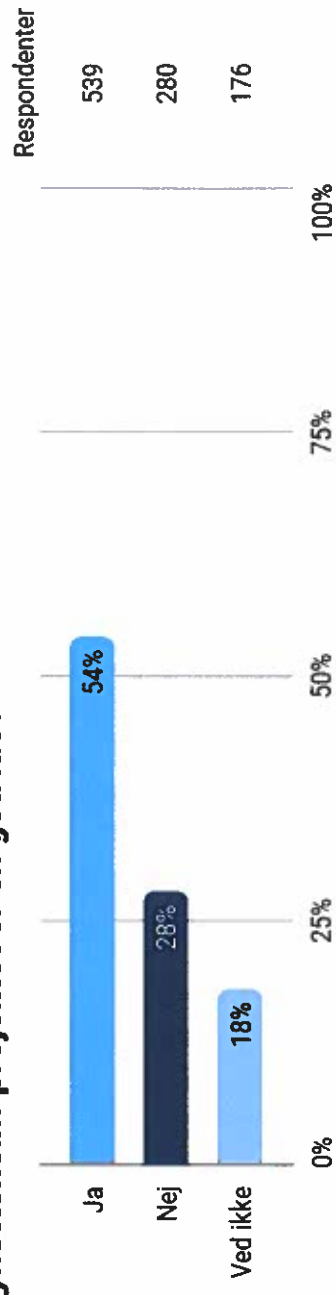
Alder:

- 0 % af respondenterne er under 20 år.
- 4 % af respondenterne er mellem 20 – 29 år.
- 10 % af respondenterne er mellem 30 – 39 år.
- 16 % af respondenterne er mellem 40 – 49 år.
- 24 % af respondenterne er mellem 50 – 59 år.
- 24 % af respondenterne er mellem 60 – 69 år.
- 19 % af respondenterne er mellem 70 – 79 år.
- 2 % af respondenterne er 80 år eller derover.

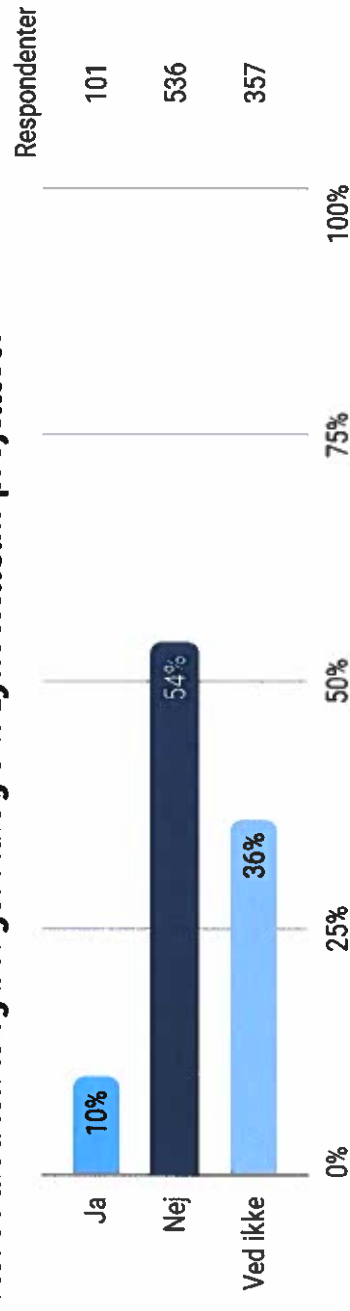
Køn:

- 51 % af respondenterne er mænd.
- 49 % af respondenterne er kvinder.

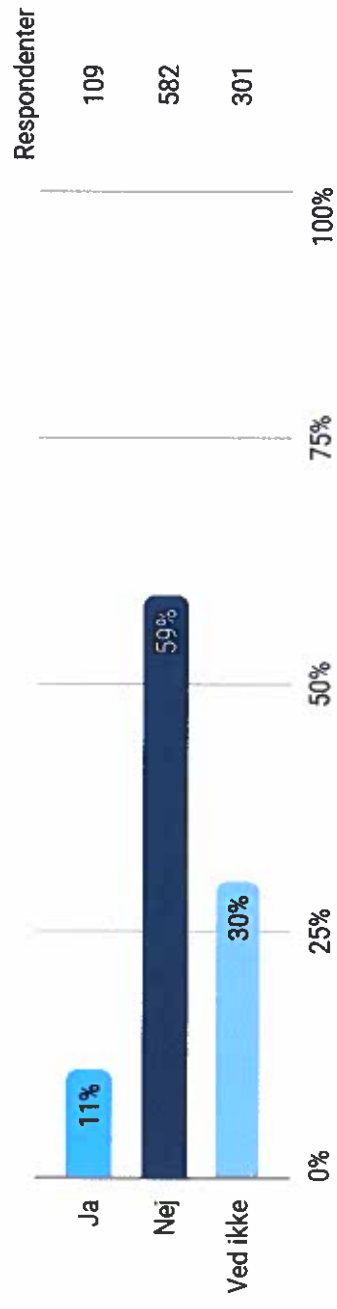
5. Synes du overordnet, at Lynetteholm-projektet er en god ide?



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

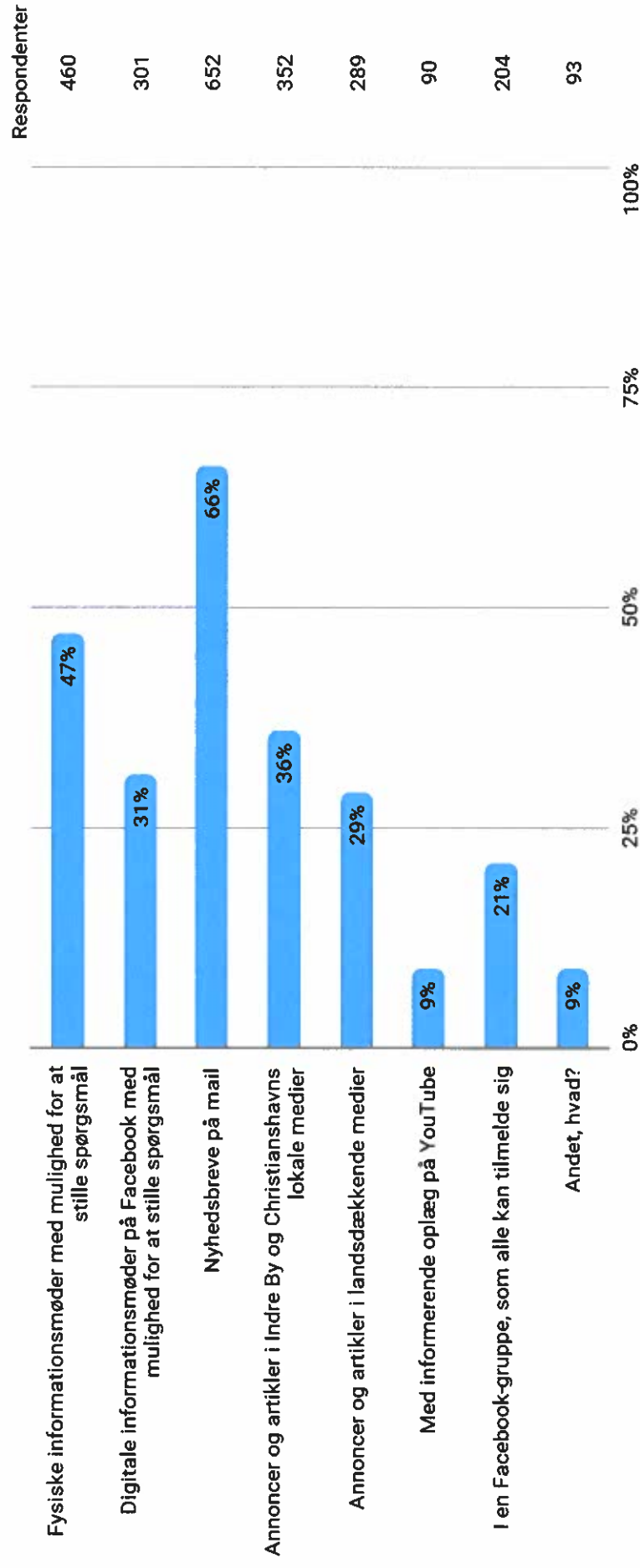


7. Tror du, at københavnernes har taget ejerskab til Lynetteholm-projektet?





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



Spørgsmål 8 fortsat: Andet, hvad?

Uddrag af kommentarer:

”Hvad med Instagram for at fange yngre målgrupper. Tænker ikke Facebook fanger de yngre/alle.”

"Oplysningsmateriale direkte i den fysiske postkasse med tilmeldingsoplysninger til mail, facebook etc."

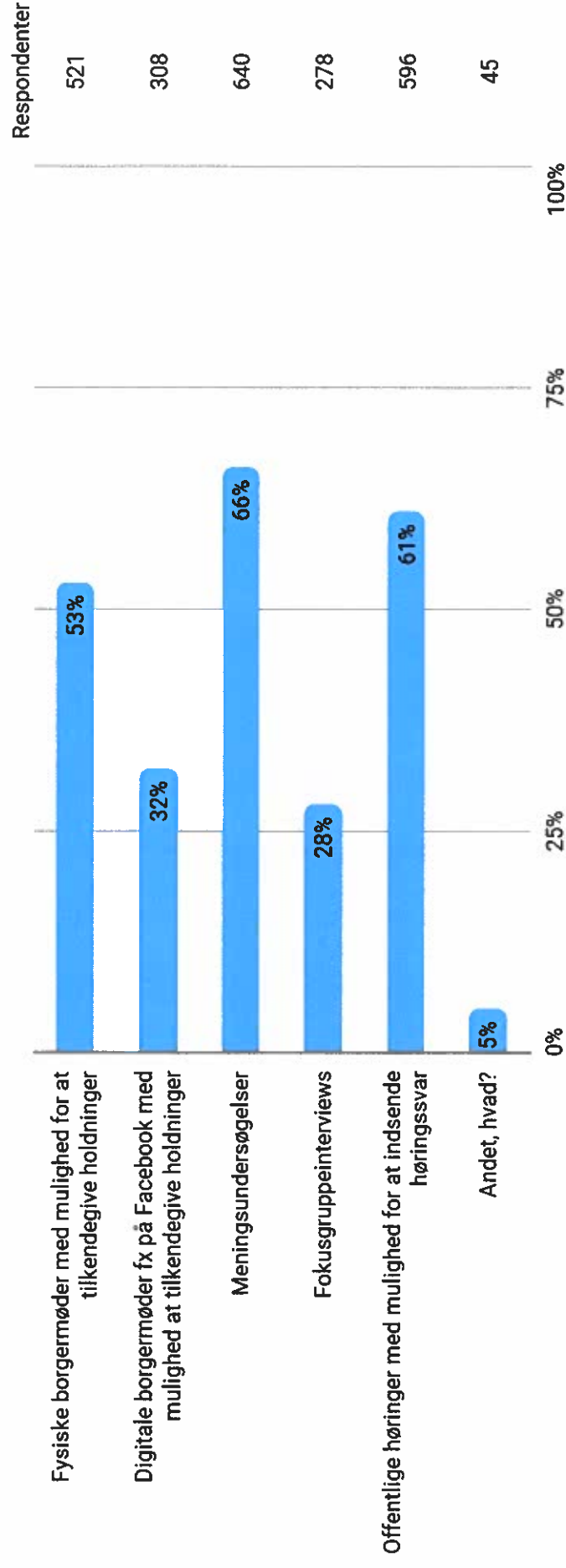
"Projektet bør have sin egen website / facebook er ikke for alle."

"Informationsbreve og foldere uddelt til ALLE husstande inden de fysiske informationsmøder."

"Digitale møder og anden information via KKs hjemmeside (ikke alle benytter Facebook ol)."

"Alternativer til facebook. Dedikeret website med dybdegående og opdateret info."

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



Spørgsmål 9 fortsat: Andet, hvad?

Uddrag af kommentarer:

"Videomøder på fx Teams eller lign."

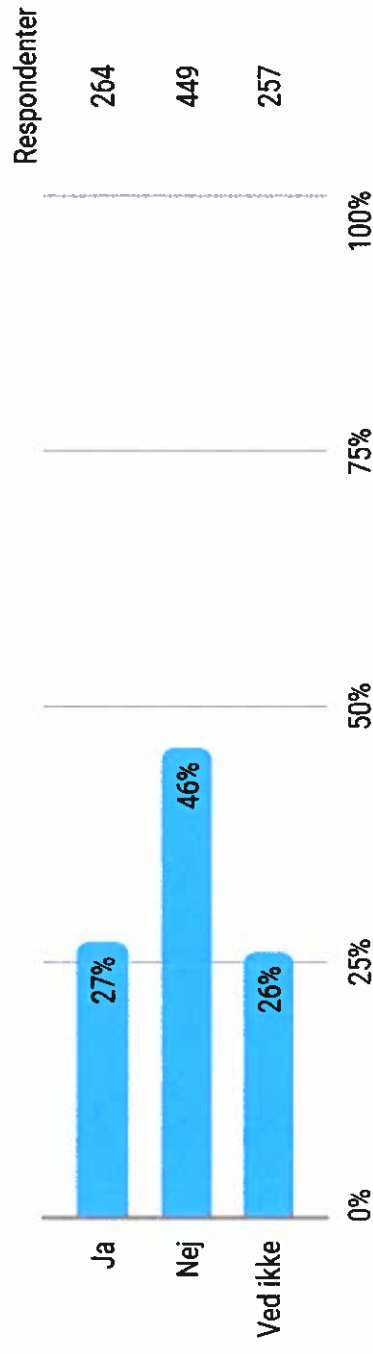
"Information gennem alm medier - har valgt politikerne til at træffe beslutningerne."

"Professionelle bør tage stilling til projektet, ikke borgerne."

"Udstillinger med eksempler, hvor der fx kan skrives/indtales meninger/svar på spørgsmål."

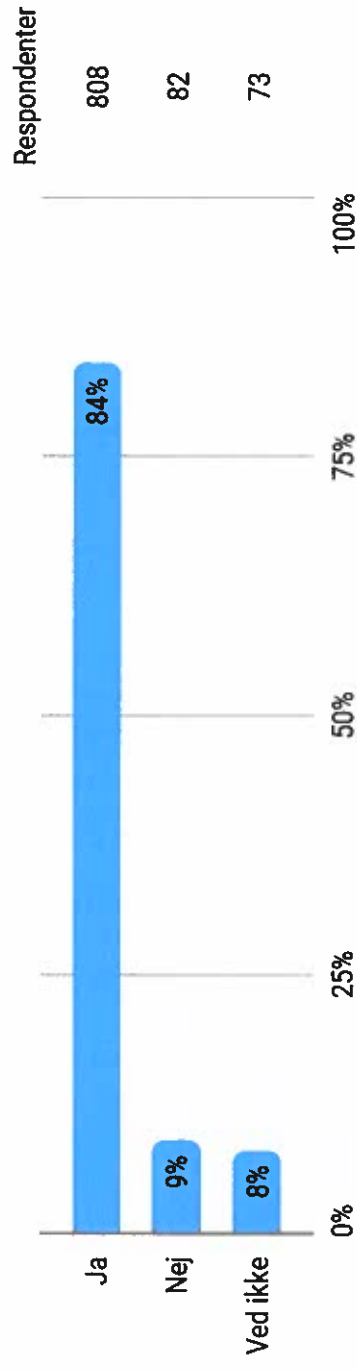
"Digitale afstemninger om konkrete dele af projektet."

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

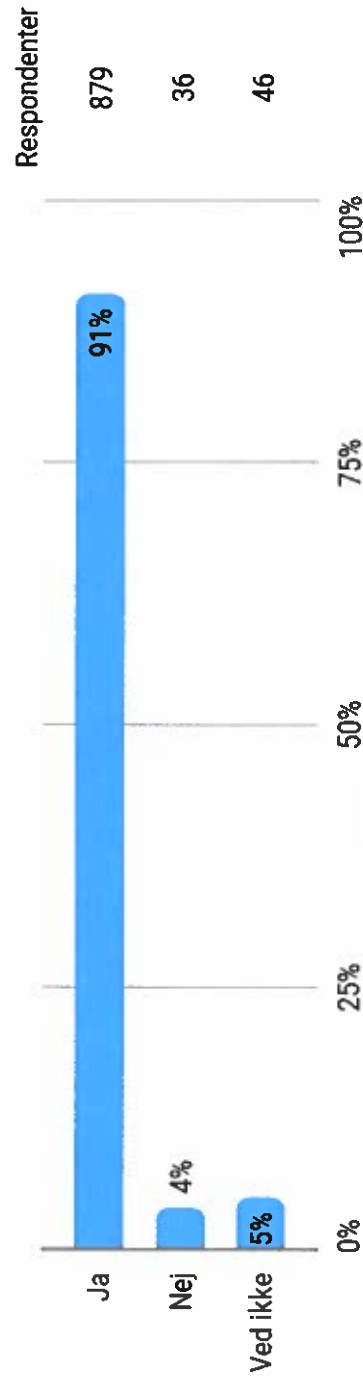




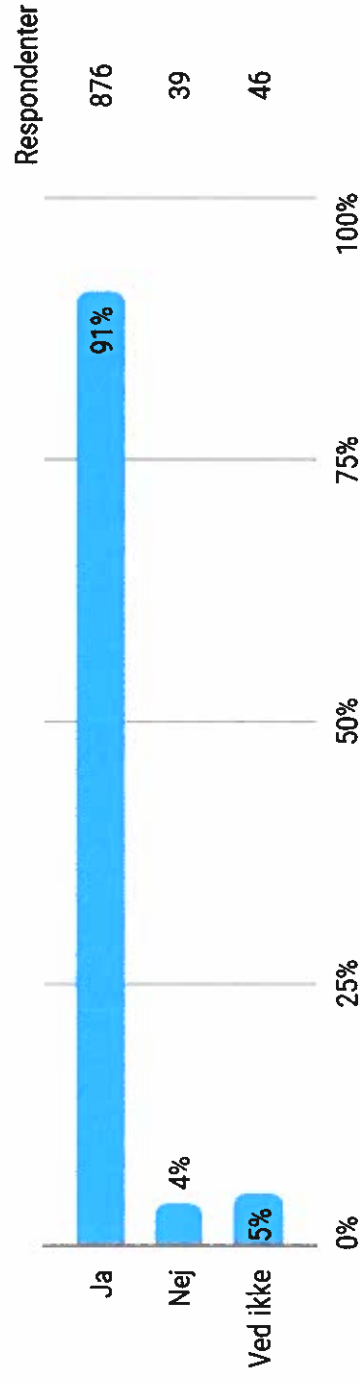
11. Synes du, at det vil være en god idé, hvis man også lader en uvidelig instans foretage en miljøvurdering af Lynetteholm-projektet?



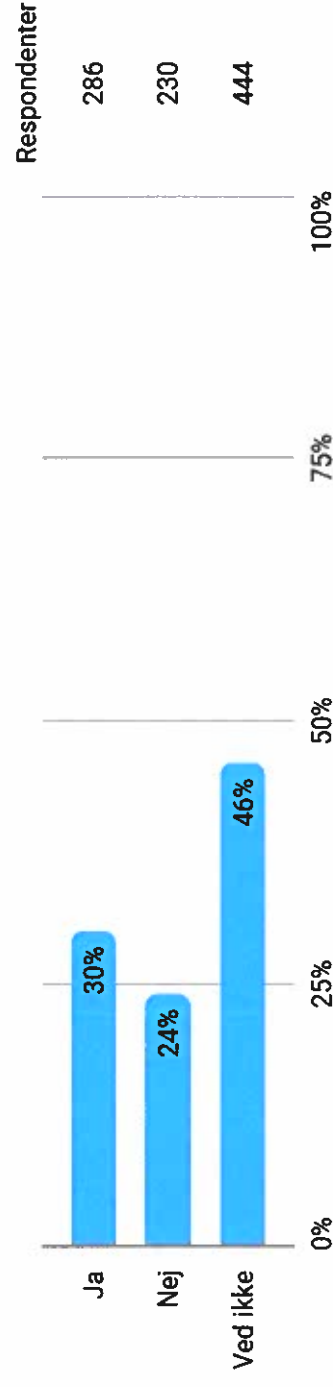
12. Synes du, at man i planlægningen af København skal lægge vægt på en forudsigelse om en fremtidig vandstandsstigning?



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



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



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

Uddrag af kommentarer:

"København skal ophøre med at bebygge gamle kajområder med deraf følgende fare for oversvømmelser. By & Havns projekter giver ikke billige boliger, da jorden skal sælges til højeste pris. Lynetteholmen vil lukke Indre By af fra havet og ødelægge udsigten fra Langelinie. En vold med beplantning og vandresti, som forestået af Dansk Naturfredningsforening, ville være smukkere og mere miljøvenlig."

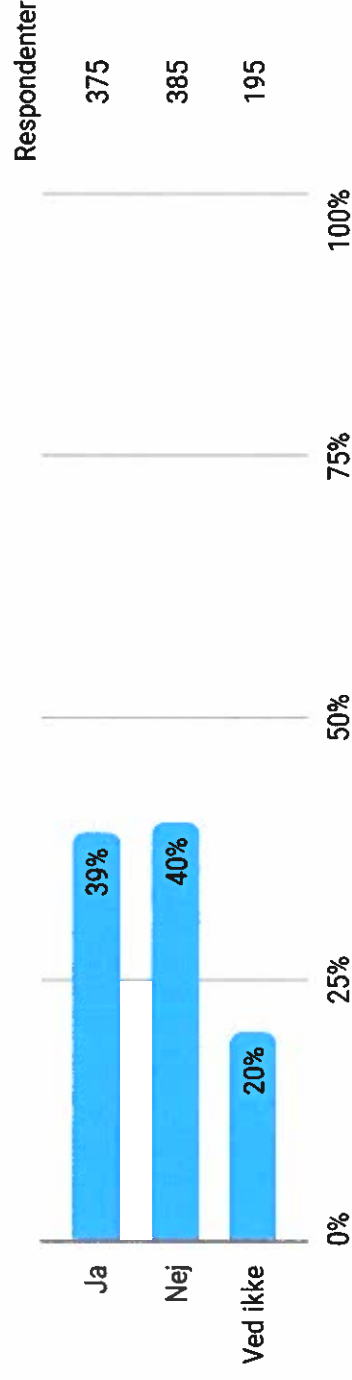
"Jeg synes det må være muligt at finde en løsning der både beskytter byen og samtidig giver Københavnerne en mulighed for at nyde hav og strand."

"Der er brug for et værn, som for eksempel Lynetteholmen, til sikring af det nordlige København for fremtiden mod vandstandsstigning eller andre stormfloder, mm."

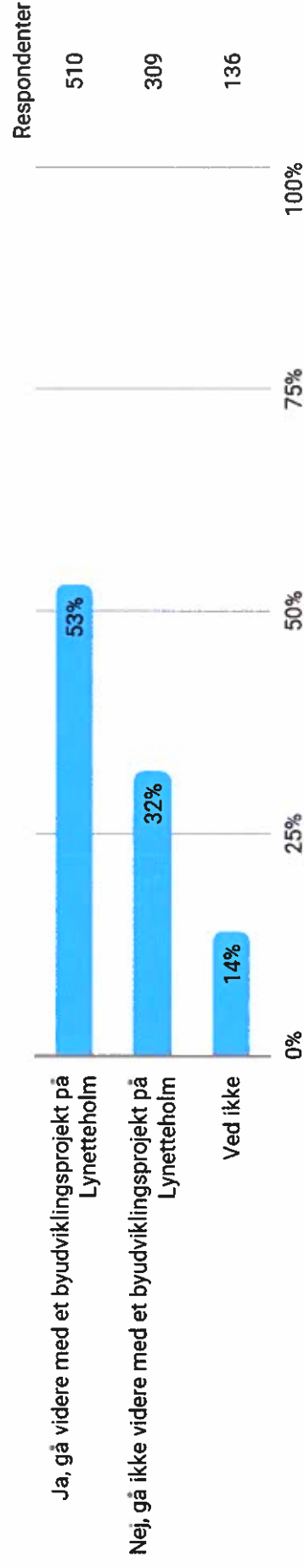
"Lynetteholm fjerner Københavns karakter af at være en kystby/havneby. Man vil ikke kunne se ud til Øresund, såfremt Lynetteholm etableres. Dette vil være en forringelse af det liv, luft og lys der præger København og er baggrunden for en lang række af de fine nye og historiske miljøer og bygninger som ligger omkring det nuværende havneløb. Lynetteholm må IKKE etableres!."

"Jeg syntes det er et godt initiativ da der noker mange som gerne vil sikre deres ejendele for vandskader i fremtiden, og nu skal det jo hellere ikke bare laves som et værn mod vandstigning for det koster jo mange penge at opføre det man skal også lægge vægt på at vi også mangler boliger som folk med normalt arbejde også kan betale uden de skal vente i mange år på at få en bolig."

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



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



18. Har du kommentarer til ideen om et byudviklingsprojekt på Lynetteholm?

Uddrag af kommentarer:

"Det er svært at tro på at miljøhensyn bliver taget alvorligt og at de boliger ikke bliver til dem der kan betale god beliggenhed og boliger uden bopælspligt der lejes ud til firmaer osv. Indtil nu har det været sådan både på papirøen og mange andre steder i havneområdet, det er lejligheder til folk der har en rigtig god økonomi og ikke almindelige lønarbejdere.

Desværre har en stor modstand i høringer fra Københavns befolkning ikke kunnet ændre på de beslutninger der bliver taget."

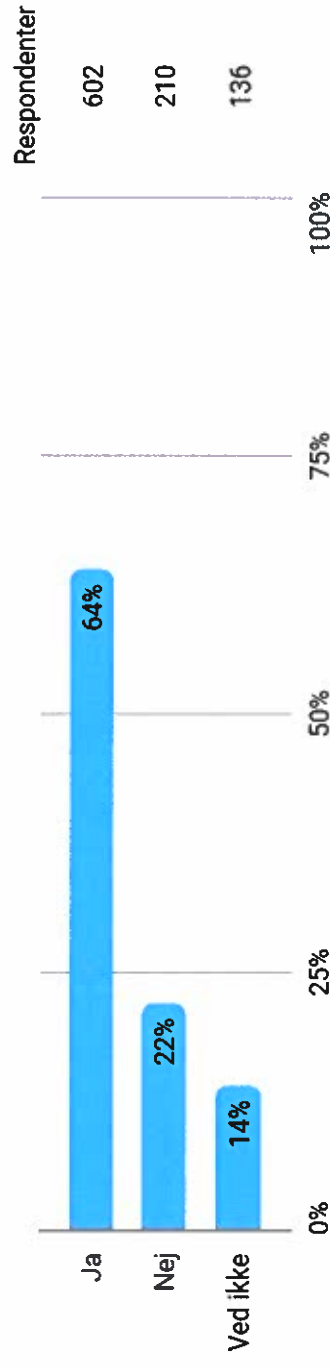
"Jeg mener der er flere, og langt mere konkrete, udfordringer i København, som er langt vigtigere for den almindelige København er at få løst. Desuden er det min opfattelse, at al erfaring viser, at den type boliger man må formode bliver opført, ikke vil være tilgængelig for en almindelig borger."

"Vi der bor i København, må gøre plads til andre der ønsker det samme."

"Kbh. skal forblive at være en by i udvikling, både som hovedstad, for borgere og som magnet for turister og investorer og erhvervsliv!."

"Det skal sikres, at bebyggelsen bliver både arkitektonisk smuk og varieret, og at der kommer større afstand (og måske grønne områder) mellem bygningerne. Sporene skræmmer i Nordhavnen."

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



20. Har du kommentarer til ideen om en metrolinje til Lynetteholm?

Uddrag af kommentarer:

"De trafikale udfordringer som København står overfor, skal søges løses nu, og ikke gennem et projekt som står færdig, når vi alligevel ikke lever længere."

"Metro er godt i hele byen for miljøet, nemt og hurtigt, og bilen kan blive hjemme."

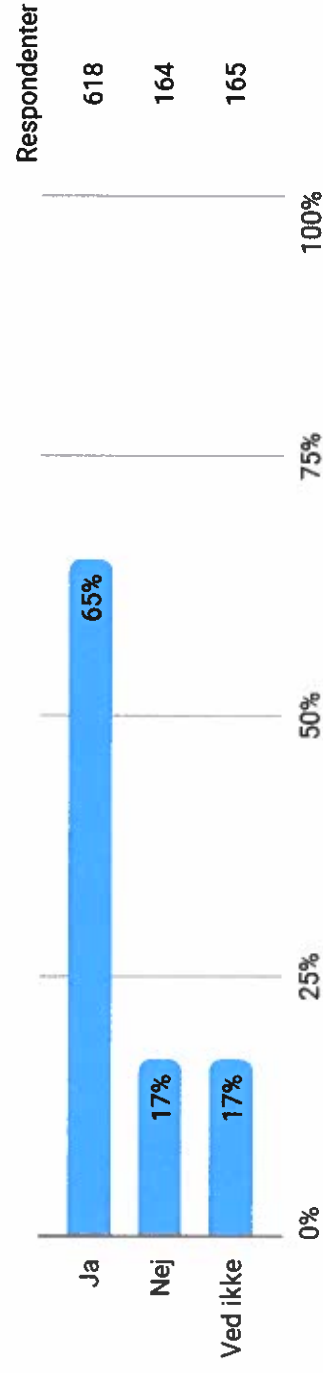
"Lynetteholmen skal slet ikke bygges. Der skal derudover sættes fokus på at opgradere den kollektive trafik (busser og metro + evt. letbane), i stedet for større færdselsårer til privatbiler. Buslinjerne skal opgraderes igen, så infrastrukturnettet bliver meget tættere - som grundlag for flere passagerer."

"Metro vil forbinde lynetteholm til resten af københavn. så det er absolut en fordel."

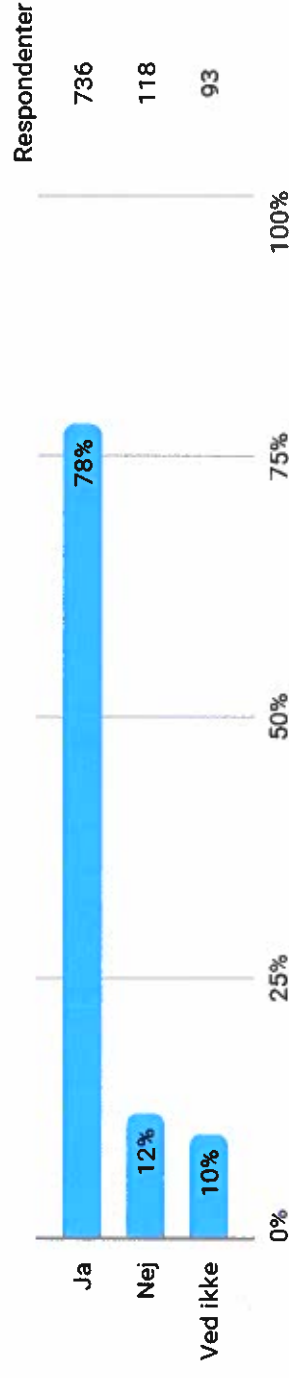
"God ide med metro, hvis projektet bliver en realitet."

"Jeres præmis er at Lynetteholmen bliver til noget. I så fald er det da en glimrende idé for dem, der bor derude. Men den skal kunne finansieres af dem selv, så eksisterende københavnere ikke skal betale for den, da de ingen glæde får af den. Det er ligesom at bo på 1. sal og betale til elevatoren, så dem på 5. har glæde af den."

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



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



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

Uddrag af kommentarer:

"Jo mere infrastruktur der forbinder Lynetteholm med de omkringliggende områder jo bedre, både for beboere og erhvervet på øen."

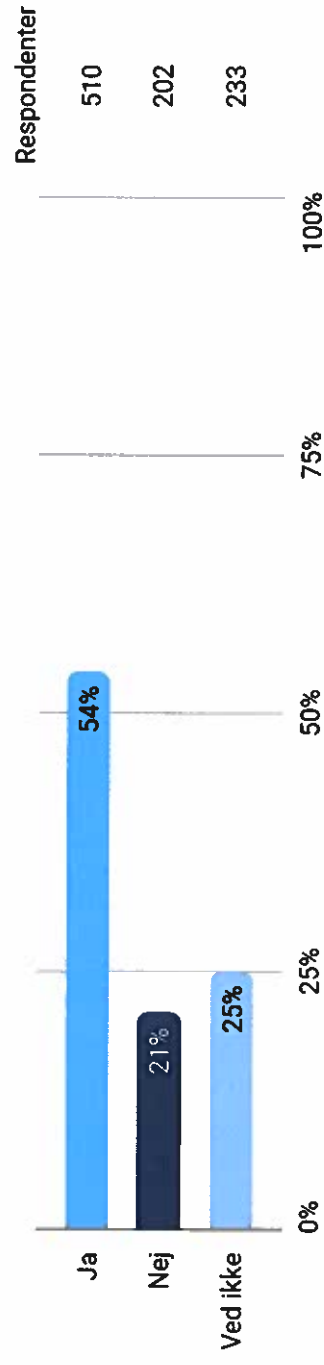
"Vi har ikke brug for tiltag der gør det lettere for bilister at køre i byen, Tværtimod skal biltrafikken begrænses så meget som muligt."

"Jeg synes udelukkende ideen om en østlig ringvej er god ifht muligheden for cykling og offentlig transport i gadeplan i og omkring områderne. Det er klart, det også vil lette biltrafikken i indre by og Christianshavn, men så vidt muligt bør projektet fokusere på offentlig transport og cyklisme mv. Desuden må ringvejen ikke gå ud over Amager Strandpark og omkringliggende områder, som skitserne (måske) antyder."

København er en del af Danmark og skal forsat være en national dynamo. Derfor er by- og trafikudviklingen reel national planlægning. Østlig Ringvej er afgørende for at aflaste trafikken i indre by. Kan ikke løses alene med cykelstier og reduktion af parkeringspladser o.lign.

"Hvorfor vil man ødelægge mere og mere natur, når man siger, man vil gøre det modsatte. Roadpricing er stadig en god ide."

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



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



26. Har du kommentarer til ideen om at bruge Lynetteholm til at deponere overskudsjord fra byggepladser?

Uddrag af kommentarer:

"Hvis Lynetteholm skal etableres, giver det god mening at deponere overskudsjord, såfremt det er forsvarligt, kan gøres løbende og samlet set er et billigere alternativ. Det kunne dog lige såvel være andre projekter hvor overskudsjord kan bruges."

"Historisk er en del af København bygget på tidligere affaldsområder, og overskudsjord bør derfor også kunne bruges."

"Jeg tror simpelthen ikke på påstanden om, at byggeprojekter skulle kunne give jord nok til at etablere en hel bydel. Så mange stykker bar jord findes ikke i Københavnsområdet."

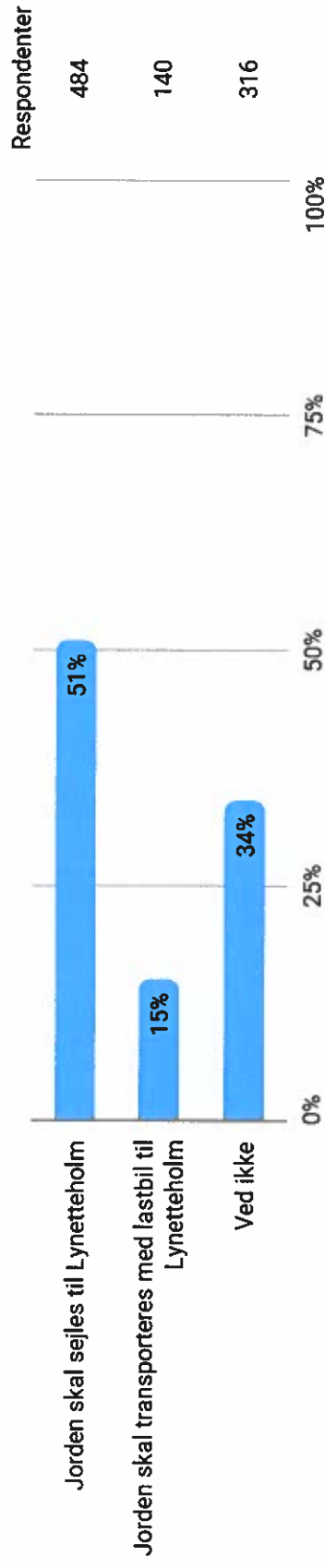
"Fair at løse det selv indenfor kommunen i stedet for at eksportere problemet."

"Det afhænger af om jorden er forurenet."

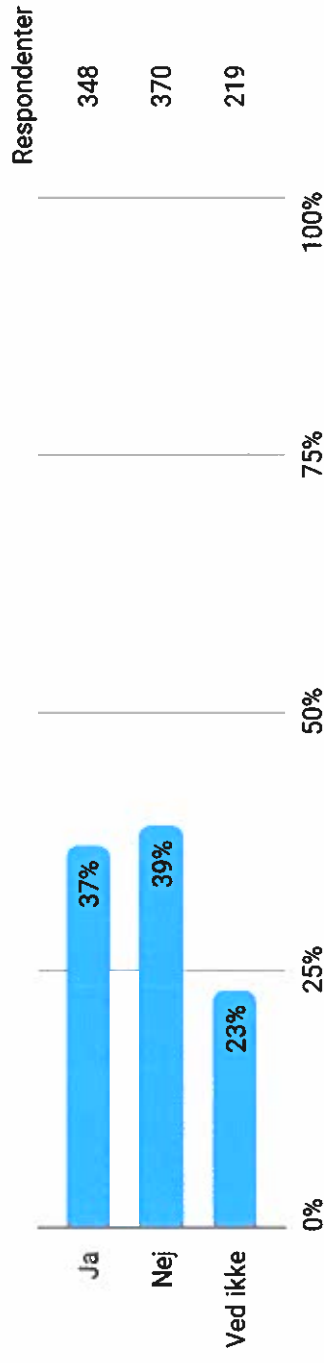
"Københavns jord er meget forurenet. Opfyldning med den vil svine vandet og bunden i havnen så længe det står på og svine i Øresund. I givet fald bør opfyldning kun foretages i vintermånederne inden for spunsvægge og kun hvis det ikke medfører skade på dyrelivet i Øresund."

"God ide at den bliver i kbh. Og ikke skal på forurenende køreture."

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



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



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

Uddrag kommentarer:

"Det er en løsning, der er hensynsløs overfor beboerne i området og for sejlerne i Margrethe Havn og det værdifulde miljø der er i havnen."

"Jeg frygter der vil være enormt belastende for de lokale beboere, og jeg frygter for hvad det vil gøre for hele området. Både i forhold til fritidsaktiviteter, og det eksisterende erhverv.

Potentielt kan det dræbe et af byens mest interessante områder, til fordel for et fremtidsprojekt, som de færreste kommer til at nyde godt af."

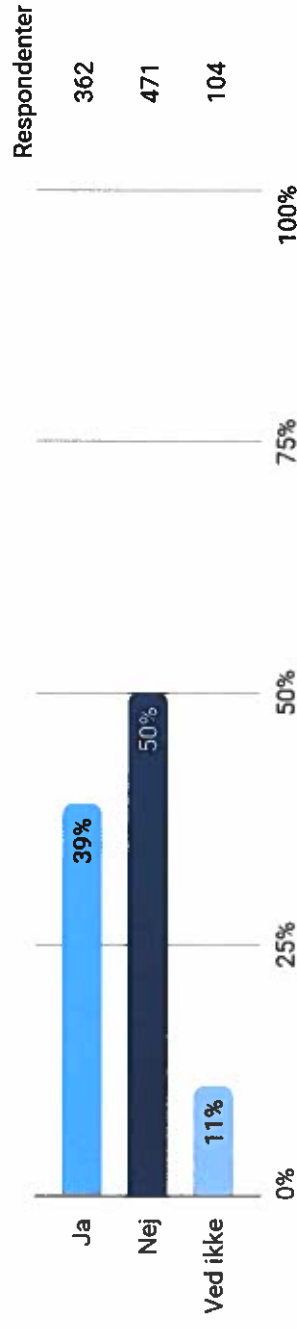
"Brug el både til transport, og det samme med fragten på og af båden. Der er så meget forurening fra cruiseskibene (eller var), så det må være en mulighed for at kunne undersøge hvordan det går. At lukke ned for lyst sejllads i alle de år der vil gå er ikke en god løsning."

"Det er ok at begrænse adgangen - men f.eks. med en gennemsejling hver 3. time."

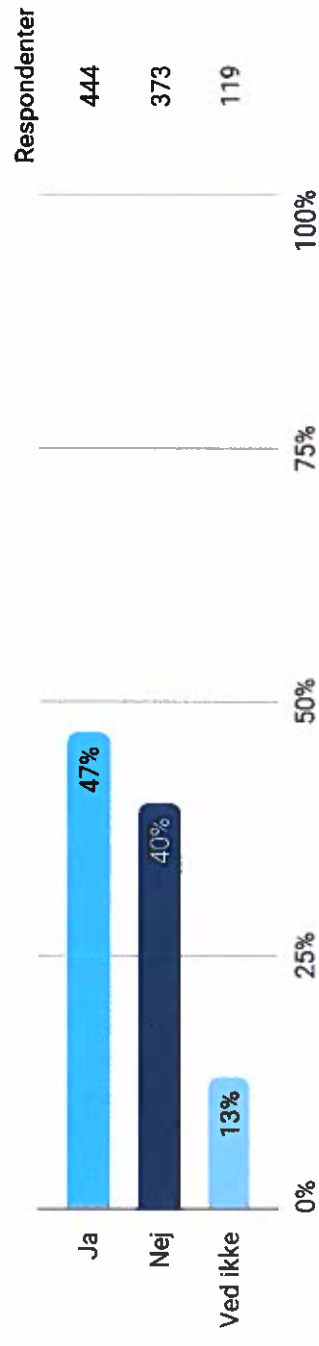
"Først og sidst: Jeg synes at projekt: Lynetteholm bør skrinlægges og aldrig realiseres. Transport af jord fx til digebyggeri skal foregå på en så miljørigtig måde som overhovedet muligt. Hvad enten jord sejles eller køres, så vil det skulle transporteres over land fx til indskibningssted."

"Hvis man vælger lastbilkørsel skal man betinge sig at lastbilerne er eldrevne og ikke dieseldrevne. Kan man ikke lave en broklap der kan åbnes ved signal så sejlerne kan komme ud og hjem?."

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

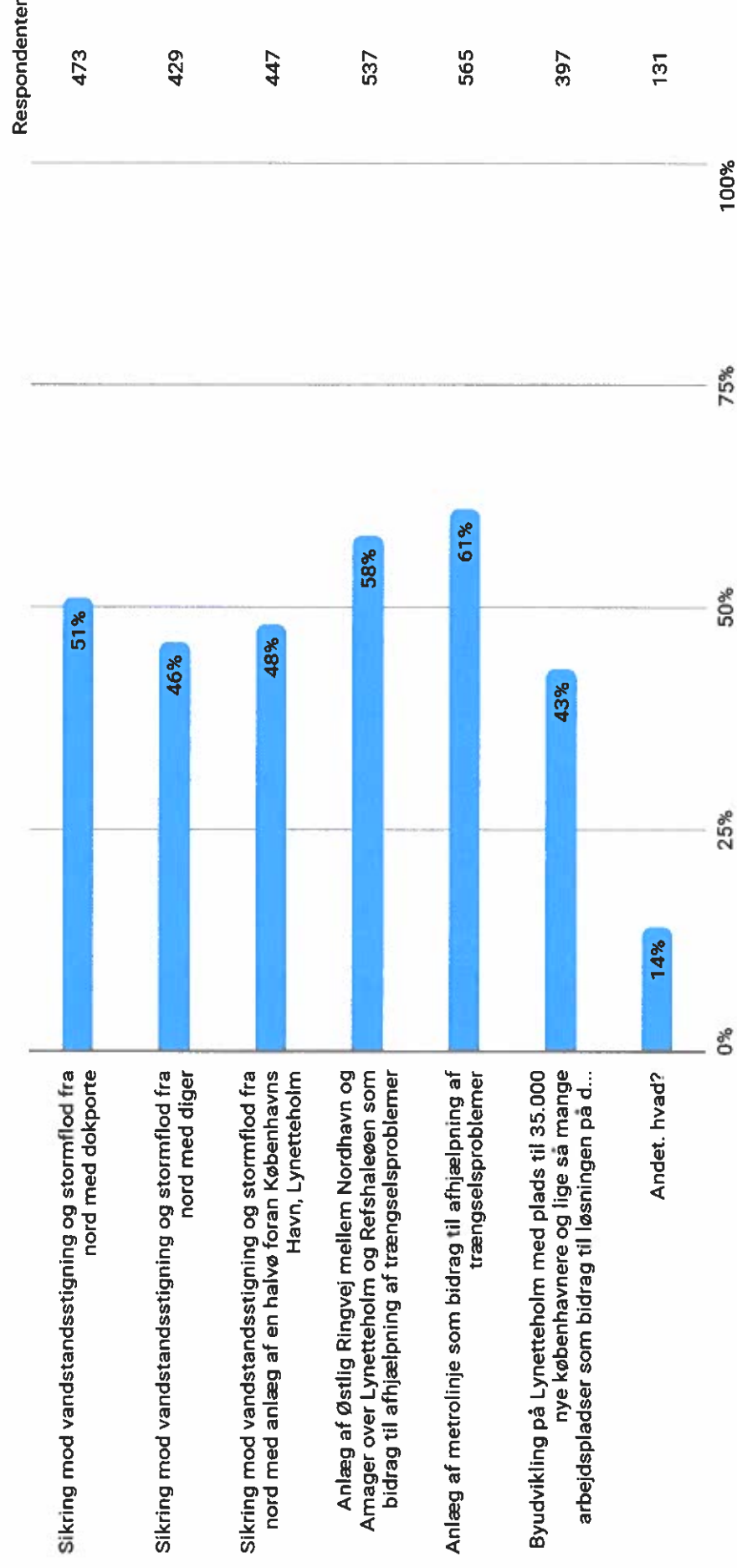


31. Er du bekymret for, at området, hvor du bor, vil blive generet af luftforurenende stoffer og støj fra etableringen af Lynetteholm?





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



Spørgsmål 32 fortsat: Andet, hvad?

Uddrag af kommentarer:

”Udbygning af rekreative områder mod havet.”

”Vandstandssikring lyder fint. Jeg ved ikke om dokporte eller diger er bedst. En ringvej er også godt, men ikke med lynetteholm som pris. Det bedste ville være at lave bilfri indre by.”

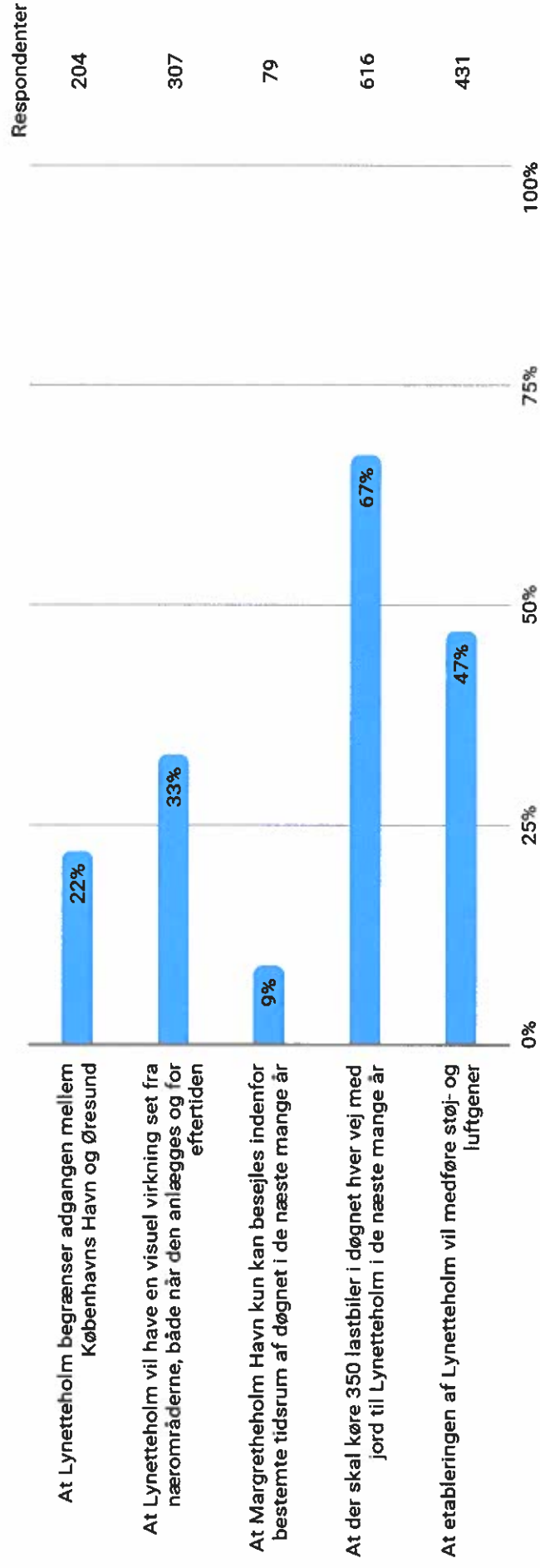
”Man kunne evt. skabe et rekreativt område for Københavns befolkning, i forbindelse med etablering af et sikringsanlæg. Så kunne alle få noget ud af kysten mod havet.”

”Byudvikling udenfor København, generelt trafik under jorden, krav til miljøsikring af lastbiler der transporterer jord, kompensation til borgere der belastes af byggeriet.”

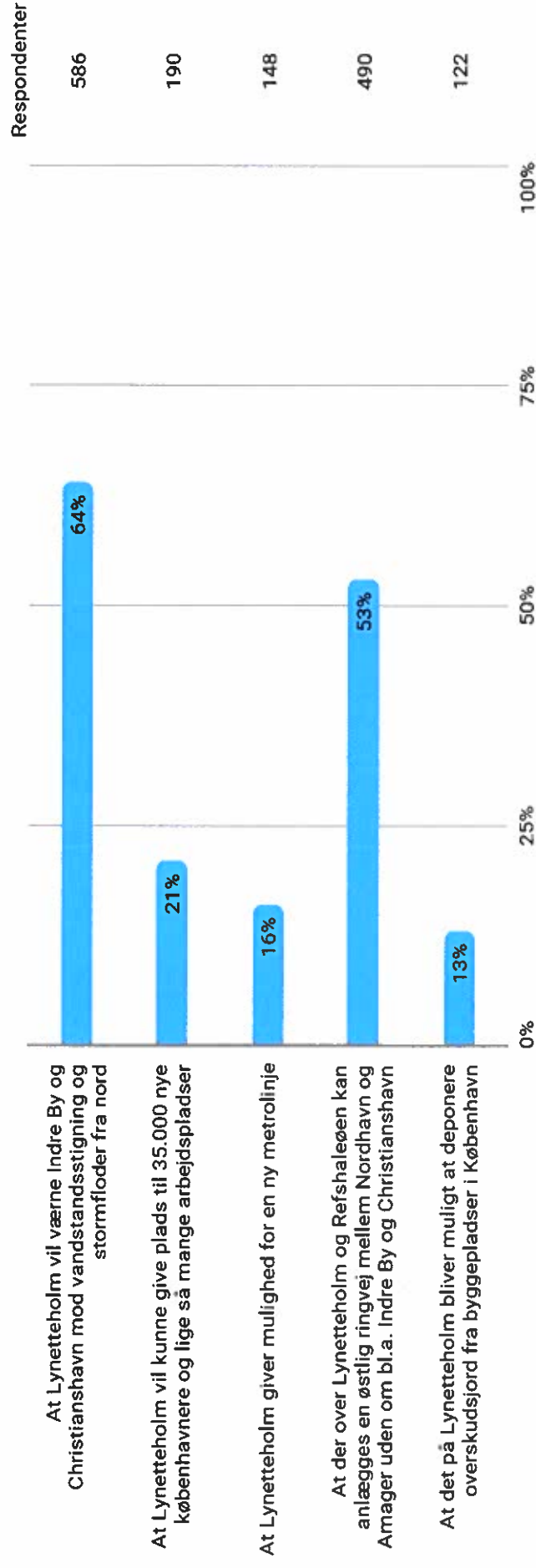
”Intet. Jeg synes man skal bygge nye boligområder udenfor København, ikke ved at anlægge nye øer.”

”Grav nogle flere kanaler i København, åbn Ladegårdsåen og lad vandet flyde struktureret gennem Storkøbenhavn.”

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



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



35. Hvilke øvrige forhold ved Lynetteholm-projektet skal lokaludvalget især fremhæve i sit høringssvar?

Uddrag af kommentarer:

"Dialogen om, om vi ønsker lynetteholm har været at for dårlig og alt for kort. Der er andre forslag, f.eks. har Hasløv foreslået at man lægger lynetteholm længere ude, så påvirkningen af Kbh. Havn ikke bliver så voldsom. Der skal være tid til at få flere forslag på banen og en langt større inddragelse i om vi ønsker projektet og debat om vi ønsker at byen skal vokse."

"Jeg synes højden af byggeriet på holmen skal holdes til max tre etager eller mindre. Og at der etableres cykel veje og broer for at forbinde den nye bydel med resten af københavn."

"Vi står i en klimakrise af et omfang, de færreste rigtigt gør sig klart - måske lige bortset fra Greta Thunberg. Lokaludvalget skal have blikket stift rettet mod klimaspørgsmålet i sine høringssvar og på den måde tage ansvar ikke bare for København men for hele verden."

"Lynetteholm må ikke "kvæle," den gamle havnefront og der må højst bygges til 3.sal så det ikke ligner betonhvelvet i Nordhavn!! Brede veje så solen kommer ned og masser af grønne oaser med stilhed."

"Byens nuværende beboere skal mest muligt sikres mod projekts gener."

"At det skal gennemføres så klimavenligt (om muligt med sikring af en neutral/negativ klimapåvirkning på sigt) og miljøvenligt som muligt."

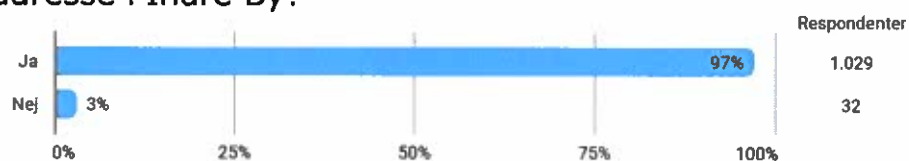
"At man gerne vil lave borgerinddragelse i KK når det gælder lokalplaner, men løsninger på fremtidige problemer end ikke luftes til diskussion/alternative input eller muligheder er simpelthen for pinligt. Ikke at det nødvendigvis skal være den mest lokale dagsorden der bestemmer, men det er ikke at tage lokaldemokrati og egne borgere alvorligt."

"Det er vigtigt at en socialdemokratisk kommune varetager ALLE borgeres muligheder for at bo i København. Der skal derfor opføres mange almennyttige billige boliger, mindst de 25% SKAL opfyldes. Endvidere billige boliger til studerende. København skal ikke blive et nyt Manhattan! Lynetteholmen skal medvirke til dette. Endvidere skal der være nærmiljø, grønne områder, gode forhold for cykler og gående."

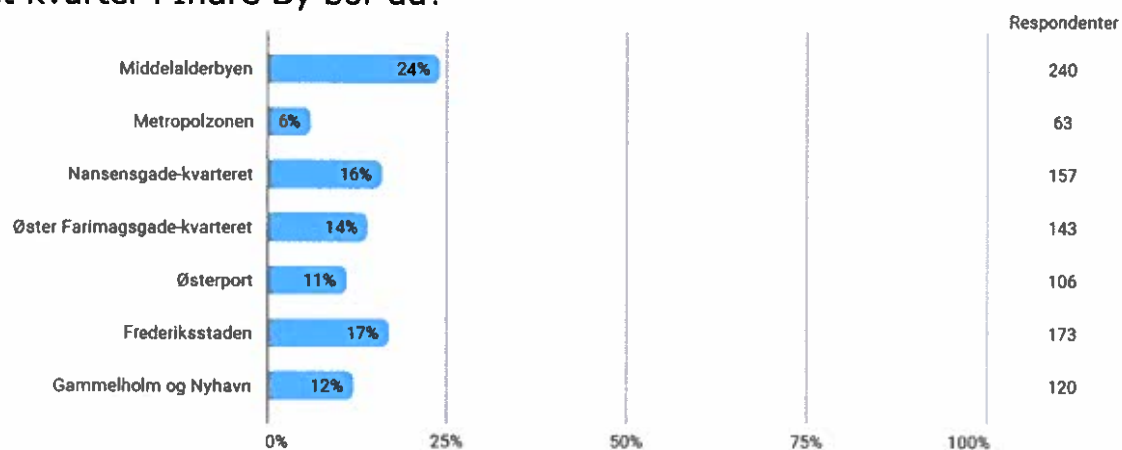
"Jeg har ét eneste stærkt ønske: Et moratorium for mastodontbyggeri i København på syv år. Byen har behov for at komme sig inden næste udviklingsryk. Lynetteholm er en mangeårig belastning og kun delvist en god idé. Staten og kommunen bør vente en årrække."

Rapport – borgerpanelundersøgelse om Lynetteholm-projektet

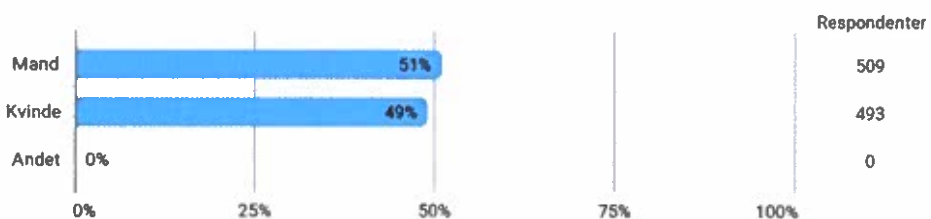
1. Har du folkeregisteradresse i Indre By?



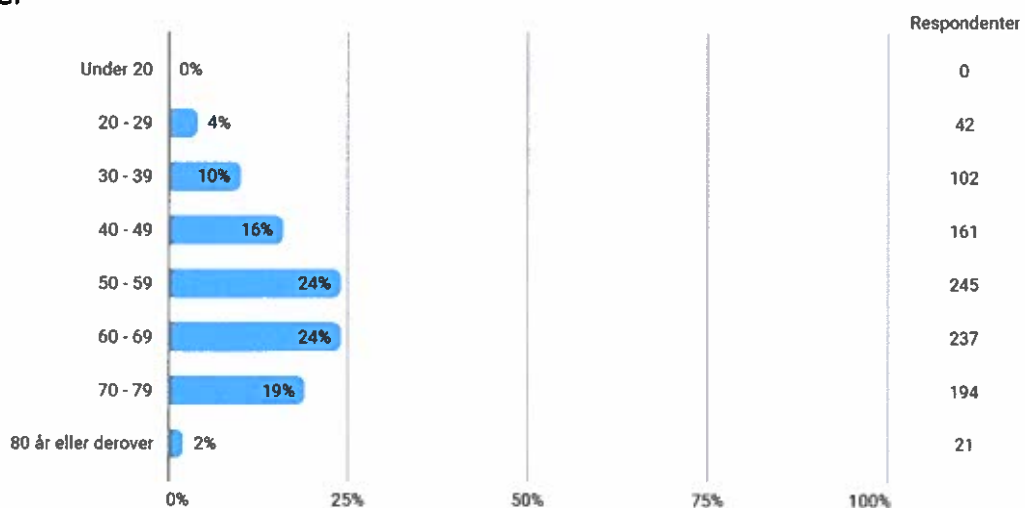
2. I hvilket kvarter i Indre By bor du?



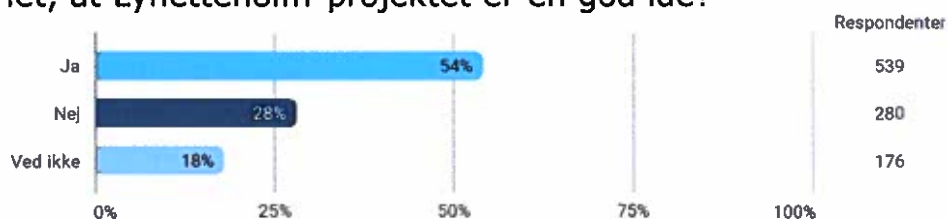
3. Angiv dit køn



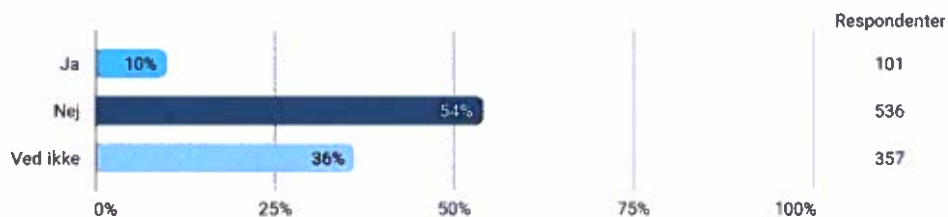
4. Angiv din alder



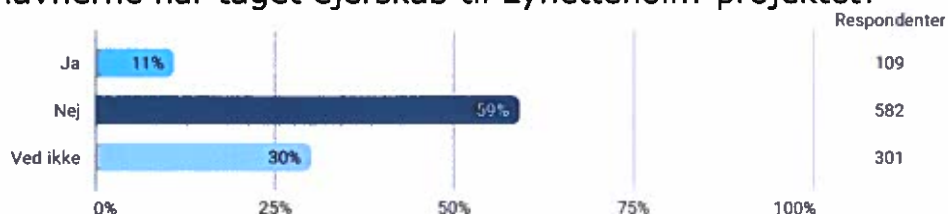
5. Synes du overordnet, at Lynetteholm-projektet er en god ide?



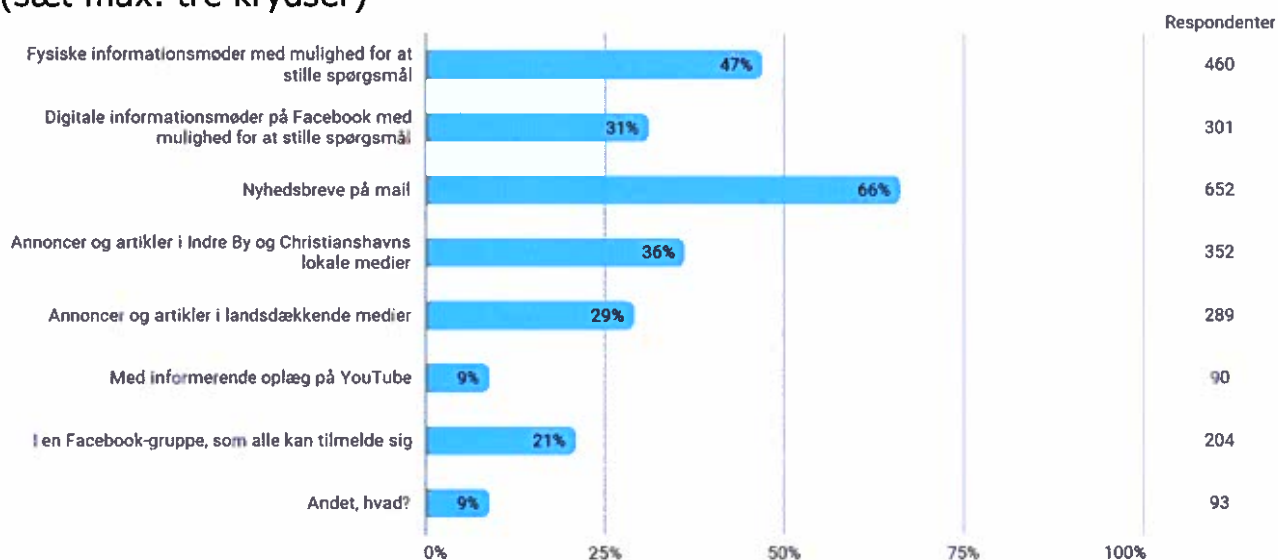
6. Synes du, at der hidtil har været tilstrækkelig borgerdialog om Lynetteholm-projektet?



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



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



Spørgsmål 8 fortsat: Andet, hvad?

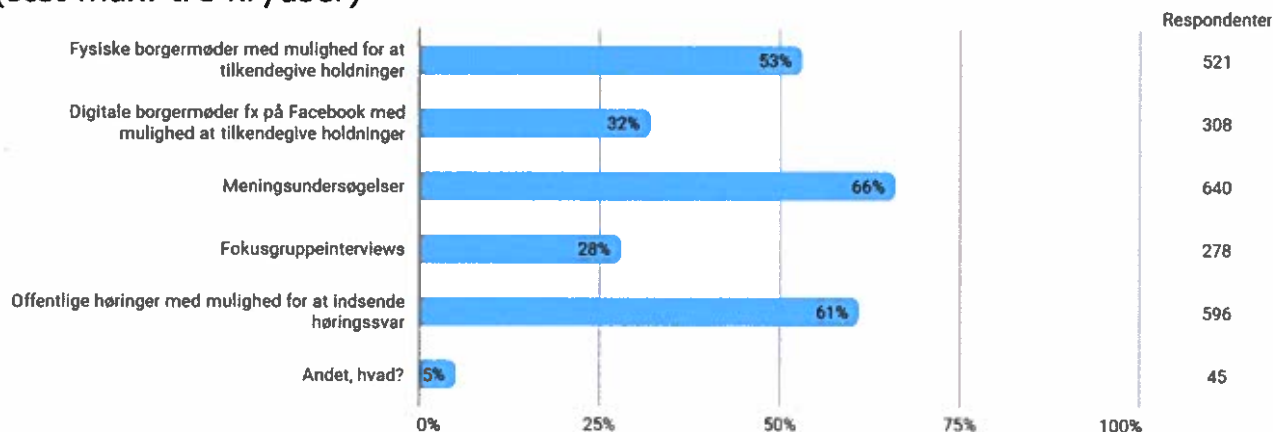
- Kbh. Kommune informerer vi den danske presse

- annoncer og artikler? det bliver jo bare propaganda. Stop jer selv. Det er en lorteidé - der er ikke brug for flere mennesker eller boliger i København. Der er brug for færre for fanden!
- Hvad med Instagram for at fange yngre målgrupper. Tænk ikke Facebook fanger de yngre/alle.
- Direkte inddragelse
- Podcasts og radioindslag på P1
- Digital informationsmøder med mulighed for dialog. Ikke nødvendigvis Facebook!
- oplysningsmateriale direkte i den fysiske postkasse med tilmeldingsoplysninger til mail, facebook etc.
- Projektet bør have sin egen website / faceBook er ikke for alle
- Informationsbreve og foldere uddelt til ALLE husstande inden de fysiske informationsmøder
- Digitale borgermøder en ikke via Facebook
- online møder og orientering
- Tv lorry
- Ikke fysiske møder i hvert fald pga. corona. Er heller ikke meget for at man skal bruge facebook. Der er behov for en digital løsning hvor alle kan være med.
- En digital gruppe, hvor kun københavnere kan tilmelde sig
- fotostater på nytorv og chr havns torv
- Egentlig borger inddragelse
- Digital men ikke Facebook
- Udflugt ture på fx cykel/gå med historie og ideer til plan
- Fysiske møder naturligvis m forbehold for COVID
- Ekstremt uhensigtsmæssigt at benytte sociale medier til borgerinddragelse grundet den åbenlyse sampling bias som gør FB, Twitter etc uegnede. Inddragelse via fysisk post langt bedre.
- En klar og nem afstemningsform.
- digitalt, men aldrig Facebook
- E-boks-meddelelse
- Information - og dialog - skal udvikles i takt med projektets udvikling
- hjemmeside på kk.dk
- Selvstændigt website som ved cityringen, hvor man kan holde sig orienteret om aktuelle og kommende arbejder, projektet og rammer
- Postomdelte foldere og brochurer
- Digitale møder. Ikke nødvendigvis på Facebook
- digitale møder på andre platforme end Facebook
- TvLorry
- Digitale møder, men som fx TEAMS eller Skype
- Digitale informationsmøder vi teams, ikke alle bruger Facebook. Også fysiske møder
- Ved jeg ikke
- Evt digitale møder med indkaldelse via e-boks
- digitale møder og anden information via KKs hjemmeside (ikke alle benytter Facebook ol)
- Alternativer til facebook. Dedikeret website med dybdegående og opdateret info.
- God ide med digitale møder men ikke på Facebook. Heller f. eks. Zoom
- møde i de enkelte områder fx gammel holm beboerforening
- Et udstillingslokale på Christianshavn, hvor man fx kan se modeller af Lynetteholmen, bebyggelse, rekreative områder, infrastruktur etc. Det kan også være med skærme, hvor forskellige videoer kører, evt selvvalgte, og måske en dag om ugen, hvor lokalet er bemandet, så besøgende kan stille spørgsmål og fx en guidet præsentation ved modebyggeriet. Ved Nyborg Slot-projektet var der en lign. udstilling.
- jeg synes at det er besluttet for hurtigt uden alternative løsninger
- Andet mødeforum end Facebook, som 30% af os ikke benytter
- Hvad med at lave et interaktivt game, der kan downloades fra APP store. Gamet kan løbende ændres så det viser hvordan hvordan Lynetteholm-projektet kommer til at se ud. I gamet kan borgerne stille spørgsmål og få svar. Jeg har faktisk gode erfaringer med at lave den slags games. Det er ikke særlig dyrt. Jeg kan kontaktes på aagestag@gmail.com og ages@ramboll.dk
- Lokal-tv
- Digitale møder ej fb hvor man kan stille spørgsmål og få information
- Digitale møder uden Facebook
- Offentlige myndigheder bør ikke benytte firma-specifikke platforme som Facebook som primær informationskanal.
- Digitale info møder som IKKE er afhængig af Facebook eller andre kommercielle udbydere af sociale medier
- Nyhederne

- Er facebook det rette medie?? tror måske ejerskab skal skabes ved at tænke mere ud af boksen ...
- En dedikeret internet-side. Jeg har ikke YouTube eller Facebook
- En hjemmeside, hvor man selv kan hente oplysninger. Hvor der lægges mødereferater ud hvor planerne er samlede og tydelige. Hvor der åbnes for kritiske spørgsmål, oplysning og muligheder for at blive hørt
- inviter ind til digital konference (ikke facebook)
- Skype eller teams møder med oplæg og mulighed for spørgsmål ikke FB da mange ikke ønsker at bruge dette program
- På egen selvstændig hjemmeside i tilknytning til By og havn, sådan som det sker nu men derfor kan man jo godt reklamere på facebook aviser nyhedsbrev osv men hold diskussion og information på en platform.
- Man skal ikke lave den slags på Facebook. Hold digitale møder på en kommunal hjemmeside
- hjemmeside med oversigt og tidsplan samt priser
- et 'by-nært' borgerudvalg der mødes online (fx.zoom) hver 3. måned
- Digitale møder på Teams, Skype mv.
- Digitale informationsmøder som ikke nødvendigvis er på Facebook men eks. kommunens hjemmeside.
- Jeg synes man er ved at ødelægge København. Nye områder skyder konstant op uden liv i form af nærmiljø eller butikker. Desuden er alt lavet for at skabe så mange boliger og profit som muligt. Eneste butikker er ejendomsmæglere og supermarkeder... Byggerierne er gyselige og minder om noget fra Spanien i billig kvalitet
- Opfølgende svar på undersøgelser som denne
- Borger panel med rapport og debat om konklusionerne
- skriftlig og håndgribeligt materiale (brochure/foldere) som skal ligge fremme (på biblo, borgerservice?)
- En hjemmeside
- Gerne noget digitalt der ikke er Facebook
- Nyhedsbreve i e-boks
- Mindre informationsmøder om delspørgsmål, hvor man kan diskutere hvad konsekvenser Lynetteholmen får for fx kultur, søfartstransport, motorvejsbygning, badevandskvalitet osv.
- Kommunens hjemmeside
- Det kunne være et digitalt møde på zoom eller teams faciliteret af lokaludvalget. Og via nyhedsbreve fra beboerforeningerne.
- E-boks
- Et gammeldags brev i postkassen
- Dialogmøder - ikke kun info
- Borgerpanelundersøgelser som denne
- husstandsomdelt materiale
- eboks
- Udstillinger i gadeplan
- Ikke alle er på Facebook, kan et almindeligt webinar anvendes?
- ved ikke
- Helt droppe projektet til endelig miljøvurdering foreligger.
- DROP PROJEKTET
- Workshops om byrum, landskab, natur og social sammensætning samt ikke mindst læring, oplæg og studieture for udvalgte grupper i workshop
- Jeg synes ikke, at vi behøver generel information. Konkret information om fx støj skal sendes direkte til de berørte
- Digitale informationsmøder på andre platforme end Facebook
- webinar, hvor man kan stille spørgsmål. digital teknologi som ikke kræver facebook konto
- aflys projektet.
- Fysiske dialog møder, hvor der ikke kun informeres, men relt tages imod oplæg fra borgerne
- Fint med information men mere dialog påkrævet
- Infomøder på en anden teknologi end Facebook, Zoom, Webex el. Lign.
- En online dialog, men IKKE på Facebook. Vælg et bedre egnet medie
- Digitale online møder med mulighed for at stille spørgsmål, således er det lettere at deltage end der hvor man skal være et fysisk sted, man kan være rejsende eller på arbejde eller passe sine børn når mødet finder sted men have mulighed for at tilslutte sig.
- Et fysisk brev i postkassen. Dette er et vigtige emne, med stor konsekvens for os der bor i København. Information af den slags må ikke ske på facebook. Det må være e-boks eller fysisk brev i postkassen.

- Selvstændig hjemmeside hvor alt om projektet samles, og evt. med infomail til de, der har tilmeldt sig, når der er nyt.
- En virtuel film/animation med de op til 70.000 mennesker, som skal være på holmen samtidig og med. Og er realistisk bud på bil/cykel- trafik over kun 2 broer og 1 metro.

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



Spørgsmål 9 fortsat: Andet, hvad?

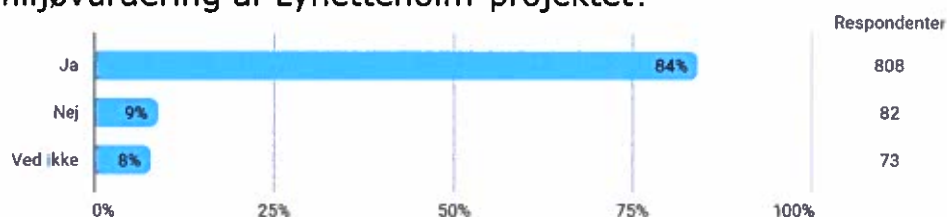
- Jeg ved slet ikke hvad det indebærer. Der er brug for et åndehul ...ligesom Refshaleøen.
- Videomøder på fx Teams eller lign.
- Information gennem alm medier - har valgt politikerne til at træffe beslutningerne
- Professionelle bør tage stilling til projektet, ikke borgerne.
- direkte folkeafstemning for borgere med bopæl i indre København og Christianshavn
- Digitale borgermøder, men ikke på facebook - alle skal have mulighed for at deltage
- Inden staten og Kommunen træffer aftaler skal borgerne informeres og høres, idet Staten og Kommunen indtil videre følger og plejer andre interesser end dem som tjener de nuværende beboere. andre has
- Vi må tro på folkevalgt politikere i Borgerrepræsentationen
- Ikke konsistens mellem spm. 8 og 9
- Direkte Information til borgerne via email
- udviklingsgrupper digitalt hvor man kan få ideer til, hvordan området kan udvikles
- Digitalt spørgeskema med mulighed for at kommentere ligesom dette
- Spørgeskema, med information der skal læses inden besvarelse
- Folkeafstemning
- Digitale møder på anden platform end Facebook, som ca. 30% af os IKKE benytter
- lav et interaktivt game, hvor enhver borger kan gå ind i en virtuel fremtid og lave spørgsmål, som kommunen kan bruge her i nutiden til at lave et endnu bedre projekt. Jeg har personligt gode erfaringer med den metode på store byggeprojekter.
- Dig. møde uden facebook
- Offentlige myndigheder bør ikke benytte firma-platforme som Facebook som primær informationskilde.
- Ved ikke
- Synes ikke, at jeres skema her klæder mig på til at svare kvalificeret ... jeg ville gå en helt anden vej, få mobiliseret interessegrupper, der får behov og muligheder opfyldt osv. Vi er fx en masse, der frygter at de mange års belastende trafik i forbindelse med anlæggelsen smadrer vores lokal miljø - kolonihaverne langs kløvermarken. Synes I skridt for skridt skal gå i dialog med borgergrupper, der enten belastes af projektet, eller som I kan tilbyde nye muligheder - det er måden at sikre en folkelig opbakning - ikke at give os lov til at krydse af her om vi vil have facebookmøder
- etabler et borgerpanel som følger processen løbende
- Udstillinger med eksempler, hvor der fx kan skrives/indtales meninger/svar på spørgsmål
- Som sp 8
- Ikke alle er på Facebook

- Mulighed for inddragelse af kultur-og kunstprojekter der etablerer nye, bæredygtige by- og områdeudvikling
- bruge Teams, skype mv
- borger panel med udsnedesl af konklusion til alle borgerne
- Det behøver de ikke at være mere end borgere i resten af verden
- Digitale afstemninger om konkrete dele af projektet
- Brug lokaludvalg og beboerforeninger
- Hvorfor på Facebook? Ikke alle gider Facebook
- ved ikke
- DROP PROJEKTET
- se svar til spm 8
- Workshops - se forrige svar
- Digitale møder på andre platforme end Facebook
- Afstemning
- Aflys
- Digitale møder men ikke facebook
- Ved ikke
- Digitale borgernøder, men IKKE på Facebook.
- Digitale borgermøder men ikke på Facebook.
- Informationsmateriale m. posten
- Orientering forinden høringerne finder sted
- Private platforme skal udelukkes som kommunikationsvej.

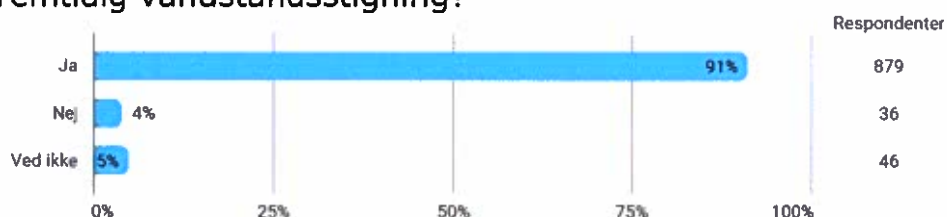
10. Synes du, at det er en god idé, at miljøvurderingen og beslutningsprocessen for de forskellige dele af Lynetteholm-projektet sker etapevis hver for sig?



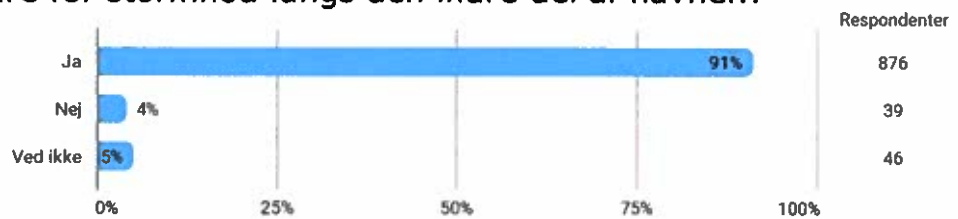
11. Synes du, at det vil være en god idé, hvis man også lader en uvildig instans foretage en miljøvurdering af Lynetteholm-projektet?



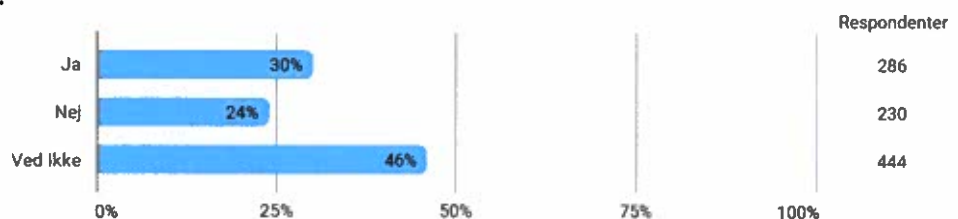
12. Synes du, at man i planlægningen af København skal lægge vægt på en forudsigtelse om en fremtidig vandstandsstigning?



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



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



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

- Umiddelbart fornuftigt projekt, specielt med et stort parkanlæg eller lignende, men en mere udvidet klimavurdering for områdets fremtid er ønskelig.
- København skal ophøre med at bebygge gamle kajområder med deraf følgende fare for oversvømmelser. By & Havns projekter giver ikke billige boliger, da jorden skal sælges til højeste pris. Lynetteholmen vil lukke Indre By af fra havet og ødelægge udsigten fra Langelinie. En vold med beplantning og vandresti, som forestået af Dansk Naturfredningsforening, ville være smukkere og mere miljøvenlig.
- Det er helt sikkert muligt at sikre dig mod vandstandsstigninger uden at bygge en kæmpe ø, der ødelægger sejladsforholdene i havnen og spolerer havnemiljøet i Margretheholms Havn.
- ingen kommentarer
- det virker som et okay projekt
- Der mangler oplysninger om konkrete alternativer til Lynetteholm som værn mod vandstigning og stormfloder.
- Jeg synes det må være muligt at finde en løsning der både beskytter byen og samtidig giver Københavnerne en mulighed for at nyde hav og strand.
- Der har hidtil, og kun i 2013, været én betydelig vandstigning. Problemet er derimod, den nuværende kloakering i Kbh., som fortsat ikke er tilstrækkelig til regnvand etc.
- Uden at være ekspert på området, vil mit bedste gæt være, at det kunne gøres lidt billigere, og at de penge vi spare, kan bruges på andre projekter.
- det lyder ærligt talt som den mest søgte undskyldning nogensinde. Projektet stinker langt væk af miljø-fusk og af By og Havns gigantiske underskud. Drop lortet nu hvor Frank Jensen alligvel er blevet skyllet ud i lokummet
- Værn mod stormflod er for mig det vigtigste aspekt ved Lynetteholm-projektet.
- Vanskeligt at svare på uden kendskab til de tekniske detaljer
- Det vigtigste er at man fortsat kan bade i havnen.
- Har set forslag om et bredt grønt forland mod øst. Jo bredere, jo grønnere med kombi af vådområder jo bedre
- Hvis det giver et åndehul til københavnere som Refshaleøen, er det en god idé.
- Der skal laves en erstatning for Lynetteøbet. Evt. ved kanal-rørføring. Ellers sumper vandet til bag Middelgrunden, den bliver landfast med den vedtagne ø.
- Helt afgørende og visionært projekt. Rettidig omhu ift stigende vandstand er meget vigtigt.

- Jeg har for lidt viden og føler mig ikke oplyst nok til at kunne svare på en del af spørgsmålene
- Det kan måske være en god ide med selve holmen, men arealanvendelsen kan være mere optimal, f. eks. som fremtidigt naturområde
- TVIVL
- Jeg kunne da håbe på, at man kunne lave en form for konstruktion der havde legemuligheder, park, skaterbane, lille kanal til at nulre rundt i en robåd.
- Forudsigelser for vandstandsstigning bør komme fra en uvildig analyse og ikke bygherre. Det er ikke klart for mig om Lynetteholm primært er motiveret af ønsket om en ny bydel eller som værn mod vandstandsstigning. Man kan frygte at det ene formål bliver brugt til at fremme det andet...
- God idé at værnet er brugbart i forhold til andre løsninger som bolig, således at det ikke blot bliver en mur med kun et formål.
- Jeg kan godt frygte, at de fordele, der vil være ved dette, opvejes af store ulemper for beboere andre steder.
Jeg har i øvrigt ikke den store tillid til By & Havn.
- Jeg har ikke forstand på dette men det giver for mig ikke mening at bygge en bydel som værn mod stormflod
- Der er brug for et værn, som for eksempel Lynetteholmen, til sikring af det nordlige København for fremtiden mod vandstandsstigning eller andre stormfloder, mm.
- Jeg synes også man skal inddrage planerne for Ladegårdsåen i den samlede vurdering, selvom det er et meget mindre projekt.
- Totalt forfejlet projekt.
- Jeg mangler information for at kunne have en holdning til det
- Kommer an på miljøvurderingen.
- Jeg tror ikke at Lynetteholm kan danne værn alene
- Der er slet ingen tvivl om, at miljøpåvirkningen (som ved metrobyggeriet) vil være urimelig stor i forhold til eventuelle øvrige fordele. Hvis Lynetteholm bliver en realitet, vil københavnernes atter blive underlagt årevis af en endnu større grad af støj- og luftforurening. Det var meget vigtigt for regeringen, at decentralisere diverse statslige etater - hvad med at fortsætte decentraliseringen af boligmassen?
- Jeg alt for lidt information til at kunne forholde mig reelt til projektet - det er et problem.

Men det lyder som det rigtige for kbh - særligt hvis trafikken gennem byen kunne medtænkes i projektet.

- Alle materialer bør sejles, så de ikke skal køres igennem byen.
- Lynetteholm fjerner Københavns karakter af at være en kystby/havneby. Man vil ikke kunne se ud til Øresund, såfremt Lynetteholm etableres. Dette vil være en forringelse af det liv, luft og lys der præger København og er baggrunden for en lang række af de fine nye og historiske miljøer og bygninger som ligger omkring det nuværende havneløb. Lynetteholm må IKKE etableres!
- Vi mangler information om hvilke alternativer der eksisterer som sikrer samme værn mod stormflod samt yderligere information om sandsynligheden for stormflod samt tal og Sansynlighedsprototyper for hvor højt vandet kan stige
- Lynetteholm er en gammeldags og lavpraktisk løsning, der vil lukke Købehavn inde i et klaustrofobisk greb - her må tænkes teknisk mere innovativt, måske med blik på Hollandske løsninger i forbindelse med vandstandsstigninger..
- Umiddelbart lyder det jo som en god idé, men jeg ved ikke så meget om det. På den måde i præsenterer det på, lyder det som en meget god idé
- værn mod en vandstandsstigning og mod stormfloder fra nord = altafgørende betydning
- god ide at kombinere en ny bydel med en praktisk foranstaltning.
- Den nye ø/bydel kan vel næppe sælges på at den skal løse oversvømmelse problemer alene? Øen en ny eksklusiv ? Grim bydel ! Som vi har set det over de sidste 10 år i København! Jeg bekymret for den hast byens bygges til med visionsløst arkitektur! Og at denne bydel skaber pres på indre by, der I forvejen er præget af luftforurening fra biler.
Der må være en række alternativer i forhold til vandstand?
- Der er andre muligheder som ikke på samme måde belaster miljø, klima og økonomi.
- Ideen om Lynetteholm, vil trafik og befolkningsmæssigt, belaste resten af de indre bykvarterer og brokvartererne.
- Der skal mere uvildig vurdering til, for at man ikke bare tror, at det handler om flere byggegrunde og boliger uden bopælspligt og vækst, vækst, vækst.
- Informationsniveauet i denne sag og konsekvenserne for hele området er totalt underbelyst. Københavns Kommune opererer informationsmæssigt på niveau med Nordkorea

- Hvis dette laves rigtigt, antager jeg, at det vil være både billigere og bedre end at skulle vandstandssikre langs alle kajer i store dele af byen
- Hvis der skal bo 35.000 mennesker der, vil de også være udsatte for stormflod. at bo bag en vold er ikke tillokkende, ingen udsigt over vand,
- Indre By vil ikke længere opleves i kontakt med Øresund fra centrale rekreative områder som Kastellet og Langelinie. En løsning som Thames Barrier, der beskytter London, vil være mindre indgribende. Den voldsomme trafik af affaldsjord gennem Indre By er allerede generende og bør reduceres.
- Ved ikke nok om projektet
- Synes der burde kunne bygges noget meget mindre - som ikke inkluderer endnu flere bygninger/beboere i København - der allerede er overbeboet...
- Som værn mod vandstandsstigning er det muligvis en god (eneste?) ide. Det altoverskyggende problem er anlægsfasen, som må tænkes anderledes og uden de skønnede lastbiltransporter gennem byen, som ikke skal være en mulighed.
- Det giver ingen mening at bygge en by til 35.000 i stedet for at få folk spredt ud i hele landet. Vandstigning kan sikres på anden måde og hvis man stoppede udbygningen af København og gjorde byen grøn i stedet skulle man heller ikke af med jord fra byggeri.
- Mht. vandstands problemer så bør Ladegårdsåen også frilægges.
Mht. bebyggelsen af Lynetteholmen, så bør der være flere grønne områder end det man har lavet ved Nordhavnen. Ligeledes bør man sikre boliger som almindelige familier har råd til. Og så er det en god anledning til også at etablere flere beskyttede boliger f.eks. for handicappede unge.
- Vil der blive bygget højt tager Lynetteholm også udsigt fra den indre havn
- Jeg har ikke nok indsigt i projektet til at kommentere, men er MEGET utilfreds med at det er bygherren der selv står for VMS undersøgelsen. Det kan kun skabe mulighed for subjektivitet og så tvivl omkring konklusionernes rigtighed.
- Er vel kun en del af løsningen, da det ikke hindrer vand fra oven, som også kan være kritisk for en bydel på stolper.
- De andre moderne og nybyggede dele af København er for dyre fyldt med tommeboliger og har ikke et ordenligt byklima. Jeg tror at Lynetteholmen vil skabe et lignende miljø hvor at bydelen vil blive konstrueret uden historisk respekt samt vil bydelen bidrage til ulighed. København er en mangfoldig og historisk by og det kunne være fedt hvis København kunne blive bevaret som en mangfoldig by med et godt klima :)
- Lynetteholmen vil kun kunne forhindre vandstandsstigning & stormflod, hvis den omkranser Københavns havn helt -
dvs, at perimeter skal gå fra Hellerup til Greve.
Så kan man ved samme lejlighed sløjfe havnen helt og fylde op med parkeringspladser -
- nej
- Det er en god idé at sørge for stormflodssikring og værn mod vandstigninger, når byen udbygges. Men udbygningen (fx Lynetteholm) bør samtidig klimavurderes og -tryktestes for at sikre, at projektet ikke selv udgør en klimabelastning, men snarere tværtimod har et negativt CO₂-aftryk. Et værn må mao. ikke blive en sovepude, der set helt lokalt gør klimaindsatsen mindre ambitiøs.
- Det er et stort spørgsmål at spørge om det er "den rette løsning". Hvem ved det?
- Det er en skrækkelig og vanvittig dårlig idé. Og udover det mangler der flere meninger om projektet fra eksperter i medierne.

At man hellere vil anlægge en ø ud for nordhavn fremfor at bygge en mindre mur der skulle tage "havudsigten" har ingen sammenhæng.

- Jeg syntes det er et godt initiativ da der nok er mange som gerne vil sikre deres ejendele for vandskader i fremtiden, og nu skal det jo hellere ikke bare laves som et værn mod vandstigning for det koster jo mange penge at opføre det man skal også lægge vægt på at vi også mangler boliger som folk med normalt arbejde også kan betale uden de skal vente i mange år på at få en bolig.
- At det er en smart manipulering ved at sammenflette de 2 beslutninger.
Hvem kan modsætte sig en dæmning, men behøver der at bo 35000 personer ovenpå den. Kom igen, det er vist det handler. Lav en by et andet sted, i stedet for at udsætte indre by for det..
- Er bange for at problemet blot skubbes nord- og sydpå
- alternative vandstands og stormflodssikringer bør belyses
- I planlægningsfasen bør indtænkes et rør gennem dæmningen ligesom røret i dæmningen til Benzinøen, netop så stort, at en lille robåd kan passere til havnen, så sportsroere får adgang til havnen fra kysten uden at skulle ud og runde den ydre farlige del af Holmen.
- Det er meget uklart om Lynetteholmen er et ønske i sig selv (byudvikling) eller løsning på et faktisk eller tænkt fremtidigt problem (vandstandsstigning)

- Jeg savner alternative løsningsmuligheder
- Interessen for etablering af Lynetteholm er ikke primært begrundet i vandstandsstigning, men derimod i hensynet til internationale kapitalinteressers investeringstvang. Værn mod stormflod skal ske uden Lynetteholm og motorvej. Hvis Kbh fortsat skal være en attraktiv perle blandt verdens storbyer, vil Lynetteholm bidrage til at destruere byens charme, som skabes af beboerne, ikke boligspekulation.
- Det er en dyr løsning i forhold til en vold/dæmning, hvis formålet alene er sikring mod stormflod.
- Hurtig behandling ønskes
- Lynetteholm er ikke den rette løsning for Kbh, som er kendt for sine blå rekreative områder; at fylde havnen op med jord ødelægger byens blå sjæl. Hvilke demografiske prognoser ligger bag? Folk flytter ud af Kbh ikke til byen. De mia. af kr., Lynetteholm vil koste, kan bruges til at forbedre transportmulighederne ml. Kbh. og forstæderne, hvor folk ønsker at bo pga. ro, luft og grønne områder. Byggeriet kommer til at medføre øget forurenende transport af jord igennem byens beboede arealer.
- Man må gøre sig klart hvad det PRIMÆRE formål er med dette kæmpeprojekt. Er det at skabe boliger og arbejdspladser? - eller er det at stormflodssikre? Hvis det er at stormflodssikring, så er der billigere og hurtigere modeller, som ikke vil påvirke boligmarkedet i København negativt.
- Det er åbenlyst at Lynetteholmen ikke er den bedste løsning mod stigende vandstand. Der er rigeligt med eksperter og artikler der understøtter dette - se for eksempel artiklerne i Ingeniøren. At Lynetteholmen skal være et værn mod vandstigninger virker som en sekundær ide efter den lunkne modtagelse af projektet med oprindeligt primært dyre boliger in mente.
- At smide overskudsjord der formodentlig er forurenede i vores hav er en dårlig ide.
- Nej
- Nej
- Jeg synes det er en gennemtænkt idé.
- -
- Nej, dette er meget komplekst, jeg kan ikke se, at dette projekt kan forhindre vandstandsstigning. Det ville vel kræve en total spærring for at vand kunne komme nær den centrale del af byen. Men jeg forstår muligvis ikke hele ideen,
- Det er ikke gunstigt for København med så stor en koncentration af en yderligere befolkningsdel i København, hvilket vil belaste alle dele af indre København. Trivsel ved at bo i indre København vil blive forringet, og folk vil søge væk.....
- Det vil være meget trist at miste udsigten til hav inde fra Langelinie
- Dårlig og "hovsa!-agtig" ide, der på en uskøn måde vil spærre for den eksisterende bys fri udsyn til det åbne hav. De tegninger, der ligger af planen, er uartikulerede og uambitiøse. Man fylder bare et byggefelt ud uden nogen former for formgivning. Drop den ærgerrige ide om flere borgere til byen og arbejde i stedet for en fordeling af borgere over hele Sjælland. Vandstandsproblematikken kan løses langt mere elegant og begavet
- mærkeligt spm.

99,9% af alle mennesker i hele verden vil ikke have kompetencerne til at kunne svare reelt på det spm.

Om det er godt eller skidt må eksperter der ved noget om det vurdere, ikke alm. mennesker der ingen forudsætninger har

- Det virker umiddelbart som en undskyldning for at søsætte et byggeprojekt
- det virker som en god ide
- Der er enklere og billigere måder at sikre mod havstigninger. Fx kan tre kroner og molerne på hver side forstærkes og så er den klaret. I det nuværende projekt bruges havstigningerne - som formentlig kommer - til at sakke flere byggegrunde centralt. Det er en forkert politik. I stedet bør man bygge langs fingerplanens arme i nabokommunerne.
- Den fungerer ju kun hvis der kommer sluser i - og kun hvis der også er beskyttet fra syd
- Behøver en stormflodssikring en hel ny by med så mange mennesker? Er andre muligheder undersøgt??
- https://www.youtube.com/watch?v=K4icpF0S5BM&ab_channel=TheLife-SizedCity&fbclid=IwAR3o9XNp2XqS6ij4uWEsZnefJDyfbctLP2jpbPmYIhoqqijnDBTzNXgCLMg
- Jeg er ikke ekspert i den slags og jeg vil derfor hellere have at man lytter til eksperter i denne sammenhæng fremfor almindelige borgere
- Dette element af planen fylder forsvindende lidt i mediernes dækning og den offentlige info om projektet. Vidste ikke noget om det før nu - det sætter også projektet i et andet lys.
- Kan laves både enklere og billigere uden Lynetteholm

- Jeg har ikke den faglige viden - men bliver Lynetteholmen ikke oversvømmet? Virker det bare at "sætte en prop" i havneløbet? Vil det ikke være ødelæggende for Københavns Havn og byen i det hele taget bare at "plastre" havnen til?
- Det er afgørende at indtænke trafik (metro, havnetunnel) i projektet.
- Jeg synes at denne slags beslutninger skal være tjekket ved flere instanser og under alle omstændigheder af uvildige instanser som ikke har aktier i byggeriet. Der er tale om alvorlige konsekvenser i tilfældet af fejl.
- Man SKAL tænke over sikring mod vandstigning i alt, hvad man foretager sig., det skal være en selvfølge. Jeg mener ikke, at etableringen af Lynetteholm, kan/skal begrundes i dette. Det er vist mere et påskud end et faktum! og et "godt" argument, vi godt kan gennemskue.
- Det er hverken gennemtænkt eller analyseret til bunds. Det passer slet ikke til Kbh's image og vision om bæredygtighed og co2 neutral i 2025. Byg en barriere som stormflodssikring i nord og syd. Udvid byen på bæredygtig vis i de eksisterende udviklingsområder (Nordhavn, Refshaleøen, Ørestad etc), samt i de omkringliggende kommuner.
- En ny kunstig skabt bydel skaber nye problemer - der må være andre og enklere løsninger på problemer med vandstandsstigning og stormfloder
- Byg diger - eventuelt som lavtliggende strandenge. Husk også stormflodssikring fra syd-øst.
- Det er miljømæssigt uforsvarligt at køre jorden ud til stedet på lastbiler gennem byen. Det er miljømæssigt uforsvarligt og en katastrofe for Øresund at dumpe al den gifte jord i havet
- Gør brug af alle de eksperter man overhovedet kan finde., både skeptikere og tilhængere
- Jeg tror ikke på, at det kan afhjælpe en forhøjet vandstand at bygge Lynette holmen. Udsigten forsvinder og der kommer endnu en masse grimme bygninger, som i Nordhavn og Strandgade. Området er skybrudssikret, Så der må være en billigere og bedre måde at sikre mod en evt. højere vandstand. Der er stadig plads til mange boligerne i Ørestaden og i det nordlige Nordhavn. Det er helt sikkert meget billigere at bygge på eksisterendes grund end bygge kunstige grunde.
- Det kan hurtigt blive nødvendigt. Ved planlægningen skal der lægges vægt på den fremtidige vedligeholdelses- ,og driftsomkostning.
- Jeg syntes ikke der er ført tilstrækkelige beviser for dette.
- Der skal findes en løsning på jordtransport via vandvejen - transporten af jord til Nordhavnen har slidt alt for meget på indre by og medført stor forurening.
- Det er et ret godt tænkt projekt og jeg håber virkelig at Hovedstaden kan udvikles yderligere. Vi skal have infrastrukturen på plads og har i 30 år talt om en havnetunnel - den venter vi fortsat på og den vil være en af mange forudsætninger for at også dette projekt lykkes.

Vi vil have havnetunnel NU!!

- Lynetteholm er så vidt jeg kan se et helt nødvendigt projekt. Det kommer til at ændre hele byen, men der er ikke så mange andre muligheder.
- Jeg ved desværre ikke nok om det. Men det er da en god idé at bruge området til andet end kun en 'mur' mod stormflod
- Nej
- Der må yderligere spørgsmål til om man kan sikre københavn mod vandstandsstigning, Lynette holmen er ikke en god idé, flere miljø og klimarådgivninger er nødvendige. Hvis disse spørgsmål er pgr. af boligmarkedets udvidelse, så synes jeg man skal prøve syd for København, før Køge.
- Det er bullshit for at sælge projektet.
- Vandstands sikring på anden vis! Lynetteholm og alle andre By og Havn projekter medfører kun overbefolkning og ødelægger grønne områder til brug for de københavnere der er i forvejen. Vi har efterhånden svært ved at være nogen steder.
- Det er svært, at forestille sig, at Lynetteholmen alene kan være et værn mod stormflod.
- Nødvendigt med værn mod vandstandsstigning, men om det skal være Lynetteholm afhænger af, om man samtidigt inddrager omegnskommuner til en større plan om trafikken udenom indre ky. Statsmyndighederne bør inddrages i en helhedsplan.
- vejforholdene skal være væsentligt bed
- Hvis eksperter mener af det er en løsning som er effektiv, er det en god måde både at klimasikre og samtidig udvide byen med flere boliger. Jeg er dog ekstrem skeptisk overfor at boligerne på Lynetteholmen selv skal financiere projektet. Jeg kan se at det økonomisk tiltaler politikerne, men København har ikke brug for ENDNU en bydel, hvor der ikke er økonomisk plads til folk med mellem eller lav indkomst.
- Der kan vel bygges et dige med sluse, så det ikke er nødvendig med Lynetteholmen. Lynetteholmen er vel for at sikre nok boliger til fremtidige iindbyggere i København

- Er der set på muligheden af at anlægge et værn mod vandstigning, som havnen ser ud i dag? f.eks. ved at lukke mod nord med sluser/dokport mm. og dermed undgå Lynetteholmen, som vil betyde mere bytrafik?
- Generelt synes jeg, at man skal passe på med at lave boliger tæt på vandet.
- At proppe endnu flere mennesker ind i København, som i forvejen er belastet af for mange indbyggere, er en dårlig ide. Der findes mange andre områder hvor man kan bygge og bo.
- Det lyder jo besnærende at Lynetteholm ligeledes vil kunne anvendes som værn mod vandstandsstigning fra nord. Hvis målet alene er at få et sådan værn er jeg dog i tvivl om, hvorvidt etablering af Lynetteholm ville være den bedste løsning.
- Klima- og stormflodssikring skal ikke ske i regi af By&Havns forretningskoncept, men bør foregå i fuld demokratisk åbenhed
- Kunne det være bedre og billigere at anlægge et værn med rekreative formål som alle københavnere kunne få glæde af; parker, strande, kunst og kultur - festival/markedsplads og et stort udendørs amfiteaterplads, tak. Pandemien viser med alt tydelighed at København mangler rekreative områder, og boliger og erhvervsformål kunne måske anlægges billigere på fastland. Og trafikken under jorden og rens luften inden den kommer ud, tak.
- Tror det er en undskyldning for at bygge vi har jo allerede set en del ændringer foretaget for at forebygge stormflod.
- Jeg synes det arkitektfirma der oprindeligt bragte ideen frem i en avis skal honoreres herfor. Set er et fedt projekt.
- Jeg ser det lidt mere som "Lynetteholmen som projekt med for mange lastbiler i byen og stærk begrænsning af adgang til havet for sejlere"

Lynetteholmen som "værn mod vandstandsstigning" er fin, på trods af at projektet i sin nuværende tilstand ikke er just overbevisende. Men at ødelægge tilværelsen for beboerne i indre by der også holder af den lille natur vi har i byen (adgang til havet) de næste 30 år er dårlig forvaltning.

- Projektet størrelse taget i betragtning, er der FORBAVSENDE tavs fra bygherres side, ifht berørte borgere, virksomheder og foreninger.
- Når man ser på vandstandsstigningen fra 1990 til 2020, ca. 1.5 cm. Så vil det være totalt urealistisk med en 0.5m vandstandsstigning i år 2100. Det realistiske scenarie vil være ca. 5 cm!! Så der er ikke behov for yderligere tiltag mod vandstandsstigninger.
- Ja selvfølgelig synes jeg man skal forebygge en vandstands stigning. Vi ved jo den kommer, så hvorfor vente til sidste minut. God ide at være forbedret på forhånd.
- Lad projekt teamet afkæmpe nogle besøg i Holland som har mange generationers erfaring med vandstigning og stormfloder.
- Der er et utal af andre løsninger på en formodet problematik. At destruere København, som den smukke havneby den er, må nok antages at være den dårligst tænkelige løsning. Der er grænser for, hvilken idioti man skal gennemføre, blot for den fremtidige indtjening. En ny by, med samme høje og pragtfulde arkitektur, som man har ødelagt Amager fælled og Nordhavnen med, er absolut ikke en brugbar løsning.
- Går ind for alt hvad der kan hindre stormflod
- Meget nødvendig
- Forstå ikke meningen med værn mod stormfloder KUN fra nord
- Fin ide som værn - men er det eneste løsning????
- Jeg vil gerne have en uvildig vurdering af det og forslag til andre mulige løsninger på problemet. Der må være flere forskellige måder, hvorpå man kan skabe værn mod vandstandsstigning.
- jeg er ikke godt nok oplyst!
- Har ikke set andre forslag til løsning. En mur mod vandstandsstigning er en dårlig ide
- Nej
- Jord flytningen i 1/4 livslængder gør det til en permanent tilstand at byen forbliver ulidelig at bo i. Transporten af jord skal gøres uden kørsel af lastbiler i byen - udfordringen skal løses og erstatte den nuværende kyniske og rædselsfulde transport strategi. Al transport af jord skal ske med 100 % el-drevne lastbiler i København.
- Sørg for grundig orientering af beboerne.
- Uden kendte mulige alternativer er det ikke muligt at sige om Lynetteholmen er den rette løsning
- Ja, det er een blandt flere muligheder.
- Det er frustrerende at Lynetteholmen trumfes igennem så hurtigt. Der er andre og mere presserende projekter, der trækker ud i årtier - fx. Blotlægningen af Åboulevarden og nedgravningen af vejen, der vil medføre klimasikring, bedre luftforhold og højne bykvaliteten for beboere såvel som turister. Start med det vi har inden der bygges nyt!
- Ikke nok info til at kunne kommentere

- Der skal vel også etableres yderligere sikring mod syd
- Jeg kunne godt tænke mig en projektbeskrivelse (dagligt sprog) med hovedproblemstillinger- deres løsningsforslag og risici. Så kunne jeg have en mening om projektet er en god eller en dårlig ide.
- Det er muligvis en god ide som værn for Byen København, men hvad er konsekvenserne for de omkringliggende bydele og landskaber. Er man i dialog herom ?
- Er sikker på det kan gøre på en bedre måde.
Lyder som en dårlig undskyldning for at bygge mere real estate og gøre københavn større.
- God idé
- Der skal sikres for mere end 0,5 m havstigning. Der bør sikres for mindst 1 m og det bør vurderes hvordan løsningen kan udbygges til at sikre for mere end en 1m stigning. Det er sikkert at havet inden for en overskuelig periode vil stige 1 m. På længere sigt er det også sikkert at det stiger en del mere. Det er vel meningen at øen skal have en levetid på flere hundrede år. Så mindst 3m.
- Kender ikke til andre projekter eller mulige løsninger end Lynetteholm. Det kunne være fint, hvis der blev fremlagt andre alternativer for at værne København mod stormflod og vandstandsstigning, end udelukkende Lynetteholm.
- Hvis 35.000 nye boliger kan sikre os mod stormflod istedet for en grim, ikke ellers funktionel forhøjelse af kajkant - så byg løs!
- Det er jo en bonus, men det skal ikke være en afgørende faktor.

Den afgørende faktor er at det er fedt at der kommer mere by

- Det er umuligt at tage stilling til når man ikke kender til alternative løsningsforslag
- Jeg synes, projektet er ret foruroligende. Det er blevet populært at bygge ved og ud i vandet, men skal København udvides med flere boliger, bør det ske på land, ikke ved at inddrage en del af havnen/Lynetten. En stormflodssikring bør ske på anden måde, gerne ved at forhøje kajkanterne.
- Andre muligheder for værn der er bedre og billigere - og som ikke fjerner havet og havudsigten fra København bør undersøges.

Det er trist at København havn forsvinder/reduceres til en sejlrende.

- nej
- Lynetteholm virker til at blive et absurd dyrt megaprojekt, der højest sandsynligt kommer til at gå over budget. Jeg er især også bekymret for den omfattende tunge trafik, der kommer til at køre ind gennem byen, for at fragte jord til projektet. Hvad med at fortætte byen og forstæderne? Hvad med stormfloder fra syd? Det virker som et prestigeprojekt, fremfor en pragmatisk løsning på et problem vi (måske) står med om 100 år.
- Undgå overdramatisering
- Der lægges ikke umiddelbart op til mulig intermitterende aflukning af havnen, f.eks. ved sluser/fleksible værn tilsluttet Lynetteholmen og tilstødende dele af Kbh. Sådanne ville jo være nødvendige for at beskytte mod stormflod, og det lyder dyrt - uden at der er vist budget for dette.
- Hvis det virker, er ideen god, men det skal eksperterne jo vurdere. Uanset, synes jeg om ideen om Lynetteholm, i det hele taget.
- Kystsikringen bør være det vigtigste frem for en driftig ny bydel. Der bør tænkes grønt. På alle måder. Langt mellem husene og naturarealer til menneske-, dyre- og fugleliv. Ikke Getto-byggeri som Nordhavn og Sydhavnen/ Teglholmen mm. Ikke shopping-centre og hoteller. Ikke turistattraktioner.
- Bedre at overveje former for værn, som ikke omfatter en bydel med 35.000 beboere
- God ide hvis det virker!
- Trafikken imens projektet etableres er et meget stort problem. Der opstår meget store transportproblemer.
- Det er da en del af en mulig løsning, men jeg kan ikke overskue de samlede løsningsmuligheder
- Man kan altså lave værn mod vandstandsstigninger og stormfloder med andre metoder end at bygge en bydel med 35.000 indbyggere. Andre truede byer har sluser.
- Ja hvis det kombineres med en form for sluseporte el. lign.
- Smoke and mirror. Det er et byggeprojekt, ikke et miljøprojekt. Hvor er den uvildige og videnskabeligt udarbejdede dokumentation for deres påstand om at Lynetteholmen er den rette løsning?
- Jeg er desværre ikke kvalificeret til at komme med et svar, men jeg tænker at hvis det kun handlede om vandstandsstigning så er det nok billigere at forhøje diverse værn i forhold til en helt ø, men da det jo samtidig drejer sig om alt muligt andet, så vil det naturligvis være en fordel, også at inddrage Lynetteholm som et led i værnet.
- Jeg synes det er et alt for voldsomt projekt. Der er andre muligheder for at sikre byen mod vandstandsstigning og stormflod.

- Det vil samtidig give plads til flere indbyggere og forhåbentlig medvirke til at vi kan beholde de grønne områder på Amager
- Jeg tror ikke at Lynetteholm kan stå alene som kystsikring. Der er jo ikke lukket af for vandet.
- Jeg mener det er vigtigt, at vi alle tænker sig grundigt om, og arbejder med løsninger, der tager højde for stormfloder som må forventes at komme.
Jeg har store forventninger til at By og Havns arbejde resulterer i langsigtede løsninger.
- Til d.d. syntes det at være den optimale løsning. Der bør inviteres til andre løsninger på et internationalt plan herunder især Norge, Sverige og landene omkring den Baltiske Hav og den Botniske Bugt.
- Det har jeg ikke kompetence til at vurdere - Stoler på at de instanser som er involveret gør et godt stykke arbejde
- Jeg er glad for at der tænkes i forebyggelse. Ved ikke nok om andre alternativer. Jeg vil være meget ked af mur og forringelse af brug af vandet. Jeg elsker den udvikling, vi har gang i med så megen brug af havn/vand!!!
- nej
- Ja - der er et langt bedre forslag ved at lægge udviklingen udenfor havnen på Middelgrunden og så sætte to sluseporte op på tværs af Lynetteløbet og Kongeløbet. Derudover skal Amager under alle omstændigheder sikres ned fra nordspidsen og til lufthavnen.
- Ja, jeg synes at værn mod vandstandsstigning skal etableres her og nu.
- Er imod Lynetteholm som projekt i det hele taget. Der er andre måder at beskytte havnen og byen mod vandstigning.
- Er enig i værn mod vandstandsstigning, men synes at endnu en bydel med megen bebyggelse /indbyggere vil gøre byen mindre attraktivt, og den begynder at miste karakter. Der mangler i det hele taget grønne områder, træer, blomster, åndehuller i samtlige ensartede nybyggede områder i Kbh. Det er så karakterløst og goldt. Vi skal tænke os om, ift. hvad vi efterlader til kommende generationer af intetsigende, ensartet, uninspirerende og alt for dyrt nybyggeri og overbefolkning i de store byer.
- Nej
- Værnet mod vandstands stigningen skal bygges fra Skagen til Norge. Det er det eneste vi har råd til. Det ved alle!
- Værn mod Stormflod og vandstandsstigning må kunne sikres på andre måder og mere effektive måder uden at skabe nye og forstørre allerede eksisterende problemer, - med en stærk forringelse af København som levested og attraktion til følge.
- Bør vurderes samlet for København - der er vel andre steder det også skal vurderes.
- Uprof. at reducere ? om Lynh. til ? om for/imod at Kbh stormflodssikres - og reducere borgerindfl. til at vi får lov at sætte x ved facebookmøder: Tænk ud af boksen fremfor i inddragelsesmodeller, der kun involv. få borgere og reducerer borgerinddr. til et hak af på to do listen ... et Nordhavn 2 vil være forfærdeligt: vil gerne stormflodssikre/udvikle Kbh, men ikke ved at anlægstrafik smadrer den eksist. by, og profit ved nyt tætbygget betonkvarter priorit. over humanistisk byplanlægning.
- Vanvittigt projekt der under opførelse vil belaste kbh med uhørt lastbilstrafik.
Byg dige med porte
- En dårlig løsning vil være bare at bygge en stormflodsmur ud i vandet, som vil være grim og kun kan bruges til den ene ting
- Tror lidt man skal tænke stort, vende alle brikker og lave et helhedsbillede af regionen, vand har det jo med at løbe hen hvor det er lavest.
- Nej
- Det er endnu ikke udspecificeret hvordan vandstanden forhindres en stigning ved etablering af den nye bydel. Det er måske lige til højre for indsigtfulde - men ikke for dødelig borger som jeg. Hvad er alternativet? Jeg kan ikke se hvordan en kæmpe ø forhindrer dette udover at vandet presses udefra. Men det gør det jo uanset?
- God id e at sammentænke byudvikling, infrastruktur og klimasikring. Vi håber trafikkorridoren kan aflaste Tolbodgade ; Bredgade og St. Kongensgade
- Kan ikke stå alene
- Miljøhensyn bør vægtes højt.

Det er ikke i orden at så store mængder jord skal gennem boligområder (lastbiler hvor mange timer dagligt i hvor mange måneder? år?)

- Det er en fremragende ide at tænke udvikling - istedet for blot at forsøge at forhindre katastrofer. Det er super, at man forsøget at forudse fremtidige konsekvenser af klimaforandringerne - og at man ikke blot sikre bebyggelsen på den nye ø, men tænker hele Kbh med

- Lyder umiddelbart som en god ide, men da jeg ikke kender til projektet eller til øvrige løsningsmuligheder har jeg valgt at svare "ved ikke".
- Lynetteholmen kunne være værn mod stormflod, men skal være frit voksende naturreservat uden boliger
- Man kan sikre på andre måder - se løsningsmodel i Venedig f.eks.
- Husk at lave boliger vi alle kan betale
Måske del reserveret til ikke-muslimer, så kvinder og andre kan være i fred
- En fornuftig plan så længe den er 100% miljøsikret. Udforsk muligheder og skab transparent offentlig dialog, -formidling samt efterspørgsel ideer på hvordan området kan udvikles bevidst og allerede nu kontakte professionelle der kan medvirke til at skabe ejerskab til området.
- Alternativer burde fremlægges til borgerdebat
- Jeg synes, at der har været meget lidt information omkring projektet ift dets størrelse. På trods af jeg synes, at jeg følger ret godt med, så har jeg nok ikke så meget viden om planerne, som jeg gerne ville have. Det er nogle meget store linjer, der bliver tegnet op, Men hvad betyder projektet helt konkret for det København, der eksisterer i dag og borgerne i Indre By/Christianshavn?
- Det findes andre muligheder som jeg synes er bedre for byen
- Det er jo rigtig fint, at man tænker det aktivt ind i projektet. Men det må siges at være en sidegevinst, der ikke i sig selv retfærdiggør projektet.
- For mig er dette endnu et projekt for at finansiere et "andet projekt". Byen er ved at blive overdænget med projekter. Materialerne er billige og arkitekturen er gyselig. Jeg er ikke imod byggeri overhovedet, men det må godt være nogenlunde pænt med nogle butikker i underetagen så der skabes liv og et naturligt nærmiljø... Ellers oversvømmes indre København. Desuden bør det ikke kun handle om at sælge boligerne dyrest muligt men om at skabe diversitet.
- Flere konsekvensberegninger og realistiske præmisser. Ikke kun mavefornemmelse
- Det er en god ide, men der skal tages alle de miljømæssige tiltag som muligt både nu og i fremtiden
- Moler/sluser
- Lynetteholmen er en god idé som værn mod stormfloder fra nord. Såfremt de grønne områder og naturarealer opprioriteres meget mere end i de andre dele af det nye København, kan det blive godt. Husk at tænke cykelstruktur ind i jeres planer!!!
- Jeg har ikke hørt om projektet, før deltagelse i denne undersøgelse.
- alt omkring vandet SKAL sikres.
- Jeg har overhovedet ikke den tilstrækkelige viden til at kunne besvare dette spørgsmål.
- Det er ulækkert at klumpe så mange mennesker sammen, alle åndehuller proppes ud med bygninger. Men flytter sikkert også snart ud, det er blevet en stor trafikprop og 35000 flere beboere hjælper ikke! Skal danmark's befolkningstal stige for evigt eller hvor skal de mennesker komme fra? Tænk jer nu om!
- Nej
- Der er ingen, der p.t. med sikkerhed kan forudsige netop disse 2 ting, så der bør afventes.
- Jeg synes ikke den er vigtig og forstår ikke at man ikke prioriterer andre projekter i KBH. Fx den meget stærke trafik gennem Ågade, Gyldenløvesgade osv. den burde graves ved. Med mindre luft forurening til følge. Nu vælger man et projekt som vil tilføre endnu mere trafik i KBH.
- Jeg synes det lyder som verdens dårligste undskyldning. Det handler om penge.
- Det virker som en god ide, men det er jo svært at vurdere, når jeg ikke kender til mulige alternativer. Der er måske flere end det nævnte med højere kajkanter?
- Hvis holmen har fysiske spærringer, kan den formentlig holde store vandmasser tilbage i længere tid. Det vil dog ikke afhjælpe, hvis vandmasserne kommer fra sydøst, hvilket sker ved nogle vinterstorme.
- Lynetteholmen skal derfor kombineres med mulighed for en fysisk spærring ved Sjællandsbroen.
- Mener det er en god ide hvis det er realistisk at det rent faktisk virker optimalt mod vandstandsstigning/stormflod.
- Jeg mener havnen har den højde af kaj som er OK
Jeg er bange for der er nogle der vil skramme folk til at godkende byggeriet.
- Er der afsøgt alternativer?
- En dæmning er en bedre løsning.
- Synes ikke potentielt andre mulige løsninger er præsenteret - inkl de forskellige scenariers fordele, ulemper og konsekvenser for miljø, beskæft., boligmasse, byudvikling, trafik, osv. Lynetteholm eller andre løsninger bør præsenteres i sin helhed for byens borgere - med alle de konsekvenser og

muligheder den/de indbefatter, så det er muligt, at tage ordentlig stilling - uanset hvem man er og hvor man bor.

- jeg vil gerne se en ekspertvurdering, det kan den almindelige borger ikke vurdere
- Det må eksperter vurdere. Hvis man med Lynetteholm kan "slå to fluer med et smæk", så er det fint, men klimasikring bør ikke være en undskyldning for projektet, hvis andre tiltag hertil ville være bedre
- Det lyder løfterigt
- En god idé, hvis det virker
- Nordhavnsbydelen er en belastning for det "gamle" Østerbro der er alt for mange løse ender-socialt, trafikalt osv. Så en løsning med en ny bydel med 35000 flere mennesker, biler og arbejdspladser lyder som mere kaos.
- Det er væsentligt at få løst. Det er blot nødvendigt at afbøde de problemer, etableringsfasen giver for borgerne i København. Det er mange år vi skal leve med jordtransport og manglende tilgængelighed i vores (Køben-)havn.
- Lyt til Danmarks Naturfredningsforening og andre grønne organisationer.
- Det er ikke noget, jeg ved så meget om - men uundgåeligt er det, at vi vil se flere ekstrem-hændelser, så det synes jeg ikke man kan undlade at håndtere. Og fra mit menigmandssynspunkt virker det som en fin løsning at slå to fluer med et smæk.
- Langt mindre må kunne gøre det.
Det skal ikke være en dårlig undskyldning for det kæmpe prestigeprojekt.
- Helheds planlægning, må alt andet lige være det bedste for København på den lange bane. Og ikke private bygherre der måske kun vil have deres egen interesser på spil fra starten, men kan komme på senere. En ambitiøs helheds plan der har alle facetter med i planlægningen, inden start.
- Hvis den kan det, er det genialt og værd at tage med.
- Jeg synes det er en helt forkert tænkt løsning ift at sikre mod vandstandsstigninger. Det kan ikke være en bæredygtig rigtig løsning ift fx miljø . Skrot ideen og tænk forfra..
- Jeg ved ikke nok om det samlede projekt, og man er nødt til at se på det samlede projekt. Jeg finder det ikke sandsynliggjort, at der er behov for 35.000 boliger yderligere. Jeg finder ikke, at København kan optage så mange beboere, og synes istedet at man skal finde muligheder for at mindske tilgangen til Kbh, ved fx at udflytte uddannelsesinstitutioner. Alle boliger skal være med beboelsespligt.
- Ved for lidt om projekt og alternativer til at kunne svare konkret
- Lynetteholm er et misfoster, der slet ikke tager hensyn til bæredygtighed og Københavns beboere der ikke en gang er blevet spurgt på demokratisk vis. Projektet er sammen med havnetunnelen dyrt og underfinansieret. Der er ikke lavet en vvm-undersøgelse inden det kortfristede høringssvar. Der er slet ikke oplyst borgmestrer har foreslået. Kystsikring kan laves langt billigere og bedre uden at bygge en kunstig, ubæredygtig, kostbar ø, som vil generere forurening og
- Man kunne bevare naturområderne på Amager. Natur dræner områder for vand. Fremfor en stenbro.
Det kunne være rart om man ville bruge den samme mængde ressourcer, helst mere, på at stoppe klimaforandringerne.
- Vent og se om vandstigningen faktisk kommer. Indtil videre har det mere været snak end realiteter
- Lynetteholm er et alt for dyrt prestigeprojekt og bliver ikke særlig spændende. Et smalt dige i vandet vil kunne klare vandstandsstigningen i stedet. At sørge for boliger til flere borgere må kunne løses andre steder i byen.
- Der burde hyres et eksternt uvildigt bureau/firma til at grundigt undersøge om Lynetteholmen har den tilsigtede effekt på vandstand og stormflod.
- Jeg er ikke i tvivl om nødvendigheden af at stormflodsikre København, men savner mere oplysning om en alternativ løsning af problemet. Svært at overskue konsekvenserne.
- At finde hel ny løsning for at sikre metro betalinger. Vis bygge nye boliger skal der sikres almindelige kommunale borgere kan bosætte sig i disse da denne gruppe er vores service og sikring for et sundt og velfungerende storby på mange planer. Storbyer er til for den brede befolkning og ikke top skatteyderne. København skal være for almindelige københavnere og have rod som en metropolitansk storby
- DROP PROJEKTET
- Jeg synes, at løsningen fint kombinerer både behovet for yderligere bebyggelse i København med behovet for kystsikring. Det er dog vigtigt, at der bliver mulighed for andre end By og Havn at komme med indspark til den endelige løsning.
- Uanset hvad, skal der laves en dæmning, barriere eller kæmpe sluseanlæg som ex. på Themsen. Med Lynetteholmen slås flere slag på den gang.

Man må så bare håbe at der er byggeprojekter nok til al den jord der skal bruges.

Iøvrigt burde I foreslå et nyt navn - Lynetten stinker og giver dårlig smag.

- Sea Level Rise will be greater than projected. (IPCC documents refer). It is uncertain when that will happen, but it will happen.
What plans, emergency and recovery are being put in place and how will these be included in the current assessment.
- Lad os få en uvildig vurdering af risiko og evt relevant løsning, og ikke en anbefaling fra en aktør der har en større økonomisk interesse i et bestemt udfald. Det er useriøst.
- Jeg er ikke informeret om en videnskabelig og / eller ekspert redegørelse vedr. projektets indhold, begrundelse og funktion.
Uden sådant kendskab har jeg ingen kommentarer ...
- I London har man Thames Barrier. Lynetteholm er måske en fin måde at udvide København på, men der er måske andre (og billigere, måske tilmed fornuftigere) måder at sikre mod stormflod på.
- x
- Lynetteholmen vil blot bidrage til gentrificeringen af københavn. Find en anden løsning på stormflodssikringen.
- x
- Virkelig godt tænkt, kanon idé!
- Hvis vandstanden stiger, må man beskytte byen. Spørgsmålet er, hvordan man bedst gør det, så det er økonomisk og miljømæssigt fornuftigt. Jeg er ikke i stand til at vurdere det ud fra hidtidig debat og informationer. På den ene side kan Lynetteholm måske løse flere problemer på en gang. På den anden side er det jo ikke nødvendigvis fornuftigt, at der skal bo så mange flere i byen.
Kunne som altid være rart at få beskrevet mulige alternativer.
- Det lader til at være en god og gennemtænkt idé, der kan forbedre KBH. Men I skal være opmærksomme på, at det også vil forandre KBH. Det er forandringen af byen som et hele I skal være særligt opmærksomme på; Hvad gør det ved byen? Både før, under og efter. Det må således ikke kun være en ren miljøvurdering, men en forklaring af sammenhængen og konsekvensen for os som beboere.
- Det virker som om man prøver febrilsk at finde forskellige problemer som Lynetteholm vil "løse" men jeg er da sikker på at der er langt billigere og bedre metoder at sikre mod vandstigning og stormflod. Forstår simpelthen ikke hvorfor dette skal bruges som argument for at søsætte så stort og dyrt projekt.
- Vandstandsstigningen må forebygget nu. Vi ved jo det sker det sker.
- Andre muligheder bør belyses grundigt
- Overordnet lyder det som en rigtig god løsning.
Min bekymring går på at man ikke må ødelægge udsigten fra blandt andet Kastellet..

For eksempel ved ikke at bygge så meget i højden at byen mister noget af dens charme. Maks 3 - 4. etager. ?

- kedeligt, at selve København skal "lukkes inde" - men
hvis klimaforandringerne fordrer det, er der måske ikke andet at gøre, bortset fra at en "almindelig" sluse ville
være mere hensynsfuld med hensyn til oplevelsen
af København ...
- Umiddelbart lyder det som en god ide men det ville jo være fint at forstå den samlede plan for værn mod vandstigning og hvad alternativet er
- Jeg kender ikke alternativerne til Lynetteholmen og kan derfor ikke tage stilling til om det er den rigtige model
- Det er to helt forskellige ting
- Jeg er modstander af Lynetteholmprojektet. Det vi har brug for er mere natur.
- Jeg har desværre ikke viden nok på området til at kunne besvare det spørgsmål, en vigtig ting i forhold til an borgerinddragelse er oplysning om forskellige muligheder og hvad de hver især har af fordele og ulemper
- Det er mange penge på en "del - løsning.
kunne der ikke indlægges et samlet projekt der tager højde for mere da vand ellers vil kunne løbe "ind af bagvejen". derved synes en stor mængde arbejde og penge spildt.
- Det vil sandsynligvis være et tilstrækkeligt værn i vores levetid.
- Byg en ny lufthavn ude på Lynetteholmen og byg så i stedet en ny by i det gamle lufthavnsområde.
Adskil støj og befolkning
- Lynetteholmen er ikke nødvendig.
En forstærkelse af dæmningen ved Trekroner er tilstrækkelig, og langt billigere.

- Hvis der bliver behov for en løsning, så kan man lave en justerbar sluse ordning, som kun er i funktion når behovet er der. Det vil kun være i en meget begrænset periode.

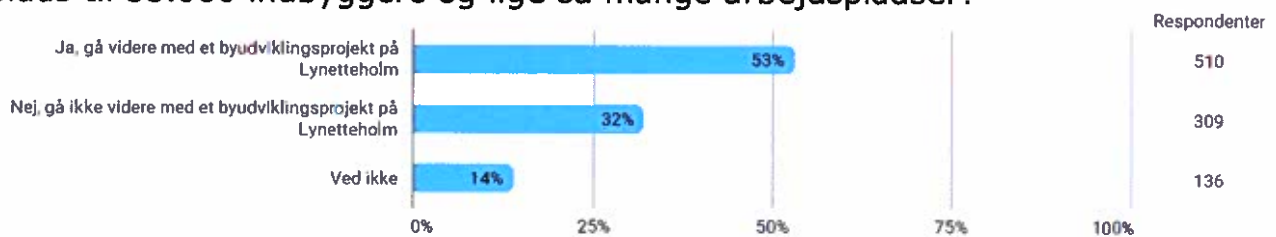
Det vil være en katastrofe for oplevelsen af Kbh. og især havnen, hvis man spærre byen inde bag denne mur af bebyggelse.

Rolf Iystrup andersen

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



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



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

- Det er svært at tro på at miljøhensyn bliver taget alvorligt og at de boliger ikke bliver til dem der kan betale god beliggenhed og boliger uden bopælspligt der lejes ud til firmaer osv. Indtil nu har det været sådan både på papirøen og mange andre steder i havneområdet, det er lejligheder til folk der har en rigtig god økonomi og ikke almindelige lønarbejdere. Desværre har en stor modstand i høringer fra Københavns befolkning ikke kunnet ændre på de beslutninger der bliver taget.
- Stort overvejende grønt område.
- Området bør udlægges til naturpark. Udflytningen fra København er lige så stor som tilflytningen, men nævnes aldrig i projekterne. Bopælspligten i København er kun på 180 dage for ældre lejligheder og er afskaffet for nybyggeri. Hvad skal vi med ejerlejligheder, hvor ejeren ikke selv bor?
- Det er et politisk projekt, det ikke er født af nødvendighed. Det kunne byudvikles mange andre steder i Københavns omegn i stedet. F.eks. langs den kommende letbane.
- Ingen kommentarer
- Stod der virkelig billige boliger ??? Kommunale bygherrer tak - det er sgu skatteborgernes jord
- Den hidtidige befolkningstilvækst i København hænger bl.a. sammen med vækst i antal arbejdspladser i og omkring København. Covid-19 har vist, at hjemmearbejde qua digitalisering giver ophæver de velkendte normer på arbejdspladserne. Stor sandsynlighed for behov for færre kvadratmeter til kontorer mindre behov for at bosætte sig tæt på arbejdspladsen, da meget arbejde kan foretages hjemmefra. Lynetteholm er fortidens løsning.
- Jeg må se på Ørestaden som et skæmmende eksempel og arbejde på en ny bydel hvor der er mere liv, og beboerne har større mulighed for at have indflydelse på hvordan deres nærmiljø skal se ud. Stueetagerne bør give mulighed for myriader af små sociale foreninger nu hvor detailhandlen er ved at dø ud.

- Centralisering af erhverv, boliger og politisk magt udelukkende i København har vist sig, at ødelægge lokal samfund i hele Danmark. Spred og fordel derfor muligheder, erhverv, boliger og befolkning til hele landets glæde og mulighed !
- Men det sænker ikke boligpriserne...tværtimod! Og det er vel også OK.
- Superprojekt !
- Jeg mener der er flere, og langt mere konkrete, udfordringer i København, som er langt vigtigere for den almindelige København er at få løst.
Desuden er det min opfattelse, at al erfaring viser, at den type boliger man må formode bliver opført, ikke vil være tilgængelig for en almindelig borger.
- København er blevet væsentligt mere nederen at bo i efter befolkningsstigningen. Ikke mindst er det totalt udknaldet at gøre plads til så mange børnefamilier, når de alligevel flytter ud igen. Gør dog forstæderne til fede steder at bo igen.
- jeg tror det er en god idé
- Man kan byudviklet både Lynetteholm og Københavns omegn.
- Hvis det giver et åndehul til københavnernes som Refshaleøen, er det en god idé.
- Ja til stormflodssikringen. Det behøver ikke at være den store ø men en sikring der passer til vandtrykket.
Skan huslejen ned skal projektøkonomien fratages projektet. (By og Havn)
- Vigtigt at tænke levende byrum ind. Må ikke blive sterilt og indadvendt. Skal være ny bydel for alle københavnere.
- Byen er allerede stærkt forurenset. Nu har vi også oplevet udfordringerne ved en pandemi. Vi har ikke behov for st stimle flere tæt sammen. Dette er ikke fremtidssikret.
- Skab i stedet nye gode bymiljøer udenom København (Green Belt tanken)
- God ide, men skal være markant mere fokus på bæredygtighed samt billige boliger og almennyttige boliger. Som det er nu får udviklerne lov til at bygge det de ønsker og selvom deres beregninger og tegninger viser de giver plads til almennyttigt byggeri, bliver det reelt aldrig bygget.
Så der skal indskrives flere krav til billigt byggeri som kan skabe en bydel ikke udelukkende af rige mennesker som eksempelvis Nordhavn.
Og væk fra Ørestad som er tom og kold.
- Det ene udelukker vel ikke det andet.
- Det bør tænkes ind at arbejdsmønstre og arbejdspladser ændres. Skal København udvikles til at huse 150.000 flere i 2050, bør der prioriteres plads til forholdsvis flere boliger på Lynetteholm.
Samtidig bør projektet vel så fremskyndes, det nytter jo ikke meget at referere til et behov i 2050, hvis man først kan nå i mål til 2070.
- Folk søger fortsat til storbyerne og dermed også til København. Det vil være svært at stoppe tilflytningen til storbyerne, og København er derfor nødt til at finde nye områder for boligmuligheder.
- København er allerede overfyldt, alt for mange mennesker og biler. Der skal være plads til danskerne i byen, men den skal ikke prøve at tiltrække en masse udlændinge, arbejdspladser udefra. Virksomheder og uddannelsesinstitutioner skalfordes i hele Danmark og der skal være bopælspligt på alle boliger. Forbud mod boliger til turister, ex. airbnb
- Jeg mener, at udviklingsprojektet på Lynetteholmen succes er i høj grad afhængig af hvor "grønt", eller miljøvenligt, byggeprojektet bliver! Fordi det med sin miljøinnovation, eller udvikling af "know how" til anlæg af bynatur og selv samme, kan danne konsensus for et fremtidigt grønt byggeboom i dansk byggeindustri, i kraft af de erfaringer man gør sig i forbindelse med projektet!
- Totalt forfæjlet projekt/idé.
- Vi der bor i København må gøre plads til andre der ønsker det samme
- Jeg mener at der at hovedstaden trækker for mange arbejdspladser og indbyggere til sig, det må være muligt at anvende, om ikke HELE Danmark, så ihvert fald en større del af Sjælland så man ikke forsat koncentrere udviklingen omkring København
- Kommer an på miljøvurderingen.
- Nej der skal ikke bygges der, det bliver en blindtarm
- Man kan ligeså godt tage højde for alle miljø relaterede spørgsmål og hensyn, så der ikke skal bygges om. Bygge pænt, grønt og attraktivt.
- Se mine tidligere kommentarer.
- Den virker god
- Vi er mange der gerne vil bo i hovedstaden og i noget der ligner storby. Jeg er heldig at have fået mulighed for det, men jeg synes også andre skulle have mulighed for det. Og jeg synes man i byudviklingen skulle tænke på at nudge til at der bliver flere centre i byen, så der ikke er få bymidter og en masse forstad, men så butiksliv, bolig og måske industri kan fungere side om side, og man har en bydel man kan identificere sig med.

- Hvis man ikke udvider med Lynetteholmen, må byen udvides i de andre retninger, som ikke vil være til så stor gene.
- Det lyder generelt som en rigtig god idé. Min eneste frygt er, at København i høj grad er ved at blive til en by, hvor kun rige mennesker har råd til at bo. Det ville være så dejligt, hvis nye boligprojekter – fx beboelse på Lynetteholmen – ville skabe billigere boliger, så vores skønne hovedstad kunne være en by for alle og ikke kun de rige og velstillede.
- I stedet for Lynetteholm skal det foretages byudviklingsprojekter i Københavns omegn og andre steder på Sjælland. Byudvikling på Lynetteholm vil skabe endnu mere trængsel og forringelse af miljø i København. Københavns Havn bag Lynetteholm bliver en død sump. Lynetteholm må IKKE etableres!
- København skal ikke facilitere flere indbyggere - vi har allerede med de mange tilflyttere og turismen nået et smertens-punkt som denne gamle middelalderby ikke er tjent med, hvis beboerne skal kunne trives. Der bør sættes på en udflytning til attraktive satellit/landsbyer med gode forbindelser til byen.
- Det ville være visionært og en gave til fremtidens borgere, at et byudviklingsprojekt på Lynetteholm udelukkende fokuserede på etableringen af en skov med bakker og vandfald. Samtidig skulle man nedlægge kommunerne i hele hovedstadsområdet og indføre et tidssvarende styre uden alle de individuelle bykonger og individuelle kommuneskatter.
- Planering er altid en god ide =
Planering | Vi skaber en pæn og jævn overflade
- Det ville være dejligt om det kunne vente til næste generation. Da København har været meget belastet i mange år, med nuværende Metro byggeri med tung lastbil transport med mere.
- god ide at lade folk bo i KBH istedet for at pendle fra vestegnen. Men det ene projekt udelukker vel ikke det andet !
- Hele hovedstadsregionene skal gentænkes i en sammenhæng. Det forslag til nye boliger der ligger i Lynetteholman, er ALT for kostbart. Der skal, lægges vægt på boliger som 'almindelige' børnefamilier kan betale - herunder betydeligt flere lejerboliger. Men i øvrigt skal hele planen for boliger + transport + erhverv tænkes i et regions-hovedstaden perspektiv, som også giver plads til at bevare og understøtte naturområder, og gode liv for børnefamilier m.fl.
- Boligerne på Lynetteholm, vil uden tvivl, havne i liebhaverisegmentet.
Desuden vil den "spærre" den gamle by inde og forvandle København fra en havneby udsyn til det modsatte.
Udvidelsen af byen, skulle man hellere opføre på Vestegnen som overordnet, og på sigt, trænger til et image-løft og en kulturelt bredere sammensætning borgere. Desuden er den trafikale infrastruktur allerede, mere eller mindre tilstede.
Mvh..
- Gerne Lynetteholm, men ikke flere boliger!
- Hovedproblemet er, at byens infrastruktur overhovedet ikke er gearret til en så voldsom udvikling. Hvis man vil omdanne København til en multimillionby kræver det en langt, langt mere omfattende ændring og nytænkning af byen. Med projektet her lapper man bare videre på en by, der er ødelagt af 100 års elendige lappeløsninger og manglende visioner....
- Det må vel være muligt både at gå videre med projektet på Lynetteholmen og at gå videre med andre projekter andre steder omkring og udenfor hovedstanden. Det ene udelukker vel ikke det andet?
- Der må være andre og langt mere oplagte steder at placere en ny 'bydel', hvis befolkningstilvæksten er vurderet til at stige så meget som nævnt.
Drop Lynetteholm helt og lad os beholde åbenhed, vidde og kig udover vandet; byens helt unikke beliggenhed ved vandet!
Man ødelægger og klistrer København totalt til med (grimt) byggeri!
- Det bør ikke være historisk bestemte kommunegrænser, der afgør, hvorledes man bygger flere boliger til en befolkningsstigning i hovedstadsområdet.
- Brug pengene på infrastruktur og boliger. Meget bedre offentlig transport og flyt arbejdspladserne ud.
- Tankegangen er bag befolkningsstigningen er forældet. Den internationale løsning på klimaflygtninge/ flygtninge grundet internationale politiske relationer peger i en helt anden retning.
- Det er en kendt måde, f.eks Christianshavn og Nordhavn, at udvikle og få mere plads i byen.
- Kender ikke nok til projektet
- Der er allerede bygger alt for mange ejendomme i og omkring Kbh - og de oprindelige københavnere flygter ud af byen. Flere indbyggere betyder øget forurening, flere biler, flere cykler, flere køer, mere skrald og mindre natur. Der burde istedet fokuseres på at bygge nogle grønne

områder for københavnere. Under lockdown sås det tydeligt hvor svært det var at finde huse områder at være i i Kbh uden at der allerede var flere tusinde andre!

- Der må og skal andre kreative løsninger til, som udspringer af ønsket om en anden bygge- og storbykultur.

Jeg er personligt parat til at ofre Saltholm, uden at jeg kender miljøvurderinger, til byggeri.

- Planlæg billige boliger blandet med dyre af hensyn til mangfoldigheden i byen
- se min tidligere kommentar
- Der bliver kun plads til de rige. Indfør bopælspligt i hele byen, så bliver der plads til flere, og priserne stabiliseres.
- Byg lavt, varieret og med plads til børnefamilier og rekreative områder.
- Pas på Trekroner og Middelgrunden og Langelinie og lystbådehavnen
Den gamle havnefront må ikke "forsvinde"
- Jeg er uenig i at en byfortætning er vejen frem. Jeg vurderer at flere post covid vil ønske at bo udenfor storbyer og mener man først og fremmest burde arbejde på at sikre en bedre trafikal infrastruktur i områderne omkring KBH, så det er nemmere for folk at transportere sig ind til byen. Det ville også kunne skabe mere liv i provinsen. Danmark er et lille fladt land hvor man nemt ville kunne lave lyntog som i Japan, hvis man havde politisk vilje til det.
- Man må sørge for at kørslen med opfyld bliver til minimal gene for byens nuværende indbyggere. Og ikke mindst trafikmæssigt forsvarlig og sikker
- Historien viser, at vandring fra land til by er en vedvarende ting. Derfor må der tages højde for dette i byens planlægning. Når graden af hjemmearbejde samtidig er stigende, er behov for pendling hjem/arbejde ikke ligefremproportional med befolkningstilvæksten og vækst i boliger.
- Jeg er meget usikker på værdien af By & Havns bidrag til hovedstadens fremtid.
- Har intet imod Lynetteholm, men jeg har principielt noget imod at byen bliver større - for enhver pris.
- Byg tæt og gerne lidt højt. Ikke forstadspræg.
- De er meget fint at i vil lave det men der er stadigvæk mange år til det står oppe, man kan vel lave det hurtigere end 50 år. Det er rigtig lang tid at vente på det projekt og der er jo også mange tilladelser der skal søges om inden man kan gå igang. personligt er jeg nok ikke her til at se det færdigt men derfor kan det jo godt gavne andre at i fremskyder projektet
- PS jeg bor i Frederiksstad, og den findes ikke på kortet i det første spørgsmål, Alvorlig bøv....

PPs vandvittigt.....

- Hvorfor ikke udbygge mod Sjælland. Herfra er der jo gode trafikforbindelser i forvejen
- Ny distance arbejdsmuligheder kan ændre forhold til vækst prognoserne for Kbh. på den lange bane

Kunne godt ønske at høre mere om renseanlægget Lynettens fremtid/planer ifm. dette oplæg

- Sæt et rør i dæmningen til Lynetteholm ligesom røret i Benzinøens dæmning, så sportsroere får sikker gennemfart uden motorbåde fra Sundet til havnen.
Læg et tilsvarende rør fra bunden af Margrethesholmshavnens lille vandløb ind mod Stadsgraven under Refshalevejen ud til Stadsgraven, så der bliver adgang for lille robåd mellem Margrethesholmshavn og Stadsgrav der . Disse to rør alene vil gøre København til et storslået vandsportsparadis for den bløde vandsport !
- Jeg synes der burde være et langt bedre samarbejde og mere koordinering af bolig, arbejdsplads og transport i hele hovedstadsområdet inden der laves et stort nyt byudviklingsprojekt.
- 1. projektet burde hedde "et byafviklingsprojekt", jf mine bemærkninger til sp.15.
- 2. Borgerrep. medlemmer bør spørge til hvordan Lynetteholm kan modvirke prisstigninger på byens boliger, herunder vurdere hvem og hvordan der argumenteres.
- 3. Nyopførte boliger bør ikke som nu have mulighed for at førstegangskøber ikke har bopælspligt.
- 4. Bystyret skal fremme andelsboliger og sikre, at disse boliger ikke kan kapitalisere
- Nej
- Der skal være større afstand mellem husene end i nordhavn og flere grønne områder, så tallet 35000 indbyggere er for højt sat.
- Brug pengene på udvikling af boligområder i forstæderne til Kbh og forbedring af infrastrukturen i hovedstadsregionen. Det vil være en bedre løsning, der tager højde for miljø, borgernes livskvalitet og samfundsøkonomien. Og samtidig levner økonomi til at sikre mod vandstigninger i havnen.
- Hvorfor ikke udbygge Ørestaden. Der er stadig god plads. Og riv Christiania ned og byg nye boliger.
- Lynetteholmen vil radikalt ændre udseendet af Københavns havn. Byens navn baserer sig på det faktum at det er en havneby og hele dens ånd er havneby. Lynetteholmen vil ødelægge meget af hvad der gør København så attraktiv at bo i, og der er bedre alternativer.

- Kbh. skal forblive at være en by i udvikling, både som hovedstad, for borgere og som magnet for turister og investorer og erhvervsliv!
- Nej
- Det skal sikres, at bebyggelsen bliver både arkitektonisk smuk og varieret, og at der kommer større afstand (og måske grønne områder) mellem bygningerne.
Sporene skræmmer i Nordhavnen.
- Det virker logisk at forme en form for ringvej, der vil binde Refshaleøen sammen med København. Når dette anlægsarbejde er i gang, giver det mening at få plads til flere boliger, og derfor anlægge en kunstig ø i samme ombæring. Samme ringvej forestiller jeg mig, vil give positiv effekt på trafikafviklingen i det centrale København.
- -
- Flyt hellere disse aktiviteter ud i omegnskommunerne, de savner aktivitet, liv og kultur.
- Se tidligere kommentar. Dette vil forringe livskvaliteten ved at bo indre København, og belaste alle offentlige områder med en stærk overbefolkning.
- Har endnu ikke set nogle nybyggede boliger, som almindelige mennesker har råd til at bo i. Natur og rekreation på lunetten og ikke høje bygninger.
- Hvad nytter det, hvis det kun er 35000 i år 2070? Det er jo alligevel for lidt og for sent?
- Se tidlige kommentar
- kom igang;)
- Social housing must be a priority and ensure mixed groups live in the area (this means including immigrants, and people from across the economic spectrum - poorer and richer inhabitants). The Nordhavn area of the city (developed by By & Havn) has sadly been populated mainly by higher income (white) inhabitants. Also ensure plenty of trees, parks, green spaces, beaches and harbours plus biogas heating/ heat pumps on Lynetteholm to make it healthy place to live.
- Det skulle i projektet tages mere hensyn til en større diversitet f.eks. husbåd områder, boliger som stadig med god placering er til at betale, således at man ikke ender op med boliger som på Nordhavn
Ligeledes skal man forsøge at bibeholde charmen som på nuværende tidspunkt er på Refshaleøen
- Kommunerne og kommunalt ansatte skal jo have noget spændende at lave.. jeg synes projektet lyder som et forkert fokus, og ressourcerne skulle allokere andet steds. Et eksempel på at borgere og kommunal ledelse ikke er enige om hvilken vej København skal gå
- god ide
- By & Havn er sat i verden for at skabe størst mulig indtjening på grundsalg. Det er ikke et hensigtsmæssigt udgangspunkt for at skabe den gode by, der skal give livskvalitet også om 100 år og derefter.
- -
- https://www.youtube.com/watch?v=K4icpF0S5BM&ab_channel=TheLife-SizedCity&fbclid=IwAR3o9XNp2XqS6ij4uWEsZnefJDyfbctLP2jpbPmYlhoqqijnDBTzNXgCLMg
- Husk at få masser af grønne områder - dem mangler vi i høj grad i København
- Synes godt det kan foregå sideløbende med andre byudviklingsprojekter om at udbygge yderdelene af København.
- Der er masser af plads på øvrige Sjælland
- Vil skade alle sejlere
- Ja. Jeg kan kun tage stilling til om den videreudvikling er en god ide, når jeg kender den faglige vurdering af miljømæssige konsekvenser.
Hvis det kan sikre København mod stormflod og i øvrigt ikke bringer andet i fare, så har jeg ingen bemærkninger til projektet.
- Byudviklingsprojektet skal tage højde for
 - færre biler
 - gode cykelforhold og fodgængerforhold
 - grønne områder
 - færre boliger
- Jeg tror ikke man kan holde boligpriserne nede ved udvidelse af byen, der kommer bare flere beboere til, som nogen kan tjene penge på. Man skulle hellere indføre en boligpolitik, der medvirkede til, at holde boligpriserne der, hvor byen stadig kan være befolket af alle slags mennesker - ikke kun de velhavende og dem, der kan investere i boliger
- Det er vigtigt for DK at have en pulserende international hovedstad med mulighed for at arbejde og studere uden for lang transports tid, og med god infrastruktur. Havneringen kan ikke blive startet op for hurtigt og staten bør være med i langt større grad til at betale for etableringen, som ved vejarbejder i det øvrige Danmark.

- Det er alt for omfattende, dyrt, forurenende, tidskrævende. Det skaber mere trafik, ikke mindre. Det er at sætte den nuværende udvikling på steorider, drevet af By&Havn og developerne! Det passer slet ikke til Kbh's image og vision om bæredygtighed og co2 neutral i 2025. Udvid byen på bæredygtig vis i de eksisterende udviklingsområder (Nordhavn, Refshaleøen, Ørestad etc), samt i de omkringliggende kommuner.
- Hvis man vil have flere boliger til byens borgere, kan man stoppe hotelbyggerierne, omdanne hoteller til boliger og stoppe omdannelse af lejligheder til hoteller, Airbb og lign. Tomme erhvervslokaler og lign. kan også omdannes til boliger, så den allerede eksisterende by ikke tømmes for liv -
- Jeg synes det er spændende og visionært.
- Der skal ikke kun bo mennesker i København. Det beriger ikke byen med en ny bydel a la Ørestaden, hvor folk ikke gider at bo.

Det er en skandale at finansiering af trafikal infrastruktur er et kommunalt anliggende - det er normalt en statslig opgave.

- Det er ikke rigtigt, at der vil være så mange yderligere tilflyttere. Flere og flere overvejer at flytte væk fra byen
- Jeg tror at Lynetteholm vil blive en succes for København..., mange var også skeptiske overfor Ørestaden i sin tid, og den er nu blevet "in".
- Drop det. Jeg bor i Gl. Holm og arbejder i Nordhavn. Jeg ved hvad jeg taler om.
- 35.000 flere mennesker på Lynetteholm kan vel gå, men infrastrukturen skal tilpasses og fungere. Omegnskommunerne skal også udvikles i takt med at der kommer tilflyttere. Der må ikke proppes for mange mennesker ind i midtbyen.
- Det er dagen kanon god ide hvis man kan lede trafikken fra Nordhavn til Amager uden om Indre By og slå to fluer med ét smæk og lave en ny bydel, som jeg VIRKELIG håber bliver smuk og IKKE bliver bygget som skyskrabere bare for at det skal være billigere at skabe nye boliger. Det er simpelthen for grimt og ufatteligt at der bliver bygget så grimt i Indre By!!
- Ikke andet end jeg ikke syntes det er en god ide.
- Det er latterligt at tro, at befolkningen vil flytte ud på Sjælland og langt væk fra Kbh. Så længe arbejdspladserne er i Kbh. så vil folk bo i nærheden.
- Hvis man bliver ved med at udvide kbh. ud i Øresund, vil "udkants Danmark" snart begynde ved Valby bakke
- Selv om København er hovedstaden er vi fortsat en lille by målt internationalt. Ved god og genial planlægning og tilrettelæggelse vil vi kunne skabe noget helt nye bydele som ikke skal ligne Nordhavn og Ørestad men hænge bedre sammen med grønne områder, kulturliv, bolig og forretninger og cafeer i skøn forening - det er total misforstået det der er sket i Nordhavn og Sydhavn.
- Lynetteholmen løser nogle af byens udfordringer med bosætning, der ikke kan løses ved at byudvikle forstæderne.
- Befolkningstallet stiger ikke til det tal, der regnes med ... det er modbevist.
- Det er vigtigt at tænke sig bedre om, end da man fx lavede Ørestaden, og havneprojekternr, som alle er grimme og uden sjæl
- Det tager mange år at gennemføre byggeriet og dermed en uendelig strøm af lastbiler og anden trafik, larm og forurening. Derfor ønskes projektet ikke.
- Udvid boligemarkedet i omegnen af København.
- Det bliver bare endnu et nyt område for velhavere og virksomheder. Det handler bare om at skaffe penge .
- Vi mangler de grønne områder. Der bygges for meget og alt for tæt. Der bliver en voldsom foruren med tung trafik gennem en by der i forvejen er belastet. Projekterne må ud i yderkommunerne. Vi kan ikke være nogen steder...
- Lynetteholmen vil være en blindtarm med risiko for flaskehalsproblemer, hvilket ikke kan være ønskelige.
- byudviklingsprojektet kun positivt, hvis omegnskommuner inddrages til trafikmæssige løsninger for hele hovedstadsområdet. Staten bør styre projektet for en helhedsløsning.
- Boliger skal have topprioritet
- tilsyneladende for tæt beboelse og ringe vejforhold. Der er ikke plads til el biler nok
- Hvis vel at mærke at det bliver med boliger i alle prisgrupper med henblik på at skabe en by for alle. I en tid med stigende polarisering er det endnu mere vigtigt at vi møder mennesker på tværs af etnicitet, religion, uddannelse og ikke mindst indkomst. Det synes jeg at vi som by og hovedstad har pligt til at tænke ind i vores byplanlægning.

- Når I i forvejen gør beboerne i Indre Bys liv umuligt, med restaurant/ cafe bevillinger så ingen kan sove mere, og I samtidig fjerner vores p- pladser, så I presser os ud af byen, er det totalt hykleri, at I nu vil fylde by- området med mange flere beboere. Byg dog udenfor København!
- Hvis det (forhåbentlig ikke) besluttet at bygge Lynetteholmen, vil det blive meget tungt med trafik af store køretøjer gennem byen. Det kan undgås, hvis man bruger vandvejen, altså både, pramme og flydekraner, så det kæmpemæssige byggeri ikke belaster Christianshavn, broerne, indfaldsvejene mm.
- DROP hele projektet - men lav forbedringer på allerede eksisterende arealer. Og god infrastruktur.
- Jeg synes også man burde se på Christiania. Hvorfor bygger man ikke en masse studieboliger der. Det er groteske at det område er fredet.
- Umiddelbart lyder det som en god idé, der forhåbentlig også vil kunne binde byen yderligere sammen samtidig med at man kan fjerne yderligere tung trafik fra indre by.
- Jeres spørgsmål er så forbandet værdiløst. Det er altså useriøst.
- By&Havns interesser varetages ikke i lukkede administrative fora unddraget offentlighedens indsyn og reelle mulighed for at standse projektet.
- Gå videre med byudvikling i Københavns omegn og på resten af Sjælland. F.eks. moderne landsbysamfund med lys og luft, og plads til børnefamilier og enlige forældre til rimelige penge med arbejdspladser og kollektiv trafikmuligheder.
- København bliver ødelagt og lukket inde i forhold til adgang til vandet som allerede flere steder. Udvid i kommunerne omkring København i stedet. Det handler jo nok mere om penge for bygherre Ødelæg nu ikke mere end allerede gjort
- Mere plads mellem bygninger end Nordhavn. Mere blandet byggeri med bolig, kontor, butik, café, kultur osv. indtægt nogle grønne ruter til løb, cykel osv.
- Bolig argumenterne for lynetteholmen, er dårlige.

Det er helt OK at boligpriser stiger i indre by. Det vil på sigt smitte positivt af, på andre kommuner i nærområdet.

I stedet for at kæmpe hårdt for at holde priserne kunstigt nede i kun indre by, kunne man komme resten af kongeriget til gode ved at lade prisstignere i københavn smitte af til andre nærkommuner.

- Det er alt for dyrt. Det er langt billigere at etablere nye boliger i land. Og de mange overskydende milliarder kan så bruges på hospitaler, skoler, havnetunnel, evt skattenedsættelser, og så har vi et langt bedre samfund.
- Måske det var en god ide at fremme indflytningen, lidt længer uden for København. Vores by er plastreret til med huse . Åndehuller er vigtige for mennesker
- Det er en stor stigning der vil lægge pres på forsyninger, trafik, infrastruktur og meget mere. Derfor skal KK og Staten se på alle realistiske muligheder.
- Der er uendelig meget plads, rundt om Kbh. brug det, og lad for gud skyld være med, at ødelægge den havnefront som en af Europas smukkeste byer har. At flytte byen mod Sverige, giver de anslået 35.000 borgere og nogle arbejdspladser, som ingen gavn har af det, den udsigt og den luft, som rettelig er en stor del af København.
- KK bør sikre, at der bygges boliger til studerende/enlige og ikke de store lejligheder, som f.eks. i Nordhavn og på Margretholmen.
- Siden Ritt lovede billige boliger i Kbh, har vi spejdet forgæves efter den slags. Tror mange Københavnerne vil ændre holdning, positivt, hvis en anelig andel af boligmassen på Lynetteholmen, vil indfri denne vision. Eks. familieboliger på Lynetteholmen til under 10000kr pr måned, alt inklusive, vil være en vision mange kunne bakke op omkring.
- Vigtig at undgå høje priser for boliger. Gennemsnitsomkostning til boligudgifter/km må ligge UNDER den nuværende for København
- Visionært!
- Det er ikke heldigt, at befolkningen koncentrerer så meget i Kbh. Man burde gøre mere for at stoppe afviklingen af "udkantsdanmark." Det skal være en egentlig udvikling, ikke bare udflytning af statslige institutioner, som ikke løser noget.
- jeg vil gerne oplyses mere
- Der skal stilles høje krav til kvalitets arkitektur, så det ikke bliver moderne slum, som der allerede er en del af i Ørestad for slet ikke at tale om rædslerne på Kalvebod Brygge. Det må ikke blive ren spekulation.
- By & Havn skal ikke have lov til med opførelse af Lynetteholm at frarøve Københavns borgere den eneste udsigt ud til Øresund, ødelægger det sted, hvor 'Slaget på Reden' fandt sted - med det

formål at tjene penge til By & Havn, som har alt for stor magt i København, samtidig med at virksomheden er uigennemskuelig.

- Nej
- Byg andre steder. Flyt CPH til Roskilde - så er der plads.
- Ja, det er aldrig vist, at mange nye boliger giver lavere boligpriser på boligmarkedet generelt. Vi mangler et hovedstadsråd, der kan se på en samlet byudvikling for hele hovedstadsregionen.
- Byudvikling og beboelsesforhold er slevfølgelig vigtige. Men der er rum til at udnytte eksisterende landarealer, udbygge infrastruktur mm.! Ørestad er endnu ikke fuldt befolket, Nordhavn bygges stadig og Amager har også fine muligheder for merbyggeri. Ligeledes er der plads mod Avedøre og længere sydpå langs den skønne kyststrækning.
- Samme svar som tidligere
- "Det har været fremme i den offentlige debat, at man som alternativ til et byudviklingsprojekt på Lynetteholm kan tage højde for den forventede befolkningsstigning i København med byudviklingsprojekter i Københavns omegn og andre steder på Sjælland." Det synes jeg lyder som en rigtig god idé.
- Har man taget højde for den demografiske udvikling? Om 30 år vil den mindste generation (2013) have en alder omkring 37 år og "babyboomerne" vil muligvis være død. Er det immigrationen man beregner i den stigning på 150.000 flere borgere i KBH?
- Hvorfor flere indbyggere i København ?
Hvordan kan man være sikker på, der kommer så mange flere ?
- og som ønsker at bosætte sig der og ikke i andre omegnskommuner ?
Meget luftigt projekt.
- Der er allerede for mange lastbiler inde i københavn, sæt en stopper for det. Det ligesom med Nordhavn, en masse unødvendigt miljøskadende arbejde, for at få profit.
- Med 35.000 flere indbyggere på Lynetteholm, vil der komme stort pres på den eksisterende infrastruktur, da det langt fra er alle 35.000 der udelukkende vil leve og opholde sig på Lynetteholm alene. Man bør tage en befolkningsvækst på 35.000 på den relativt lukkede side af København med i betragtning, når man i øvrigt planlægger hvordan resten af København skal kunne håndtere en så stor befolkningstilvækst på så afgrænset et område
- Hvis det bliver lige så dyre boliger som alt andet nybyg ved havnen, så find på noget andet! Bare ikke flere kontorer... der står rigeligt med tomme kontor kvadratmeter i Indre by men vores unge kan ikke flytte hjemmefra!
- Det er jævnt fed.
- Igen: hvad er alternativerne mere præcist?

Men det er sikkert fint

- Det hører allerede fortiden til, at "man" skal bygge ud i vandet, og at nye, ofte dyre boliger skal ligge med vandudsigt.
Det er gammeldags. Tænk nyt. Gør det populært at bo udenfor København, sørg for god, offentlig transport, så skal folk nok flytte derud.
- København har stort set ikke plads til flere indbyggere.
Gå blot en tur i indre København. Folk er ved at falde over hinanden specielt i turistsæsonen og for mig som Københavner har jeg ikke længere lyst til at handle i indre by.
- Der er SÅ mange andre steder at udvikle København; alle omegnskommunerne, Nordhavn, Amager m.m. Jeg har svært ved at tro at økonomien i projektet kommer til at hænge sammen, da man i prospektet går ud fra at sælge byggeretterne til nogle eksorbitant høje priser. Selvom man får dem solgt, og der bliver bygget, vil det kun være endnu en bydel for den øvre middelklasse.. Har svært ved at se de gode argumenter for Lynetteholm.
- Spar ikke på god og smuk arkitektur
- Folket, byens diversiteter skal have råd til at bo i byen. Jeg støtter absolut ikke ideen om at bruge pladsen på boliger frem for grønne pusterum, hvis det kun kommer de rige til gode
- Der er tilstrækkelige muligheder andre steder i nærheden af Kbh. Lynetteholmen lyder som den dyrest tænkelige mulige løsning af en udvidelse af Kbh. - bolig og erhverv.
- Om vi vil det eller ej, så vokser byen og flere kommer til.
Så lad os være proaktive, bl.a med etableringen af Lynetteholm
- Vi har brug for at København ikke forvokser sig på kort tid. De nye kvarterer der er dukket op er meget utidssvarende med få grønne områder og uden nærmiljø. De bydele der fungerer er stadigvæk de gamle hvor rammerne er menneskevenlige, med menneskelige proportioner med gadeliv og grønne kroge med liv. De nye kvarterer er sten-døde, fremmedgørende og ikke bæredygtige i deres arkitektur.
- Bedre at decentralisere og udvikle Sjælland

- Der er ikke plads til alle disse mennesker uden at det går ud over miljø, natur og mennesker.
- Det er en meget konstrueret og ikke så naturlig udvikling af byen. Dels 'skygger' den for byens vandudkig, dels placeres en storby udfra en meget strukturel tænkning, som måske kan udvikle sig godt, men også virke lidt skræmmende når man ser den udvikling der har været i København, med lidt for hurtige bydelsudviklinger
- Vi har ikke set nogle videnskabeligt underbyggede alternative løsningmodeller at vælge fra. Tværtimod virker Lynetteholm-projektet som et megalomant prestigeprojekt blandt byggemagnater, snobbende arkitekter og elitære politikere. Det er en pengemaskine for By og Havn - og en hån mod den almindelige københavnere.
- Jeg synes fundamentalt det er en god og meget spændende ide, mest fordi jeg synes det vil være klogt at udvide byområdet der i forvejen er ved at være hårdt belastet.
- Nej. Men jeg synes man skal flytte arbejdspladser ud af Kbh. til andre dele af Danmark.
- Det er en del af en helhedsplan, der gerne skal række udover Københavns Kommune og nærmere omfatte hovedstadsregionen og tilgrænsende områder som ud mod Køge og Holbæk.
- Jeg syntes man skulle sprede Danmarks befolkning og gøre mere for øerne og udkants Danmark
- København er en fantastisk by i dag, den kan blive endnu større og bedre.
Jeg kan huske København i 1970'erne, derfor kan jeg se byen er blevet meget bedre på alle områder.

Udviklingen bør ikke stoppe her, derfor forsæt :-)

- København er nu så trængt af en overbefolkning der har resulteret i by sektorer der socialt ikke mere "hænger" sammen. Beviset herfor er den tiltagende afvandring til provinsen, der med øget tiltag vil fortsætte. Som historisk, social og kultur interessant hovedstad bærer København bremse tilgangen af nye borgere. Fremtidens byer vil tiltrække med ro og fred og dertil plads og et stærkt socialt og kulturelt sammenværd.
- nej
- Så længe der bliver prioriteret adgang til store mængder bynær natur, bilfrizoner og behagelige, arkitekturmæssigt bygninger og byrum og offentligt transport
- Lynetteholmen understøtter langt fra det fulde behov for boliger og erhvervsbyggeri med befolkningsudviklingen frem mod 2070 og 2100. Byg i stedet for på Middelgrunden, som er mere langtidsholdbar, samtidig med at havnen ikke bliver lukket inde og fritidslivet omkring vandet kan bestå. Det er billigere at udbygge Middelgrunden pga den lave vanddybde.
- Kom igang!
- Nej
- Vi må og skal sætte naturen først -værne om den, både til lands og til vands!!
Vi har nu mere mulighed for at arbejde hjemmefra end nogensinde.
Et stort og dyrt et projekt som Lynette-holm ikke er det vi står og mangler. Men først og fremmest tænker jeg på naturen Gå ind på Krak. Vælg luftfoto fra 1954, øverst, højre - og SE hvor meget der er blevet bygget!!!! There you have it! No more! Styrk udkantsområder i stedet for storbyen!
- Det bliver igen et projekt til de få og udvalgte der har råd til dyre boliger.
- Bliver der plads til, at 'almindelige' borgere kan købe eller leje en bolig? Eller kommer det til at være lige så dødt som fx Ørestaden?
- Nej
- Jeg foreslår at der arbejdes videre med en udbygning af den såkaldte fingerplan.
- By og Havn har allerede ødelagt så meget i København gennem alle årene.
Nu vil de også ødelægge selve Øresund, og resterne af udsigten dertil fra København.

Danmark har ved lov og ret rådighed over vores tabte hovedland: Skånelandene. Gør brug af denne ret. Hævd den! København er Skånelandenes hovedstad.

Flyt Københavns udvikling over sundet og bevar København i en harmonisk og helheds orienteret udvikling med hele dets opland, inkl. Skånelandene.

- Ingen ved om der fortsat vil være efterspørgsel efter boliger i København så langt ud i fremtiden. Falder efterspørgslen for vi slumområder i andre dele af byen
- Man har politisk flyttet arbejdspladser væk fra København for at få Danmark til hænge bedre sammen, så hvorfor ødelægge København og omdanne byen til en monsterbyggeplads i 50 år eller mere for at skabe endnu flere trængselsproblemer og forringe leve- og attraktionsværdien. Der står rigeligt med tomme dyre lejligheder og kontorer allerede.
- Opmærksomhed omkring deponering af forurenede jord
- Mindst halvdelen af det nye areal skal være "grønt område", som også skal være sikret mod stormflod.

- Uanset Lynetteholmen - så skal byplanlægningen ses samlet. Hvorledes planlægges beboelser andet sted - også i omegnskommunerne.
- Masser af andre muligheder for at expandere.
Avedøre feks, opfyldning her , motorvej ligger lige ved siden af
- Det var også sådan Christianshavn opstod.....
- Det vil også aflaste den trafik der er igennem indre by, idet mange vil have mulighed for at køre til Nordsjælland via Lynetteholm, og ligeledes med metro.
Mentroen fungere godt og det ville være dejligt med denne udvidelse, så trafik til lufthavnen også kan komme nordfra.
- Der skal tænkes nyt, noget alle kan betale, mangfoldighed i sammensætningen så det ikke går hen og blive enten rige, fremmede eller en anden model - små boliger, seniorboliger, plejecentre, sundhedscentre, mellemstore boliger, og selvfølgelig virksomheder som også er med til at skabe liv sammen med kulturelle institutioner. Men det skal tænkes stort og mangfoldigt på alle led
- Nej
- Gå videre med projektet. men også udvidelse af København mod andre kommuner (sydpå og vestpå)

Det er ikke en menneskeret at bo i indre by, eller i København.

- se tidl.
- Tidligere byudviklings-/udvidelsesprojekter i kbh har resulteret i halvdøde områder uden nødvendige skoler, institutioner, gymnasier og fødevarerbutikker og alt for utilstrækkelig offentlig transport.

Hvordan vil man undgå en gentagelse af sådanne fejlprioriteringer?

Det er derudover belastende for alle byens beboere, at flere klemmes ind i samme transportsystem.

Byg længere ude i forstæderne i stedet og lav mere gennemtænkte sikringer mod oversvømmelser i KBH.

- Uanset om man går videre eller ej, skal der være en havnetunnel, der leder trafikken uden om indre by.
- Jeg er generelt imod, at man inddrager mere vand til beboelse. Bor tæt på Klavebod Brygge som er en tårn i øjet. Mener, at for hver bygning der placeres og som bør være betydeligt kønnere end nu, bør være et anseeligt grønt areal
- naturreservat
- Jeg synes ikke, man skal bygge kunstige øer.
- Det er en dårlig ide at fylde op i vores vand. Der må findes andre muligheder til boligområder.
Jeg mistænker projektet for at komme af med jorden fra Metrobyggeriet.
- fremskynd det evt
- Få mangfoldigheden med fra starten. Inviter ideer til hvordan bredt! Jeg og mine kollegaer arbejder på et langsigtet dokumentarisk/kunstnerisk udviklingsprojekt i/om området. Kontakt gerne: afond@gmail.com for mere info.
- Hvis der skal laves massivt byggeri på kort tid igen, skal der sættes langt højere krav til arkitekturen og ikke mindst materialevalg, som ofte undervurderes. Ørestaden, (store dele af nordhavn) teglholmen m.v. er nogle af de skrækeksempler man om 10-20-30 år vil se tilbage på som arkitektoniske katastrofer, og det er primært på grund af materialevalg. Tegningerne har ofte været fine, men materialevalget er det, der afgør om byggeriet ender med at blive som på tegningerne.
- Der skal være mere borgerinddragelse og uafhængighed i analyser
- Endnu en dårlig ide som gør København til en af Nordeuropas mest rodet og usammenhængende byer - hvilket den ikke var for blot få år siden.
Det bidrager ikke positivt til byudvikling.
- Det burde sammenlignes med muligheden for byudvikling i omegnen
- vigtigt at huske der skal være grønne områder
- Det første spørgsmål om, hvorvidt jeg synes der skal bo 150.000 flere i København er svært uheldigt og i øvrigt irrelevant. Faktum er, at befolkningen er i vækst. Alternativet er således formentlig ikke, at der IKKE kommer dette antal borgere til kbh, men at vi skal klemme dem sammen på den plads vi har i forvejen eller udvide i anden retning.
- Det er fint, at der kommer flere boliger i København; men sørg for at skabe bedre afstand mellem boligerne, så der kommer mere lys ind og at evt. altaner vil kunne nydes mere

- Jeg synes også man skal overveje udvidelser uden for Københavnsområdet.
- Håber det kan blive godt men tvivler. Tag nogle mennesker med i projektet som tænker andet end profit. Lav faste rammer for grønne områder, rekreation og befolkningstæthed. Tag dygtige arkitekter med og lad dem bestemme... Ikke entreprenører og pengemænd. Så bliver det små boliger, billige materialer og dårlige løsninger. Det starter godt og ender skidt. Bare se teglholmen, Nordhavn og Ørestaden...
- Mere natur færre beboere. Der er alt for lidt natur tænkt ind i Nordhavn derfor kan Lynette kompensere for dette aflaste indre bys parker, som er overbelastede. Så opgiv boliger og lav et kæmpe grønt område. Læg en ringvej som tunnel under oprådet. Det vil være spektakulært fremfor de sædvanlige noget for noget finansieringsprojekter
- Det vigtigste fra mit perspektiv er at Nordsjælland og Amager bliver forbundet ved den løsning
- Det vil lukke byen af mod Øresund, en af Københavns største forcer. Byg hellere på land, der findes så mange områder, det enorme Amager Fælled der reelt set ingen naturværdi har, samt det gigantiske Kalvebod Fælled.
- Stormflodssikringen er vigtig, synes, at det er fint, at det bliver forenet med et byudvikling projekt
- Krav om at der kommer MANGE almene boliger - så KBH ikke bliver en rigmandsghetto
- Hvis (når) Lynetteholmen bliver en realitet synes jeg udbygningen af kulturinstitutioner i videst muligt omfang, bør ske i nye byområder og ikke i det centrale København, som det sker med Nat historisk i Botanisk have f.eks.
- Bare se at komme ud over stepperne med Lynetteholmen projektet. Dog er Holger Bisgaards pointer vigtige (tidligere planchef i Københavns Kommune) f.eks vedrørende almene boliger, inkorporering af en cykelstruktur etc. se kronikken i Politiken den 8. januar 2021 -> <https://politiken.dk/del/DiyQAwAAYbNQ>
- Virkelig ringe spørgeskema. Ligesom alle de andre spørgeskemaer der sendes fra Indre By Lokaludvalg er de virkelig "loadet" og fisker efter et bestemt svar.

"Synes du, at der skal bo yderligere 150.000 indbyggere?"

Jeg synes det er virkelig pessimistisk at der kun bor 150000 mere i København i 2050, og håber at der bor mange flere i 2050. Skal jeg så svare ja eller nej?

Stil nogle ordentlige spørgsmål næste gang eller få et uvildigt firma til at lave jeres spørgeundersøgelser først.

- Så længe der kommer flere til København, skal der selvfølgelig skabes flere boliger og jobs, men det skal nødvendigvis tiltrække flere mennesker, end der ellers ville være kommet. Vigtigt med indsatser, der tiltrækker folk til andre steder end hovedstaden!
- Det er en rigtig god ide, men flere boliger i byen ville være godt.
- Vigtigt at få offentlig liv mellem boligblokke med cafer, restauranter, attraktive ude arealer, havne bad / park og legepladser. Som i Nordhavn, hvor vi ofte kommer da vi synes området er skønt.
- Den østlige ringvej og Metro er et "must" i forbindelse med etablering af Lynetteholmen - altså ingen Lynetteholmen uden en Østre Ringvej samt metrobetjening af Lynetteholmen
- Håber på en bilfri og på alle måder eksemplarisk bydel, med fokus på klima og social bæredygtighed. Det må ikke blive en bydel for velhavere.
- Alt for mange mennesker, der tænkes kun i penge.
- Nej
- I så store projekter inddrages ikke om nuværende beboere har lyst til at få presset flere indbyggere ind. Der savnes dokumentation for, at det lige netop er i København befolkningstilvæksten skal være. København vil blive stærkt belastet miljømæssigt på alle fronter jo flere indbyggere, der er. Jeg mangler fuldstændig debatten om hvorfor der skal være flere i København. Hvorfor ikke i regionen omkring Roskilde eller Slagelse ? På den måde kunne man også sænke trafikpresset.
- Man skal vente og se tiden an. Verden er under stor forandring. Måske man stoppe opkøb af ejendomme og flere hoteller i KBH for at give plads til flere boliger. Det vil også skabe mere liv i byen at der bor lokale centralt.
- Hold dog fokus på at gøre resten af Danmark et dejligt sted at bo. Vi vil ikke have en ny mast havneby fyldt op til randen med højhuse som i London.
- København er en by, der fortsat skal udvikle sig. Det er også vigtigt at holde boligpriserne nogenlunde i ro. Alternativet er, at man inddrager endnu flere af de grønne områder og/eller bygger mere i højden. Derfor synes Lynetteholmen relevant. Samtidig at udbygge på Sjælland er stadig vigtigt. Ikke al udvikling behøver foregå inden for Københavns kommunegrænser.
- Det bør undersøges, om man i stedet kan få plads til disse beboere i de eks. sjællandske byer og landsbyer, ved at lægge arbejdspladser, uddannelse og samf.funktioner til bl.a. Kalundborg og

Jyderup, Vordingborg og Nykøbing F, Skælskør og Slagelse.

Samtidig udbygge den offentlige trafik med hurtigtog til bl.a. Slagelse og Kalundborg samt en tværbane fra Nykøbing Sj. til Vordingborg.

- Jeg synes det er en god ide med Lynetteholm og 35.000 ekstra borgere og 35.000 arbejdspladser, men tanken om 150.000 er nedslående. Der er allerede pladsmangel, føler man. Lynetteholm er et nyt område, så det passer mig fint.
- På den ene side er det en god ide. Omvendt kan vi ikke alle bo i København. Der er alt for meget trafik i indre by og mener ikke at der gøres noget for at minimere dette. Inden projektet er klar er vi døde af al den luftforurening som bare vokser og vokser. Så måske er det bedre at fordele "goderne" lidt. Lad andre få glæde af al den forurening og alt for mange biler og kaos på vejene. Tror vi er ved at være mættet af store byggeprojekter der sviner og larmer helt utroligt.
- Ja man lukker hele indre københavn af mod vandsiden og mindre frisk luft
- Det skal ikke være et projekt i stil med Ørestaden
- København (kommunen) er allerede for stor.
- den nuværende epidemi stiller spørgsmål ved store byer og fordelene ved at bo i dem, så jeg synes man skal se hvordan den nye verden bliver før man beslutter noget så dyrt
- Jeg tror ikke på at beboertallet i 2050 vil være så højt som beskrevet. Men mere over et længere tidsforløb
- De nye bydele som Ørestaden, Nordhavnen, Teglholmen etc kaldes i folkemunde for "chefghettoer". At man så skider på miljøet undervejs, er under al kritik. Der er masser af boliger i København, det der er mangel på er dem der er til at betale. Den bedste måde at fremtidssikre København på fra vandstigninger er at plante en masse træer, stoppe med at rydde Fælleden, få bilerne ud af byen, gøre den kollektive trafik mere attraktiv, osv. Få nu fikset de udfordringer vi har, men lad vær med at bygge mere som kun en lille gruppe af Københavns borgere får glæde af.
- Projektet lyder interessant, men lider af samme svaghed som andre store projekter: By&Havn har kun interesse i dette projekt, så der bliver ikke brugt væsentlige ressourcer på at sammenligne forskellige mulige projekter med hinanden
- Der er mange andre steder udenom København, som kan byudvikles.
- Prognoserne for befolkningstilvæksten er ikke troværdige.
- København vokser. Og det skal den gøre, hvis ikke vi som hovedstad - og Danmark som land - skal sække bagud. Jeg forstår ikke, hvorfor man skulle prøve at forhindre det. Byg endelig Lynetteholm, men sørg for at hele byen følger med og bliver gearret til væksten. Trafik, parkering, infrastruktur, forsyningsnet osv.
- Det vil give gener for hundrede tusind københavnere under byggeriet og for endnu flere bagefter. Sporene fra Sydhavnen, Nordhavn og flere områder på Amager skræmmer. Moderne slum uden lys og luft og med manglende institutioner m.m. Jeg tror ikke en meter på lavere boligpriser. Der er masser af plads i omegnen til nybyggerier.
- Meget spændende hvis det ikke bare bliver billige triste etage bygninger som står alt for tæt, som udelukkende bliver bygget for at tjene mange penge nu og her.
- Skrot ideen helt. Efter Corona pandemien vil en række ting ændre sig, fx mere hjemmearbejde og der vil der være et andet scenarie ift arbejdspladser og boliger. Derudover er det en dårlig ide ift miljøforhold og bæredygtighed generelt
- Man kan ikke bestemme, hvor folk flytter rundt i landet - så hvis de vil bo i kbh, så flytter de til kbh. Og hvis man ikke forbereder sig stiger boligpriser mm Så alternativet med forstæderne, er ikke et realistisk alternativ
- Jeg tror ikke på analysen og fremskrivningen af befolkningstilvæksten i København. Vi skal i langt større grad skabe en fleksibilitet i forbindelse med bytning af boliger - så ældre kan frigive større boliger til børnefamilier. Vores boligmarked er kaos og blevet til et investeringsgode såvel for borgere som for kapitalfonde og andre investorer - boliger skal være en mulighed for en livslang boligydelse!
- Undersøgelsen her er tendensiøs!! Man stiller ledende spørgsmål og forsøger at "fange" os sådan at lokaludvalgets egen holdning støttes, det er urimeligt! Ideen om Lynetteholmen og udvikling andre steder i Københavns omegn udelukker ikke pr. definition hinanden, som undersøgelsen forsøger at postulere!
- Yderligere borgere i kbh vil bringe byen ud i mange andre storbyer i verdens store problem: trafik og forurening
- Bør ses i en helheds og masterplan for udvikling af Øresunds og Østersø regionerne
- Jeg synes, der er for lidt plads til at udtrykke min misbilligelse af projektet. Jeg måtte slette 1/3 i min sidste kommentar. Det er fuldstændig uacceptabelt at bygge ubæredygtigt ud i Øresund. Det

er alternativ måder at kystsikre på. Der skal ikke være flere mennesker i København. Byudvikl på Vestegnen og på Sjælland, som de sjællandske borgmester har foreslået.

- Jeg er først og fremmest uenig i udformningen af Lynetteholmen. En længere planfaglig diskussion der er for lang til det her kommentarfelt. Derudover mener jeg at man i højere grad bør fortætte København og udvikle nære kommuner end kunstige øer.
- Jeg er i tvivl om de miljømæssige konsekvenser
- Hvorfor blive ved med at bygge INDE Ved/i KBH.. hvorfor ikke udvide i den anden retning hvor der er masser af plads/grund tilgængelig??
- Det er for dyrt et prestigeprojekt og priserne på boligerne vil på grund af anlæggelsesomkostningerne ikke sikre flere billige boliger i København. Det må være muligt at inddrage allerede tørlagt jord til flere beboelser. Desuden er fremskrivningen af befolkningsantallet jo også bare gætværk. Se hvad der skete i 60'erne og 70'erne i København: En stor del af befolkningen flyttede ud. Jeg anbefaler at man dropper det.
- Så vidt jeg har forstået betyder anlæggelse af Lynetteholm også 300 lastbiler mere pr. dag på Torvegade, Christmas Møllers plads osv. i årevis. Det er en meget stor trafikal merbelastning af tæt befolkede kvarterer, hvor der bor og arbejder mange mennesker. Ydermere så er trafikken allerede nu alt for tæt i de pågældende kvarterer på Christianshavn og Amager.
- Er i tvivl om at fordelene vil være større end ulemperne.
- Studiebølger er vigtigst at have fokus på så vores ungdom sikres en høj studie platform og det sydende liv er tilstede i storbyen som kun er livlig vis der er ungdom tilstede. Folk med lav indkomst skal der sikres bolig til
- DROP PROJEKTET
- Jeg synes, at der fint, at København udnytter de mange kvadratmeter på Refshaleøen og også på Lynetteholmen i stedet for at bygge tæt i de eksisterende bydele.
- På hele kloden går bevægelsen fra land til by, uanset hvor mange arbejdspladser folkettinget flytter til udkantsdanmark i hetz mod hovedstaden. Alt bliver kun ringere, med ukvalificeret arbejdskraft. En stærk og meget større hovedstad, tæt bebygget giver mulighed for innovation og idérige virksomheder og basis for flere kulturelle tilbud. Den kompakte tætte by er mere bæredygtig end udbredelse af endeløse parcelhusområder
- Planning shall be design in total with an approximate programme.
Removal and recycling of waste (solid and effluent) shall be taken into account.
- Hvorfor skal vi stimulere udviklingen med afvikling af randområder, og tilmed bruge milliarder på det?

Det er helt grundlæggende et usolidarisk og kortsigtet projekt, der udelukkende drives af økonomiske interesser.

Vi skulle hellere bruge pengene på at udvikle områder udenfor København.

- Som nævnt før, så er en ny bydel (meget gerne udformet af dygtige arkitekter, som kan finde på andet end det makværk, der skyder op langs havnen alle vegne), måske en god idé, men hvis det kun er som stormflodssikring, er det at stikke borgere blå i øjnene. Synes jeg!
- Der skal tænkes på stormflod, men at putte flere folk ind i København giver ingen mening. Vi kan ikke alle sammen bo på Rådhuspladsen, så god idé at kigge på udvikling omkring København hvor man sikkert også gerne vil have flere skattekrone ind i kommunerne
- Så mange grønne områder som muligt. Ikke som græsplæner, - men som vild natur med blomster og bier
- x
- Hvis det primært er boliger der skal bygges, så er det skidt, det er meget få personer der har råd til de boliger der bygges i kbh i forvejen, så flere ubeboelige lejligheder er ikke vejen frem med mindre de bliver i prisklasser som den alm. Borger har råd til at bo i.
- Det vil smadre indre by
- Når man skaber arbejdspladser vil det tiltrække både flere borgere og trafik. Lav arbejdspladser i udkantsdanmark.
- Det er vigtigt, det ikke bliver for tæt byggeri, der får karakter af "slumbyggeri". Vigtigt med mange parkeringspladser og gode til og frafrakørselsveje
- x
- Mere liv i byen er en god idé, i stedet for at kun bygge for at modvirke vand der hvor vi ikke ønsker det...
- Det vil klæde jeg og os, at den ejendomsudvikling og potentielle indtjening på boligmassen kom fællesskabet til gode i en højere grad end tidligere projekter. Der er nogle developers og investeringsfonde, der er har tjent for meget på Ørestaden, Nordhavn etc. Det er afgørende, at I

indtænker muligheden for, at investeringen kommer os som kommune og beboere til gode - og ikke øger formuen hos i forvejen velhavende spekulanter, investorer etc.

- Jeg synes det er en dårlig idé. Kan simpelthen ikke se idéen i at søsætte så stort projekt der skal strække sig over så mange år. Jeg tror ikke på at det kan finansiere sig selv, og er bange for at det vil ende som et halvfærdigt projekt, som ligger langt fra den oprindelige idé, og som måske ender med at gå fuldstændig over budget og går ud over borgerne som betaler regningen. Dette projekt skrider af jubeloptimisme. Vi har brug for at investere i natur og bæredygtighed.
- Se forrige kommentar.
Desuden værd at overveje om decentralisering generelt i samfundet er hvor vi bør stile hen imod..? Med Covid 19 in mente ønsker flere borgere rimeligvist at bo relativt centralt, men alligevel ikke nødvendigvis i byen
- jeg er bekymret over al den yderligere biltrafik, der vil komme, spec. lastbilerne under anlægsfasen; kan materialerne til opfyldning ikke fragtes med pramme fra et sted uden for byen ? f.eks. Avedøre Holme ..
- Jeg tænker at det kan blive en fin løsning men jeg håber man samtidig er i stand til at udvikle København ind i landet sammen med de omkring liggende kommuner.
- Yderligere 70.000 trafikanter vil belaste indre by, håber derfor at kommunen, regionen og staten budgetterer med tunneller omkring centrum (lignende Oslo). Al biltrafik (også el) burde ledes udenom centrum.

Antal københavnere på cykel har oversteget antallet i bil, hvilket fordeling af skattemidler til asfalt/areal ikke afspejler.

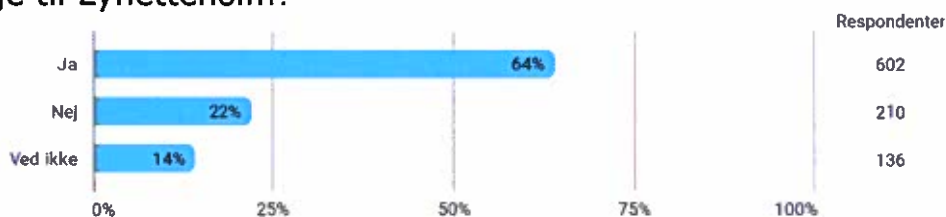
Et fantastisk projekt, der kommer til at belaste hovedstaden i årtier. Hvilket ville være helt fint, hvis os der betaler prisen - får noget ud af investeringen...

- Jeg ved ikke, hvad alternativet er eller hvad konsekvensen af at lade være, vil være
- Ideen er god, men ser frem til at slutresultatet bliver tilpasset sine omgivelser tæt på Indre By og Christianshavn, så vi ikke får en ørestadslignende model som stikker helt af fra sine omgivelser.
- Corona har vist at byen har sine begrænsninger- og landet er blevet attraktivt - mange unge jeg kender flytter ud af byen. København har ikke brug for flere dyre lejligheder -
- Som skrevet tidligere jeg mangler information om alternativer i forhold til de klimamæssige tiltag. desuden mener jeg at det nybyggeri der allerede er etableret i havneområdet er alt for tæt bebygget og uden grønne områder som byen tørster efter. Måske kunne truslen mod havnen også løses ved grønne områder, åer og kanaler.
- Der er kun tale om en midlertidig løsning.
alle kan ikke bo i København. Jeg tvivlet på at hele/store dele af Danmarks befolkning boende i København er at foretrække.
- I en fjernere fremtid må man også bygge mere i højden.
- Det er ikke en menneskeret at bo inde i København. Byg ud og skaf plads i forstæderne.
- Byg en ny lufthavn, og byg en ny by, hvor den gl. lufthavn ligger
- Bekymring ved at lukke Kongedybet, og dermed vandgennemstrømning i Øresund.

Iøvrigt bevar vores naturlige kystområde uden inddragning Til byområder. PLEASE !!!

- Lav så store byudviklings projekter andre steder på Sjælland, - ikke i København.
- Det ene projekt udelukker jo ikke andre projekter

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



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

- Den er vel kun nødvendig, hvis området skal bebygges? Man skal huske op hvor mange foretagender, der tjener på at promovere nybyggeri og metro inklusive By & Havn, som burde nedlægges.
- ingen kommentarer
- fint nok - den skal så bruges
- Lad hovedentreprisen gå til et tysk selskab, der er geografisk, planlægningsmæssigt, udførelsesmæssigt, økonomisk og kulturelt bedre egnet fremfor et italiensk.
- De trafikale udfordringer som København står overfor, skal søges løses nu, og ikke gennem et projekt som står færdig, når vi alligevel ikke lever længere.
- Ørestaden er stadig et underligt sted.
Lynetteholmen bliver et endnu mere underligt sted.
Det er kun de mest kulturløse neo-socialdemokrater og Sofie Løhde-agtige mennesker, som gider bo et så konstrueret sted. Hvis du har lyst til at bo på lynetteholmen skal man på kulturel og værdimæssig genopdragsrejse. Jeg skal nok være guide!
- God idé
- Hvis det giver et åndehul til københavnernes som Refshaleøen, er det en god idé.
- Man kunne samtidig indtænke mange flere parkeringspladser på Lynetteholmen, så man kan tage Metroen ind til byen og derved ikke skaber trængsel. Dog vil p-pris være en udfordring, da man ikke ønsker at betale for parkering for at pendle til byen.
- Det vil i min optik være bedst at vælge en metroløsning, hvor etablering af nye tunneller under særligt Middelalderbyen og Frederiksstaden minimeres.
Hvorfor ikke etablere en metro tunnel langs ringvejstunnelen til Nordhavn og på den måde forlænge M4 til fx Christianshavn.
- Det vil binde Lynetteholm tættere til København jo mere infrastruktur der forbinder områderne, og metroen er jo allerede en vigtig offentlig transport i København.
- Jeg mener slet ikke bydelen skal bygges. Bilerne skal ud af byen, cykelforholdene forbedres alle steder og ellers ville det være en god ide med sporvogne ol
- Løsningen med metrolinje M5 er den rette, fordi den fører metrolinjen rundt igennem byen, i stedet for kun at være ensrettet, men det er så naturligvis også den dyreste! Til den østlige ringvej, vil jeg bemærke, at den desværre nok bliver nødvendig før eller siden, fordi man bliver nødt til at lede trafikken fra nord uden om byen, men m.h.t. den endelige udformning af sådan en ringvej, så er en vejføring der skåner det Nord Østlige Amager, og Amager Strandpark, mest muligt, nok det bedste.
- Der er på trods af velfungerende metro meget stor privat bilisme i København. Større metroudbud vil formentlig ikke ændre på det. Så trængsel, støj og forurening vil fortsætte
- Hvis man gennemfører planerne for Lynetteholmen, vil det naturligvis være en fordel for Indre By og Christianshavn at der kommer en Metro linie - alt andet vil være håbløst, men isoleret set vil det ikke være en fordel for Indre By og Christianshavn
- Ja hvis den bygges, skal der være en metrolinie, så folk kan komme frem og tilbage. Det bliver meget dyrt i forhold til indbygger antal.
- Metro er godt i hele byen for miljøet, nemt og hurtigt, og bilen kan blive hjemme
- Se mine tidligere kommentarer.
- metro er guds gave til byboen, men vi skal også bevare fælleden og andre naturområder.
- Etablering af løsninger for trængselsproblem kan finansieres på anden vis en ved salg af arealer på et Lynetteholm. Etableres Lynetteholm skabes der endnu en blindgyde, der skal have endnu mere trafik gennem København. Trængselsproblemet bliver ikke mindre af at skabe Lynetteholm.
Lynetteholm må IKKE etableres!

- Cost benefit analyse skal udarbejdes, omkostningen skal ikke lægges på beboerne i kbh med mindre en beregning viser at investeringen kan tjenes hjem indenfor overskuelig tid
- Det vil mindske biltrafikken i indre by, hvis der er metro til Lynetteholmen
- Lynetteholm skal ikke udbygges
- Det er da fedt for dem der kommer til at bo på lynetteholmen at der er en metro
- Det skal tænkes sammen med at forbinde HELE hovedstaden (Valby, Brønshøj og Husum) med metrolinjer.
- miljøet for offentliggjorte optælling
- Det må meget gerne vente til næste generation.
- så meget Metro som muligt
- Hvis der kommer et lynetteholmen, ja så skal trafik ledes uden om indre by med metro og evt Ringvej. Desuden skal der arbejdes på at reducere trafik i København og finde andre transportmidler
- Lynetteholmen skal slet ikke bygges. Der skal derudover sættes fokus på at opgradere den kollektive trafik (busser og metro + evt. letbane), i stedet for større færdselsårer til privatbiler. Buslinjerne skal opgraderes igen, så infrastrukturnettet bliver meget tættere - som grundlag for flere passagerer.
- Der bliver for trængsel.
- Mere metro er godt, men ikke for enhver pris
- Hvis man vil lave byudvikling på Lynetteholmen, skal der også anlægges en metrolinie! Det er vel logik for perlehøns - eller...?
- det skal være forbudt at køre i egen bil, som jo bliver større både i længde og bredde. De fylder alt for meget, men det er et udtryk for superegoismen
- Det anføres, at indtægterne fra salget af grunde på Lynetteholmen kan bidrage til trafikbetjeningen af holmen dvs. at det ikke engang kan betale for sin egen trafikbetjening.
- Metrolinjen honorerer et behov København havde i 1916, og som blev afvist da. Fremtiden vil kræve helt andre transportbehov baseret på et anderledes arbejdsliv, andre prioriteringer i hverdagen. Klimavenlighed har meget at italesætte, mange af opgaverne har vi ikke set endnu, ligeledes hvilken økonomi coronaen efterlader unge mennesker 2021-og frem.
- Selvfølgelig skal der være metro til en ny byudvikling.
- nej
- Folk vil stadig tage ind forbi indre by for at gå ud og spise, shoppe, deltage i byens kulturliv osv - det vil derfor ikke hjælpe mod den i forvejen alt for høje trængsel i byen at der kommer en ny metrolinje.
- Drop tanken om metrobetjening. Tiden er løbet fra den. Tænk klimavenligt. Anlæg billigere letbaner, hvis det skal være. Personligt kommer jeg aldrig til at bruge metroring. Jeg cykler. Tusinder cykler.
- nej hvad skal vi med den?
- Glimrende ide. Overvej også en metrolinie under sundet til Malmø for at styrke Ørestadsregionen.
- Broerne er for små til presset af gående og cyklister
Man bør overveje extra broer til Refshaleøen og nord om operaen
- Hvis man udbygger Lynetteholmen er det selvsagt nødvendig med en metro.
- Altså synes generelt en udvidelse af metro systemet er rigtig positiv. Men synes at det ligner lidt at få beboer vil få gavn af den nye linjer
- Jo mere Metro i København des bedre
- Det eneste rigtige er, at der samtidig med byggeriet af den nye bydel bygge den nødvendige infrastruktur, herunder metro. Det vil lette fremkommeligheden, at offentlig transport er tilgængelig fra dag 1.
- metro vil forbinde lynetteholm til resten af københavn.
så det er absolut en fordel.
- endnu en forsegling af By & Havns fortsatte kapitalkrav
- Jo nemmere det er at komme rundt i byen, også til Indre By, jo bedre.
- Ikke mere metroarbejde tak, det har vi hørt nok til.
- Jeg håber det bliver en ringbane i lighed med M3. Fordelene ved ringbane princippet har vist sig fordelagtige ved f.eks driftsproblemer
- Overvej metro til Malmø
- Mer' metro! :-)
- Den er noget svær at svare på da ingen kender ved hvordan verden ser ud om 50 år vi ved ikke om vi flyver rundt eller om vi bare sætter os ind i en bil og tænker hvor vi vil hen og så den selv finder vej. men jo helt klart flere metro linier og man kan jo også kikke op i stedet for ned helt tiden.
- alt alt for dyrt for K

- Unødvendig
- Linien bør også forbinde Østerbro til Kastruplinien.
Hvis havnen afskæres med dæmninger bør der sikres indsejlingsmulighed til havnen for lystsejlere og gennemrøringsrør i dæmningerne.
- Jeg synes ikke nødvendigheden af udbygning af offentlig transport (metro) bør gøres afhængig af flere mennesker/byudvikling, men baseres på undersøgelser af eksisterende og kommende nødvendighed/behov og afsættelse af midler hertil. Byudvikling for at mødekomme eksisterende behov risikerer at blive skruet uden ende, hvor man vil være på bagkant frem for forkant.
- Metro til Lynetteholm tager ikke hensyn til byens borgere. Et metroprojekt fra Nørrebro og ud langs Frederikssundsvej er lang mere påkrævet at bruge penge på og til gavn for byens borgere langt mere end den af BY og Havns "højstatus linjeføring" til Lynetteholm og City.
- Smidig infrastruktur er altid af værdi. Om det opvejer udgiften er en anden diskussion.
- Hvad skal jeg på Lynetteholm? Det giver ingen mening for mig at tage dertil, hvis jeg lever til den tid. Metroen bliver brugt som en legitimering for byggeriet af Lynetteholm. Dårlig begrundelse.
- Jeres præmis er at Lynetteholmen bliver til noget. I så fald er det da en glimrende idé for dem, der bor derude. Men den skal kunne finansieres af dem selv, så eksisterende københavnere ikke skal betale for den, da de ingen glæde får af den. Det er ligesom at bo på 1. sal og betale til elevatoren, så dem på 5. har glæde af den.
- Linjeføringen er lidt spøjs, men hvis projektet gennemføres er det obligat med ordentlig integration i den offentlige trafik. Historisk er vi jo ualmindeligt dårlige til at planlægge vores metrolinjer - hvorfor har Rigshospitalet aldrig fået et stop for eksempel?
- Metro er en stor gevinst for alle og er med til at begrænse biltrafik i byen!
- Nej
- Jeg mener, det vil være en god idé, at den føres i en tunnel, evt. nedgravet eller i et rør på terræn, hvor røret bliver en del af et grønt bakket miljø.
- Etablere ringforbindelse med Nordhavnslinien
- Metrolinjen bør forbindes med Nordhavn som en ringbane. Det virker ulogisk at der begge steder er en endestation.
- -
- Jeg tror der bliver for stor koncentration af trafik, læg hellere aktiviteterne ud i udkantskommunerne, der har det svært mht. arbejdspladser og kulturtilbud.
- Hvis Lynetteholm bliver opført, hvilket jeg dog er imod, så ja til en metrolinje.
- Kommer eventuelle beboere på lynetteholmen til gode.
- Lynetteholmen bør ikke realiseres
- Easier to travel from Indre By to Refshaleoen (or from west-east across the inner harbour) without having to go into the city centre. Particularly for people living in Oster Farimagsgade, Frederikstaden and Nansensgade kvartier
- god ide, godt med kollektiv transport
- Vi håber ikke at der kommer en Lynetteholm. Men, hvis det sker, så er en metro en naturlig del af løsningen.
- God ide med metro, hvis projektet bliver en realitet
- Totalt overflødig og alt for dyr.
- Den er kun nødvendig hvis Lynetteholmen eksisterer.
- Afgørende at kollektiv trafik, herunder Metro, tænkes ind i byudviklingen. Ligeledes vigtigt at omegnskommunerne tænkes ind i den samlede vandring mod storbyen - uden at udelukke Lynetteholmen.
- Igen alt fører tilbage til miljømæssige vurdering.
Jeg savner logik i denne undersøgelse. Hvis man undersøger konsekvenserne vedr byggeriet på samme måde, dvs uden sammenhæng for hele projektet, så bliver jeg ekstra bekymret.
- Uden metro ingen Lynetteholm.
Selvfølgelig er det nødvendigt.
- Det vil skabe meget mere trængsel i de eksisterende metrolinier, som derfor også vil skulle udvides. Hvilket igen er tidskrævende, dyrt og u hensigtsmæssigt.
- Lynetteholm er en rigtig dårlig ide - og derfor er en metrolinje dertil selvsagt også en dårlig ide
- Ja tak til mere Metro - godt for København
- Man har ikke brug for en metro til Lynetteholm, hvis man ikke bygger den.
- Metroen holder 100%.., det er Københavns nye livsnerve..
Hvis man kigger på bolig i København, så er et af de helt store krav, at man er tæt på en Metro..
- Jeg kan ikke se hvorfor det skaber værdi for dem som bor her i forvejen. Der er metro på. kgs. nytorv og på Chr. Havns torv.
- Det afhænger jo af, om projektet gennemføres

- Det er en nødvendighed
- Super ide!!
- nej
- Hvis der kommer en større bydel vil en metrolinje give mening
- ~35.000 borgere er i underkanten at bygge en metrolinje til. Problemet er selvfølgelig, at Lynetteholm ligger afsides og derfor er stærkere afhængig af offentlig transport. Det hele er nok et argument for at kigge på udvidelse af København vest- og sydpå i stedet for en blindtarm i havnen.
- Den bør binde København Ø sammen med Lynetteholmen.
Al trafik ud af indre by.
- Metro er verdens bedste løsning og fungerer i dag som nok den bedste i verden - mere af det og gerne længere ud også i omegnskommunerne...og naturligvis på Lynetteholmen og andre mulige udbygninger
- Selvfølgelig skal der være Metro. Det er vel netop pointen at det nye byudviklingsområde skal være selvforsynet med offentlig transport og ikke ende som en katalysator for biltrafik som forstæderne i oplandet.
- en metrolinje er helt nødvendig
- Nej, men jeg foreslår man lægger den under jorden! :)
- Drop hele projektet Lynetteholm
- Hvis Lynetteholmen bliver en realitet, skal der naturligvis sikres offentlig transport, men omkostninger synes at blive meget høje i forhold til indbygger grundlaget.
- God idé at indtænke metrolinje til Lynetteholmen fra starten i stedet for, når holmen er anlagt og en masse bygninger opført. Det er nødvendigt med adgang til mere kollektiv trafik.
- den bør føres videre nordpå
- Metro er godt for bevægelsen i byen, men det skal være noget som skaber sammenhæng for byen og ikke bare for at køre beboere på Lynetteholmen. Det giver dog ingen mening at lave Lynetteholmen uden metrolinje.
- Det nytter ikke, I ødelægger og ud- stresser en (indre) bydel, for at skabe nye bydele, der nok stresses på deres måde.
I presser jo i forvejen os fra Indre by , ud!

Og vi har lige lidt i årevis under Metrobyggeri- larm og svineri..

- eventuel Metrolinie bør være i tunnel.
- Generelt mener jeg, at metroen har været en kæmpe gevinst for KBH!
- Der skal ikke bygges mere metro så længe det finansieres ved at nedlægge frede grønne arealer og ved gøre den eksisterende metro dyrere at benytte.
- M5 vest er at foretrække for også at få dækning af Rigshospitalet
- Det vil givet være en gevinst for hele byen - både for borgere der bor både i byen og på Lynettehold men selvfølgelig også for de kommende arbejdspladser.
- Vi kun yderligere bidrage til By&Havns forretningsmodel og det er ikke i Københavnernes interesse, men varetager interessenter i en snæver inderkreds af lobbyister og agenter uden for demokratisk kontrol.
- I min optik er kollektiv trafik helt grundlæggende den bedste løsning i forhold til miljø.
Parkeringsanlæg under jorden, tak. Umiddelbart tænker jeg at flest mennesker ville få glæde af en metrolinje langs kysten fra lufthavnen, men kan metroen komme under jorden, tak.
- Det er bekymrende at i finder dette spørgsmål relevant, idet eksistensgrundlaget for holmen endnu ikke er kortlagt.
- Øen skal ikke bygges. Man skal bygge langt billiere boliger i land. Det er meget bedre for vores samfund
- Metrolinjen er genial, men hvor den skal han ved jeg ikke
- Bør være en ring og ikke et blind spor.
- Hvorfor laver man ikke en Metrolinje til Lynetteholmen, som en videreførelse af linien der betjener Nordhavnen i dag?

(iøvrigt er illustrationerne i elendig opløsning, så det er nærmest umuligt at læse hvor stationerne foreslåes anlagt).

- Det ser udmiddelbart ud til, at linjen hovedsagelig vil være et gode for borgere på Lynetteholmen.
- Jo mere metro, jo mere offentlig trafik jo bedre
- Hvis der skal være 35000 mennesker og arbejdspladser, er det en indlysende fordel. Staten bør betale, så det ikke bliver umuligt for almindelige mennesker at bo der!!!
- Nej

- Kør jorden ud til Lynetteholm i metroen.
- Hvis Lynetteholmen skal realiseres er det i min optik nødvendigt at føre Metro hertil. Uden giver det ikke mening
- Ja, jeg er ikke enig i, at finansieringen af offentlig infrastruktur skal ske ved grundsalg. Staten burde betale, som den allerede gør for motorveje og jernbaner.
- Den giver ingen mening, hvis bydelen ikke skal etableres.
- Metro kun hvis Lynetteholm bliver til noget!
- Hvis det skal have en værdi forudsætter det at Lynetteholm etableres
- Det er altid en god idé med god og hurtig offentligtransport, men det hjælper kun, hvis det er lettere end at køre i bil. Det ser ud som om at Lynetteholmen vil gøre det lettere at bruge bil end offentligtransport.
- Metro er jo godt generelt. Men skal ikke være løftestang for et luftigt byudviklingsprojekt.
- Danmark er simpelthen for langsomme om at bygge metrolinjer og andet infrastruktur. Forfærdeligt at have endnu et projekt som bare bliver dyrere og dyrere og aldrig bliver færdigt. Som om de bare har for mange penge, og prøver at finde noget at bruge dem på.
- Det skal være let at komme derud
- De store Metro byggepladser / huller bør i så fald etableres et sted, hvor det generer nuværende beboelse mindst muligt.
Der har været stort pres på Indre By de sidste mange år, pga. bygningen af Metrolinjerne. Indre By bør så vidt muligt skånes for endnu en Metrobygge-fase.
Derfor bør disses etableres hvor det generer færrest muligt
- Det er top lækkert
- Kommer Lynetteholm, skal der naturligvis være gode transportmuligheder. En metro vil være fin, men jeg går slet ikke ind for Lynetteholm. Der findes miljøer i området som bør bevares, ansføres. Lidt anarkistiske, måske, farverige, men det er vel også det, København gerne vil være kendt for. Ikke endnu en bydel der ligner Teglholmen, Islands Brygge og hvad de allesammen hedder.
- Dårlig ide!
- København har ikke brug for mere metro. Det er dyrt og i øvrigt har vi har en god og lang tradition for at cykle. Enhver Københavner ved at det sjældent kan betale sig tidsmæssigt at tage metro hvis man har rugbrødsmotor på to hjul. Jeg støtter dog klart metro hvis det kan betyde mindre biltrafik, for enhver der har beskæftiget sig lidt med strategisk byplanlægning må vide at det er idiotisk at give mere plads til biler i byen anno 2021!
- Hvis Lynetteholmen vedtages, skal der naturligvis være en forbindelse med offentlig transport. Uklart om en metrolinie er den bedste og mest økonomiske løsning.
- Jo mere Metro i Kbh des bedre
- Det ser ud til at den bør forbindes med Nordhavnen for at give mening!? Dog er det for tidligt at bygge endnu en Metrolinje! Vi er død-trætte af byggeri i København!
- Altså metro er da fint, men først skal Lynetteholmen jo bygges
- God idé for Lynetteholmen, men det er ikke til gavn for de ældre overbelastede bydele Chr.havn og indre by
- nej
- Jeg er meget glad for at vi har en metro og jo længere den er, jo bedre den fungerer, jo bedre for København. Jeg tror at hvis Lynetteholm skal fungere - så skal der være en metrolinje derud.
- Ville gøre det nemt at komme ud til lys og luft og strand Og omvendt - vil binde bydelene sammen på en forureningsfri måde.
- Det vil kunne lette transporten for dem der bor eller arbejder på lynetteholmen. Presset på indre by vil kun blive større og svineriet øget.
- Med tiltagende vandstigninger må det forudsiges, at de underjordiske metrolinjer bliver oversvømmet.
- nej
- Metro har generelt bidraget negativt til offentlig transport med færre alternativer og dårlige ruter samt højere priser
- mere metro er en rigtig god ide
- Forhåbentlig kan udbygning af metroen hjælpe til at flere bruger offentlig transport og færre bil.
- Som sagt - udbyg i stedet for på Middelgrunden - det vil samtidig give bedre muligheder for Metrolinje til og fra Malmø. Middelgrunden størrelse vil give en lang større indtægt fra salg af byggegrunde og billigere at etablere - således at Københavns Kommune vil have et større rådighedsbeløb at investere i infrastruktur investeringer.
- Vi skal ikke have Lynetteholm
- Da jeg synes at man helt skal droppe Lynetteholm, synes jeg selvfølgelig ikke at det er en god ide med en Metrolinje.

- Nej
- Der skal ikke være nogen Lynetteholm.
- København har slet ikke brug for Lynetteholm og derfor heller ikke brug for en metro dertil.
- jeg synes man skal gøre mest muligt for at få bilerne ud af københavn - og få cyklisterne til at opføre sig ordentligt, så det er sikkert en god ide med mere metro
- I New York og London tager alle metro, fordi der ikke er plads til biler.
- Tror at det med at binde byen sammen, skabe plads i byrummet hvor biler ikke fylder, lave Lynetteholmen bilfri mm det kan en Metrolinje og kan også få transporteret turister rundt fra anløb og dermed slipper indre by for busser der sviner...
- Nej
- infrastruktur er vigtigt. og når man alligevel bygger skal der vel også være en metro. Men jeg kan ikke se hvordan værdien øges udover for selve beboerne. Udgangspunkt er vel at øen er let tilgængelig for alle. også cyklister, gående og bilister? metro skal ikke vægtes højest. tænk anderledes og nyt! Hvad med elcykler? hvad med....?
- Priserne er allerede for høje - de er netop i dag blevet varslet hævet igen. Metrolinjer er fine, men sådan som budgetter og tidsplaner er skredet indtil nu, er det svært at tro på det.
- Der SKAL være en metrolinje til Lynetteholmen - den er en forudsætning for, at projektet vil være vellykket - o man får integreret med resten af byen
- Det forudsætter en opførsel af Lynetteholmen, som jeg modsætter mig.
- Jeg er imod ideen Lynetteholmen!
- bør forbindes til metro i Nordhavn
- nemmere og hurtigere at komme rundt i byen med metro vil også bidrage til mindre belastning i gaderne og mindre støjgener for beboerne
- 'Værdi' kan betyde mange ting. Med langsigtet og bevidst, medindflydende, kollektiv planlægning kan man undgå en skævvridning om adgangen til at opholde sig og bo i byen er forbeholdt de rigeste grupper. Miljø skal tænkes med!
- Super godt at forbinde Refshaleøen bedre til resten af kbh med en metro og evt. bro. Dette uanset en evt. Lynetteholm
- De folk, der vil have råd til at bo på Lynetteholm, vil køre i bil - ikke metro, og vi andre vil ikke have ærinder der. Den bliver ikke en del af Kbh - måske en luksus ghetto
- Hvis man kan lede trafikken uden om byen vil det være en fordel for os der bøger i byen - også i forhold til forurening.
- Man skaber nødvendigheden af en metrolinje ved at skabe en ny bydel. Er det hvad vi har brug for? Jeg spørger bare da jeg ikke ved det...
- Lav et kæmpe naturområde for København
- men ikke flere biler i byen!!!
- Man kunne jo tænke sig, at der samtidig blev bygget en masse parkering, så bilerne kunne komme ud af indre by, og mens det samtidig var nemt at komme til og fra med metro
- Nej, men de mennesker som vil flytte til Lynetteholmen vil for manges vedkommende have en bil (med). Er det en forventning eller et håb nye beboere eller deres gæster vil tage det offentlige til/fra København K, eller hvortil/fra de skal? Den del af infrastrukturen mangler i de foregående skitser.
- Det er lige så oplagt som M3 og M4.
- Prøv radiallinjer fremfor de nørklede ring- eller dobbeltringlinjer der er på tegnebrættet. Man gider ikke køre omveje for at komme til sin destination. Den nuværende cityring er allerede super langsom i forhold til fx bil eller cykel fordi man altid kører i en cirkel (sjovt nok) hen til sin destination.

Ringlinjer har generelt begrænset succes verden over undtagen til at forbinde andre linjer (fx Moskva metro)

- Hvis det trækker flere mennesker væk fra de populære metrolinjer, er det fint.
- Fremragende ide.
- Jo bedre forbindelse i infrastrukturen under jorden, jo mindre biler på vejene.
- Jeg synes det ville være optimalt og vigtigt at forbinde nordhavn og Lynetteholm på metro linje ind til indre Østerbro og indre by. Og Østerport hvor den møder s-togs linjerne.
- Håber på en bilfri og på alle måder eksemplarisk bydel, med fokus på klima og social bæredygtighed. Det må ikke blive en bydel for privatbilister.
- I et område med op til 35000 beboere og arbejdspladser skal der selvfølgelig være gode transportforbindelser. Metro er effektivt til dette
- Pas

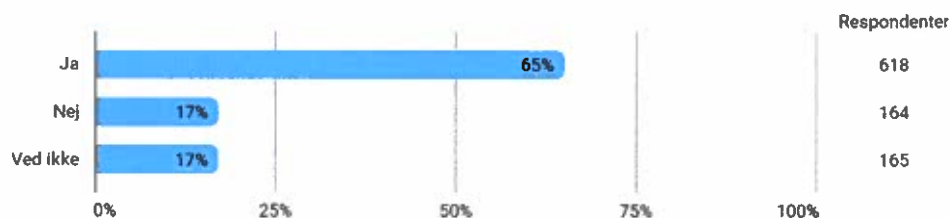
- Lynetteholm skal droppes eller ændres til en meget mindre skala og derved kan det finansieres på et mindre krævende niveau.
- Ellers får vi endnu flere biler i centrum. God offentlig transport er væsentlig.
- Hvis den kan aflaste biltrafikken gennem Indre By og Christianshavn vil det være godt.
- Det vil tage noget af presset på Indre By.
- Det vil have værdi hvis der skal bo yderligere 35.000 mennesker og nye arbejdspladser. Hvor skal de ellers køre??? Men ellers nej.
- Selv om der ikke kommer en ny bydel (Lynetteholmen) vil det være en god ide.
- vigtigt med station ved rigshospitalet
- Lynetteholmen er en dårlig ide. Hvis den gennemføres, er en metrolinje nødvendig.
- Det skal være linie M5, som cirkler tilbage til bestående net. Ikke en blindtarm.
- Der bør slet ikke være et Lynetteholm projekt
- Der er andre steder i byen, hvor investeringer i offentlig trafik vil have større værdi
- Metro er i princippet godt, men hvis der ikke kommer en Lynetteholm skal der ikke bygges metro dertil.
- Lad nu VÆRE med at lave en højbane. Metro skal ned under jorden. Alt andet er fuldstændig tåbeligt - også selvom metro under jorden er væsentligt dyrere. Se bare ørestad - hvem gider at bo lige op ad højbanen og dens ghetto-lignende områder under banen? Grav! Den! Ned!
- Dårlig ide at blande finansiering af metro sammen med salg af byggegrunde . Det har vist sig flere steder at gøre til moderne slum.
Metro er ikke løsningen på alt . Og motorveje til og fra boligområder får ikke bilerne ud af byen .
- Drop lynetteholmen og så er der ikke behov...
- Spørgsmålet kan ikke bevares - hvis man absolut skal ahve Lynetteholmen, ja, så skal man også sørge for infrastrukturen. Etablerer man ikke Lynetteholmen, så vil vi heller ikke få behov for infrastrukturen!
- Naturligvis bør offentlige transportmidler (metro, tog, busser, letbane osv.osv.) såvel som muligheder for biltrafik i øvrigt være integreret del af planlægningen af ENHVER udvidelse af København ... det være sig på Lynetteholm eller andre steder!
- Byg den nu!!!
- Der bør laves en samlet nytænkende bæredygtig mobilitets analyse som videreudvikling af masterplan for byudviklingen frem mod 2030 og 2050
- Vi skal ikke have med metro i København. Metroen er bygget af beton, som er et ikke-bæredygtigt materiale, som der skal bruges meget mindre af. Vi skal i stedet af meget billigere og bæredygtige letbaner på overfladen, som lige er til at træde ind i. De er meget hurtigere at etablere, billigere og mere bæredygtige. Og så er de meget mere behagelig at køre med end busser, som slinger afsted.
- God ide at udbygge den eksisterende metro med en linje til Lynetteholm fremfor at supplere med bus eller ny transportform fx højbane.
- Så længe man ikke finansierer ved at sælge ud af naturen, tænker jeg det er ok.
- Mener ikke at Lynetteholmen skal etableres og dermed heller ikke metrolinje.
- Metrolinien vil kun være til fordel for beboerne og dem der arbejder på Lynetteholm. København vil i en længere årrække blive påført store gener i forbindelse med etableringen.
- Mener ikke lynetten skal have metro men havnebusser og brede cykelstier. Cykel er København varetage og noget alle har økonomi til. Støtter den alm. sundhed og sætter folk i direkte kontakt med byens arkitektur og værdier
- DROP PROJEKTET
- Det har altid værdi med en metrolinje til andre steder i byen, og det har da betydning for grundpriserne, hvis der med det samme planlægges en metrolinje. Hvorvidt det har så har tilstrækkelig værdi for beboere i Indre by/Christianshavn, så det retfærdiggør udgifterne, er nok ikke så sikkert.
- Rigtigt angrebet bør der arbejdes for at Lynetteholmen er BILFRI og alene betjenes med offentlig transport og delebiler (el naturligvis)
Hvis man vil opleve hvordan det fungerer kan man tage til Venedig som tussegammelt eksempel eller et topmoderne som Masda City i Saudi.
- No alternatives are presented if the metro connections are not included. Buses would be provided.
 - How many buses?
 - Potential routes and timetables?
 - Automatic drivers?
 - = Environmental and safety impact of increased traffic?
 - Cycle routes?
 - Cost comparisons?

- Bevægelse er i forvejen fra Københavns yderområder og ind mod Indre København. 35.000 nye beboere med adgang til metro der på få minutter vil kunne transportere dem ind til det centrale København, vil naturligvis yderligere belaste byen.
- Hellere offentlig transport end flere veje
- Københavns metrolinje er allerede godt forbundet - ingen grund til at bruge ekstra penge
- Lav den så hurtigt i kan
- Der bør tilstræbes at metrone enten kobler på Nordhavns-linjen eller bliver en cirkel-rute på en anden måde
- x
- Begræns privattrafik til byen, og lad elbusser s-tog, metro og taxaer tage sig af resten. Vi behøver ikke skabe et problem for at løse et problem.
- x
- Just do it. Og få det tænkt ind fra starten.
- Kan virkelig ikke se meningen i det her? I vil bygge en halvø der skal muliggøre finansiering metro til denne halvø?
- metro er fint ...
men bilister fra omegnen bruger den vist ikke (altså parkerer uden for City) og de nedslidte S-tog gider forvænte bilister jo heller ikke, bare "ankomsten" til Nørreport, som efterhånden er værre end nogensinde, trods kostbare moderniseringer ..
- Endelig så meget metro som muligt men skønt hvis det ikke er italienerne der skal håndtere kablerne til telekommunikation i metroen for det lykkedes ikke specielt godt ved den sidste.
- Frasalg af grunde som financering, kommer heltbestemt de nye borgere til gode. Men hvad med de eksisterende borgere, hvis skatte kroner betaler for eks. denne survey?

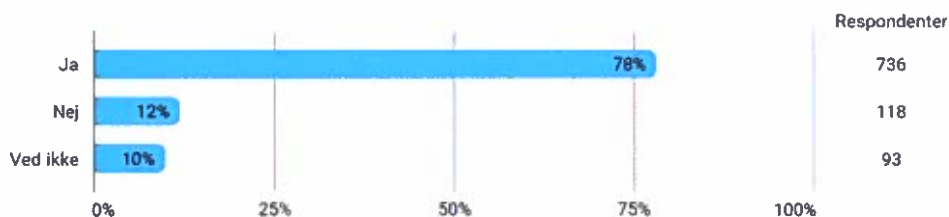
Bør det ikke også komme os til gode, vi har jo ikke som sådan behov for en metrolinje der ud?

- Kender ikke konsekvenserne - hverken fordele eller ulemper
- Det vil være uden mening at konstruere et helt nyt kvarter uden denne facilitet
- Der kommer jo også flere mennesker, tæt på centrum. Det er svært at sige om det vil have en gavnlig effekt på presset i indre by.
- bedre offentlig transport til rimelige penge er nok noget af det eneste der kan afhjælpe trængsel.
- Det er nærmest en selvfølgelighed.
- De trafikale udfordringer skyldes ligeså meget pensling, som Metroen ikke nødvendigvis løser i denne forbindelse. Dertil skaber 35000 nye indbyggere også et trafikalt pres i centrale dele af KBH
- Indre by og Christianshavn vil blive overbebyrdet med mennesker. Der vil gå maaange år før en ny bydel kan konkurrerer med gl København. Nye bydele findes overalt i verden, dem gider ingen se med mindre de er virkeligt spektakulære, og det ved jeg ikke om Lynetteholmen kan indfri.
- Lad være med at bygge Lynetteholm, så har vi absolut ikke brug for en stor udgift til en metrolinie.
- Kasser projektet!

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



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



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

- Kun hvis den er underjordisk!
- Vi har to ring 02 flaskehalse i Indre By: St. Kongensgade og Bredgade- Det har ikke været fremhævet specifikt at bilkøerne her ville forsvinde med ny ringvej og metro. Kun en løs formulering om mindre trafik gennem byen.
- ingen kommentarer
- kan det sikrer færre biler, så kun godt
- Generelt en dårlig ide. Nye omfartsveje vil blot øge biltrafikken og klimabelastningen. København bør satse på kollektiv trafik og cyklisme.
- Udelukkende som en betydelig fordel ved at det indre København, som omtalt her, belastes trafikalt i langt mindre udstrækning og nødvendig henseende for bydelenes borgere, end tilfældet hidtil har været og pt er.
- Hvis vi ku få en betalings/ miljøring om indre by ku vi nedsætte trafiktrykket der
- Vi har en strækning fra Langebro til Bispeembuen, hvor der er kronisk kø i hverdagene, og som rent æstetisk er knap så indbydende. Hvordan en eventuel Østlig ringvej ville afhjælpe det problem ved jeg ikke, men ville som udgangspunkt søge mere lokale løsninger.
- spring Lynetteholmen over og byg en god gammel bro i stedet
- Ved ikke
- Hvis det giver et åndehul til københavnernes som Refshaleøen, er det en god idé.
- Jeg synes man skal gøre så meget som muligt for at holde indre by fri for tung trafik
- Lav en havnetunnel.
- Fedt hvis alt trafik kunne ledes nedeunder København, i en tunnel
- Jo mere infrastruktur der forbinder Lynetteholm med de omkringliggende områder jo bedre, både for beboere og erhvervet på øen
- Vi har ikke brug for tiltag der gør det lettere for bilister at køre i byen, Tværtimod skal biltrafikken begrænses så meget som muligt
- Se venligst forrige kommentarfelt for bemærkninger!
- Yderligere begrænsning af trafikken i indre by bør indrages i projekter, herunder trængselsproblemer omkring søerne og H. C. Andersens Boulevard.
- Der er alt for mange tunge køretøjer i centrum af København.
- Jeg tror stadig folk vil køre i gennem byen
- Gøre alt for at få færre biler og mindre trafik i Indre By.
- Jo mere trafik man kan lede uden om kbh k jo bedre, eller under som ved Åboulevarden.
- En østlig ringvej behøver ikke at løbe over Lynetteholm. En østlig ringvej kan etableres gennem tunnel under havnen. Lynetteholm må IKKE etableres!
- Fin ide. Ringevejen bør være underjordisk.
- Ringvejen må IKKE begrænse eller yderligere forringe indre by beboernes parkeringsmuligheder ! skatteborgernes skal ikke tvinges ud af byen fordi de ikke kan parkere deres bil ved deres bopæl
- Skal ikke gennemføres derimod en havnetunnel til Amager
- Hvad blev der af en havnetunnel?
- saadan
- ringveje må altid være en fordel - samtidig kan man forbedre forholdene for cyklister på f.eks. HC Andersens boulevard
- Der skal ikke etableres flere større veje til / igennem Kbh. Den kollektive trafik skal intensiveres og gøres billigere (finansieret fa vejafgifter / bompengge / parkeringsafgifter mm.). Også turistbusser

skal begrænses, igennem afgifter og kvoter - de skal over i den kollektive transport som en del af finansieringen.

- Jeg det er vanvittigt, at presse al den trafik ind i København og dens omegn.
Der er i forvejen voldsom trafik i byen.
- En nordgående ringvej er så oplagt.
Det skal bare ikke være på københavnernes bekostning og pengepung. Det er statens opgave!
Det vil nok mest være andre trafikanter end københavnere, der vil benytte den.
- Vejen skal i tunnel, så den ikke ødelægger vandgennemstrømning, landskaber og naturområder
- Biler skal forbydes at køre fra Nordhavn, Indre By, Christianshavn, som er ved at drukne i biler.
Dem der flytter til byen, forventer at kunne køre i egen bil fra dør til dør, som man gør i de mindre byer, hvor de nye tilflyttere kommer fra. de tager deres dårlige vaner med sig til Kbh., der drukner i biler
- Udmærket at aflaste trafikken gennem Indre By. Har man overvejet at lægge en sænketunnel under havnen på langs af denne. Den kan kombineres med parkeringsanlæg med adgang til områderne langs havnen.
- Det bliver fantastisk, at Indre by bliver fri for gennemkørende trafik.
- Det er på høje tide, at vi får ledt især tung trafik uden om indre by!
- Bringer tung trafik udenom indre by
- Tror desværre ikke at det er nok til at komme trafikken i Kbh til livs selv om det ville hjælpe.
Allerede idag burde der bygges en omfartsvej - da indre by er fuldstændig overrendt af trafik både fra cyklister og bilister.
- Stop ideen. Der mangler totalt indtænkning af nye scenarier i forhold til klimakrisen og mobilitet, og derfor virker projektet utroværdigt.
- ikke andet end at biler skal ud af byen
- Lav roadpricing i stedet
- Fint hvis den kan graves ned
- Ja lav den som tunnel
- Det er en nødvendighed at begrænse trafikken i indre by. Den østlige ringvej vil primært betjene borgere Nord for København. Jeg stemmer for en alternativ løsning der lægger trafikken i tunnel under Bispengbuen, Rådhuspladsen og HCAndersens Boulevard til Amager. Det vil løse trafikale udfordringer for langt flere mennesker, gøre bykernen mere attraktiv og undgå Lynetteholmens udbygelse.
- Er der mange der bor nord for København der skal langt ud på Amager.
- Det kunne være rart at få nogle tal eller nogle kort over trafik det er meget svært at danne sig et overblik over situationen når man ikke selv ejer en bil :)
- Jeg er ikke sikker på hvad I mener med begrebet "værdi". Det er for bredt.
- Jeg finder det bydende nødvendigt at vejen anlægges, så gennemkørende tung trafik gennem bymidten kan forbydes. Tænker her på tung entreprenørkørsel tværs gennem city (Bernstorfsgade - Hammerichsgade - Nørre Voldgade m.fl.).
- at lede trafikken udenom indre by, og videre er en genial ide, det løser mange myldretid og trængsel problemer.
- Jeg synes udelukkende ideen om en østlig ringvej er god ifht muligheden for cykling og offentlig transport i gadeplan i og omkring områderne. Det er klart, det også vil lette biltrafikken i indre by og Christianshavn, men så vidt muligt bør projektet fokusere på offentlig transport og cyklisme mv. Desuden må ringvejen ikke gå ud over Amager Strandpark og omkringliggende områder, som skitserne (måske) antyder.
- Den skal graves ned. Folk på Amager skal ikke generes af en ringvej.
- God ide.
- ja det ville lette trykket i inde by da i myldre tiden kan tage rigtig lang tid at komme igennem byen da det tit lukker helt ned og man sidder fast i trafikken. man kan jo også fjerne nogle af de ensrettede veje og gøre dem 2vejs retninger og evt lave nogle parkeringshuse under jorden som de har i Japan så der ikke holder så mange biler på gader og stræder
- ja igen, præmissen er jo at der vil ske en bebyggelse eller opfyldning af Lynetten, for ellers er der jo ikke brug for en sådan, så den hopper jeg så heller ikke på.
- Lav en boret tunnel der forbinder nord med syd under byen.
- Jeg har en generel kommentar, der går ud på i langt højere grad end nu at friholde indre by for gennemkørende trafik. Dette kan ske på forskellig vis; ved roadpricing, anlæggelse af tunnel(ler) som f. eks. i Oslo. En østlig ringvej vil formentlig også kunne hjælpe til
- Man skal indtænke København som vandsportsby i projektet, og sikre såvel ro-og sejlsportshavne som at der ved Amager Strand fortsat er et stort støjsvagt og let tilgængeligt rekreativt strandbadeområde.

- En østlig ringvej er primært til gavn for beboere nord for København, ikke by borgere. En østlig ringvej vil endvidere destruere Amager standpark.
Kbh. og Lyngby Kommuner kan etablere en fælles megaparkering, koblet med offentlig transport, så privat biltrafik gennem Byen reduceres. Et sådan projekt kan forøge byens kulturelle værdi og internationale omdømme. Tilsvarende megaparkeringpladser kan etableres vest og syd for byen.
- Tillad kun trafik igennem indre by, hvor man har et gyldigt formål. Lad eventuelt beboere og virksomhederne i området om at godkende hvert køretøj der kører ind i området, inden de tillades adgang (og ellers dirigeres vis tunnelen til den anden side af byen).
- Rigtig god ide
- Denne del vil absolut være en fordel for os, der bor i Indre By. En sådanne løsning er vel også mulig uden at bygge Lynetteholm?
En kombination af en østlig ringvej og kystsikring er den bedste løsning for både København, borgerne og samfundsøkonomien.
- Igen så er jeres præmis at Lynetteholmen bliver til noget. Hvis ja, så skal der naturligvis sikres trafikale forbindelser, der ikke smadrer Indre By og Christianshavn.
- Tænk på de eksisterende bebyggelser samt de rekreative områder. Umiddelbart virker en sænketunnel med forløb som Ø4/Ø5 de mindst indgribende.
- Det er især den tunge trafik vi har stor gavn af vi på den måde kan få nemt gennem byen!
- Nej
- Den skal nedgraves.
- Nej for Lynetteholm er ikke en mange ønsker
- Ringvejen skal være en tunnel, så den ikke går langs med Amager strand.
- -
- Dette skal ikke ødelægge de dejlige kreative områder på Amager, infrastrukturen skal tænkes i harmoni med de nuværende beboers liv og ophold i byen. Områderne må ikke være henlagt til byggepladsen i årtier, hvilket ødelægge det for de nuværende og kommende beboer....
- Stor fordel hvis kan skabe mindre trafik i indre by
- Det må ikke være på bekostning af de allerede for få grønne åndehuller
- Den bør ikke gå via Lynetteholmen, der ikke bør realiseres
- Traffic along store Kongsgade and around Kongens Nytorv will hopefully be reduced with the Ostlig ringvej, helping people link to northern sjælland more.
- Kun at omfartsvejen skulle gå under kbh's havn, således at der er muligheder for at komme til indre by via denne vej
- god ide, trafikken væk fra indre by
- Vi håber ikke at der kommer en Lynetteholm.
Men en østlig ringvej kan godt etableres alligevel. Der har været andre løsninger til en sådan tidligere inden Lynetteholmen kom på banen.
- https://www.youtube.com/watch?v=K4icpF0S5BM&ab_channel=TheLife-SizedCity&fbclid=IwAR3o9XNp2XqS6ij4uWEsZnefJDyfbctLP2jpbPmYlhoqqijnDBTzNXgCLMg
- Det burde være sket for flere årtier siden, det er ganske enkelt en skandale med en ringvej direkte gennem indre by. Få først og fremmest den tunge trafik ud af byen, og sørg for ordentlige transportmuligheder inden store byggeprojekter indledes, dvs få anlagt en ny ringvej først. Som det er nu er der nul hensyn til borgere i indre by angående trafikale forhold.
- Det er synd for beboerne på denne del af Amager hvis vejen bliver for trafikeret
- Burde for længst være bygget, så al den diskussion om trængsel blev overflødiggjort
- København er en del af Danmark og skal forsat være en national dynamo. Derfor er by- og trafikudviklingen reel national planlægning.
Østlig Ringvej er afgørende for at aflaste trafikken i indre by. Kan ikke løses alene med cykelstier og reduktion af parkeringspladser o.lign.
- Så meget som mulig trafik i en havnetunnel
- Ja jeg synes ikke, at trafikken skal føres ad Amager Strandvej, forbi Strandparken. vil være synd for det attraktive miljø, der er kommet der, så det er ikke umiddelbart en god løsning, det sidste stykke vej
- Umiddelbart tiltaler løsning Ø4-Ø5 mig mest, da fordelingen af indkørende trafik fra tunnelen kommer fra yderkanten af området og ikke i et centralt beliggende område.
- En østlig ringvej vil skabe mere trafik i hele København, også i Indre By og Christianshavn. Det er erfaringen fra alle tidligere lignende initiativer. Flere veje, flere biler, mere trafik. Gør hellere mere for den kollektive trafik generelt, og sørg for bedre forhold for cykler.
- Meget meget godt hvis trafikken i indre by kan aflastes.
- Jeg er modstander af mere biltrafik, men vil gerne have eksisterende biltrafik ned i jorden.
Politikere er rystende ligeglade med støj- og luftforurening fra biltrafik.

- Hvorfor vil man ødelægge mere og mere natur, når man siger, man vil gøre det modsatte. Roadpricing er stadig en god ide
- Få flere af de gennemkørende biler ud af byen..TAK !
- Trafikken gennem den indre by skal begrænses ligesom trafikken gennem Torvegade på Christianshavn.
- Det er den bedste idé man kunne tænke sig så vi kan slå forureningen markant og hurtigt NED. Der er fyldt med sorte, bittesmå partikler i mine vindueskarme fra forurening, og jeg vil også gerne kunne lufte ud!! Bor i Nørre Søgade ved Søtorvet. Sindsygt meget trafik
- ja så skal den lægges i tunnel
- Der er et gigantisk men til en dyr aflastningsringvej: Hvordan bliver biltrafik om 20 år? Intelligente biler vil belaste vejene markant mindre (de holder ikke i kø, er 'pooled' osv. osv.). Plus, ringvej eller ej, skal privatbilisme i København tvinges ned på linje med andre metropoler. Har man kort sagt brug for en bekostelig bilringvej om 20 år...?
- Som hovedstad er det urimeligt at RING 2 går lige gennem den gamle bydel og Frederiksstaden over Kgs. Nytorv...det giver ingen mening men kan kun løses hvis man tænker havnetunnel og genial håndtering af biler som er et nødvendigt onde i en storby. Kommunen hader biler - selv dem borgerne der betaler deres løn ejer!!! Kommunen bør anlægge langt flere p-pladser i stedet for at begrænse det for dem der betaler skat!!
- Vi skal have begrænset mængden af gennemkørende trafik i det indre København, så samtidig skal der laves trafikbegrænsende tiltag i Indre By, så folk ikke bare bruger de veje de plejer. Det kunne være at lægge Gyldenløvesgade/H.C. Andersens Boulevard og Holmens Kanal ned under jorden
- Jeg kan ikke se fordelene ved en ringvej der kommer til at køre henover Amagerstrandvej og strandparken med mindre det bliver en tunnel.
- Jeg er ubetinget modstander af flere store vejprojekter. Der bør etableres en trængselsring omkring hele Københavns kommune med tilhørende muligheder for parkering og skifte til offentlig transport.
- Flere veje giver mere trafik og flere biler. Sæt begrænsninger på antallet af biler i byen og planlæg for fodgængere, cyklister og delebiler. Nye bydele skal være bilfri.
- Nej
- Tilsendte fotos uklare, men ikke flere veje i København.
- Ikke mere infrastruktur til biler. Der skal i stedet prioriteres kollektiv trafik og cyklisme.
- Vil være formålstjenligt
- den kan ikke vurderes uden at der er alternativer som jeg ikke kender
- Lad være!
- Ringvejs projekt Ø4 og Ø5 bør absolut undgås, alternativt lægges i tunnel, så borgernes adgang til havne og strande ikke forhindres og ændres.
- Jeg synes, at der er alt for meget tung trafik i form af lastbiler i indre by. Har aldrig set tilsvarende i storbyer som London og Paris. Hvis denne form for trafik kunne ledes uden om indre by, ville det være positivt.
- Synes det vil være en gevinst for indre by at få yderligere tung trafik ud af byen. Og formentlig også en gevinst for trafikken.
- Der skal ikke ansøres til flere biler eller parkeringskældre i København.
- Alle nye ringveje skal så vidt muligt føres under jorden i boligtætte områder og de skal helt afgjort sikre hurtig trafik uden om byen, så der er stort incitament til at bruge nye veje.
- Det er godt med initiativer , der trækker trafik væk fra centrum der i forvejen er belastet af meget trafik.
- Jeg synes, at det er ærgerligt, at der kommer tung trafik på Refshaleøen
- Den burde bygges i en tunnel
- Vores indfaldsvej er for store og voldsomme
- Rigtig god ide, men der skal IKKE være begrænsninger i en fri verden :)
- Flyt industrien ud af København, og brug selskaber og industris bygninger områder til beboelse. Derved undgår man yderligere absurd infrastruktur som en østlig ringvej og ødelæggende kunstige øer.
- Kør!
- Hvis ikke den kombineres med restriktioner, risikerer man, at folk ikke gider tage den lange omvej rundt om Indre By og Christianshavn.
- jeg synes ikke der skal bygges en ringvej
- Den bør lægges i et rør
- Jeg synes, at Lynetteholm ikke skal opføres.
- Nej
- Jo mere vej desto flere biler

- En østlig ringvej vil i min optik være en stor aflastning for indre by og give bedre færdselsmuligheder for Nordhavn, Amager, Lynetteholm og Refshaleøen. Det er på høje tid at den kommer og bør gennemføres uagtet om Lynetteholmen gennemføres
- Ja, det skal være gratis for bilisterne
- Blotlæg åen under Åboulevarden!!! Bedre trafikale forhold, renere luft, klimasikring og grønne områder til det hårdt pressede Nørrebro og Vesterbro. Frederiksberg og Indre by mangler også grønne områder på den strejkning. Biodiversiteten i byen styrkes og turismen øges!
- Ved ikke
- Det vil under alle omstændigheder være en god ide med en østlig ringvej også slev om Lynetteholm ikke bliver en realitet
- Begræns den gennemkørende trafik i Indre By og på Christianshavn. Ikke flere motorveje, men bedre offentlig transport.
- Luk middelalderbyen for biler
Lav en betalingsring omkring KBH
- Godt med aflastning af trafik, men er Lynetteholm den eneste løsning herpå ?
- For meget trafik i byen.
Folk køre 100 km i timen igennem små veje, gør noget ved det!
- Ideen om en ringvej løser ikke de trafikale problemer, den flytter blot trængslen. Desuden bidrager løsningen ikke til at nedbringe CO2-udledningen, da biltrafikken ikke formindskes.
- Vejen må ikke placeres så den ødelægger Amager strand. Amager Strandvej er en mulighed hvis trafikmængden begrænses. Det vil være bedst at få den i en tunnel så trafikken ikke er en gene for strandparken.
- Diriger gerne trafikken udenom Indre By. Ikke nødvendigvis ved at begrænse den nuværende infrastruktur, men ved at anlægge et bedre alternativ udenom Indre By - ligesom Nordhavnstunellen og Kalkbrænderihavnsgade er et godt alternativ til Lyngbyvej og Nørre Alle.
- Synes Ø4 og Ø5 ser mest rigtige ud, ift. at begrænse trafik og dermed gener for beboere mest muligt.
Der er for tiden ALT for megen gennemkørende trafik i Indre By, da adgangsvejene til Christianshavn og Refshaleøen går via Indre By.
Nordhavnstunellen bør forlænges til Refshaleøen snarrest muligt, for at skabe bedre balance i trafikfordelingen i Indre By
- Mindre trafik i indre by
- Det ville være fantastisk hvis man kunne undgå gennemkørende trafik i kbh!
- Jeg bryder mig ikke om ideen, da den kun vil tiltrække mere bilisme.
Vi taler om fremtiden. Find dog på spændende, fremtidssikre løsninger, ikke endnu en stor vej.
- Nej
- Det virker som en tåbelig (og dyr) idé. Men hvis det betyder færre biler i Indre by og på Christianshavn, fint med mig. Det er desværre nok Københavnerne der kommer til at betale, og det er sørgeligt at man fra politisk side støtter tiltag, der kun vil resultere i at der kommer flere biler på vejene (!).
- Motortrafikken i indre København bør afgjort søges reduceret
- Der er behov for flere bilfri zoner i indre by - det bør kombineres med fuldkommen bilfri zone i indre by, så vi passer på vores luft
- Mener ikke, at Lynetteolmen er en nødvendig forudsætning af en østlig ringvej.
Man vil bygge en fredfyldt kunstigt ø-milieu med havudsigt osv. - og skæmme den med en støjende motorvej. Det er ikke i umiddelbar harmoni
- God ide at føre trafik udenom byen
- En yderligere ring som lægges under havnen hele vejen ud til Sydhavnen med muligheder for at køre fra strategiske steder på vejen samt med store underjordiske parkeringspladser ville lette enormt meget og betyde at parkering kan reduceres overalt i Frederiksstad og Nyhavnområdet
- Det er den bedste ide! Det vil være dejligt at kunne køre let til lufthavnen uden at skulle gennem hele byen!
Også dejligt for alle rejsende fra nordsjælland.
- Flere veje = flere biler
Det er sådan, og har altid været sådan. Al videnskabelig dokumentation viser dette. Hvis man derfor vil begrænse antallet af biler i kbh, skal man fjerne veje, ikke bygge flere.
- nej
- Det må ikke ødelægge de grønne områder på Amager
- Vil kunne give et ægte cirkelslag rundt om Indre By og øge kvaliteterne i form af mindre trafik i de hårdt belastede trafikkorridorer.
- Bevar Amager Strandpark og læg ringvejen i en tunnel.

- Ingen
- det vil virkelig god mening - især tung trafik i indre by er problematisk.. Så det gi go mening hvis man ville kunne fjerne den del af trafikken uden om indre by
- nej
- Ringvejen må ikke påvirke Amager strandpark og bør ikke ligge på/i vandet. Det er et af de få rekreative vandområder, man kan nå fra København. For mig er alle linieføringer undtaget den mest vestliggende uacceptable. Det er hensynsløst vejbyggeri uden respekt for den kvalitet der ligger i adgang til natur.
- hvis der skal anlægges en østlig ringvej, så skal det være på en måde, der ikke skaber mere trafik/bilkørsel og slet ikke igennem byen eller over jorden
- Færre biler i byen er altid en god idé.
- umuligør gennemkørsel over indre by/christianshavn således at der kun kan køres ind til og ud fra de forskellige bydele - som de gør i andre europæiske byer (fx Amsterdam)
- Nej
- Store veje skaber flere biler
- Kom endelig igang med den længe ventet østlige ringvej. Men vi andre vi da stadig gerne have mulighed for at køre igennem byen. Vi skal da ikke straffes
- Jo mere vej, desto flere biler, så nej
- Nej
- Der skal ikke være nogen Lynetteholm.
- De trafikale problemer i København løses ikke ved at forstørre antallet af beboere og kontorer i city med een vej ud og ind af området. Det forstørrer problemet. Eksempel er Nordhavn. Og jeg har ikke tiltro til at problemet ikke bliver endnu næste gang.
- Det burde være det man prioritere højst
- Begrænsningen gennem byen skal ske enten ved en havnetunnel eller en nedgravning af vejen over Rådhuspladsen og Borups Alle - og dermed åbne åen.
- Trafik ud af byen - jeg er imod Nordhavn 2 på Lynetteholmen med 35.000 flere trafikanter ... men generelt lever vi i en tid, hvor gennemkørende biltrafik skal ledes ud af bykerner, og det går jeg ind for
- Det vil afhjælpe luftforureningen, og mindske skader på de gamle flotte bygninger på Christianshavn og indre by.

Det vil også blive muligt at stille krav om brug af el-biler i indre by og Christianshavn.

Større muligheder for trafik på cykel

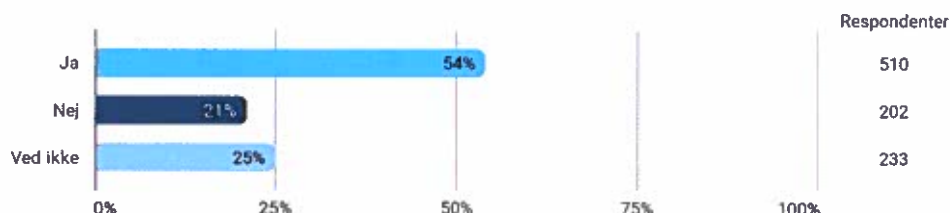
- Skab forbindelser uden om byen for den trafik der belaster, ingen lastbiler i Indre By, fragtbiler skal være EL, alt skal tænkes ind, skal der være betaling for at komme ind til byen for at handle....måske, men lad nu ringveje få bilerne uden om byen, så kan vi fylde på med restriktioner mm
- Nej
- mere trafik ud af indre by - den kan det muligvis løse.
- god ide
- Selvkørende biler og delebiler skal indgå i vurderingen
- Der skal laves afgifter på alle køretøjer ind og ud af de centrale dele af kbh og satses mere på god kollektiv transport
- Igen: Lynetteholmen kan være med til at løse flere udfordringer, som Kbh har p.t. Udover klima er det vigtigt, at den offentlige trafik hele tiden udvides - og med den nye ø ser det ud til, at man forsøger at gøre dette - samtidig med, at man vil forsøge at lede trafikken udenom om København.
- Det er godt at få trafikken ledt uden om byen.
- Få så meget som muligt af trafikken ned under jorden
- Ringvejen skal laves som en tunnel og laves uanset om Lynetteholm bliver til noget eller ej.
- biler ud af byen , der er hæsligt på nordhavn med de stinkende biler
- Der må findes muligheder for at gøre metroen i rør!
- Forbyd lastbiler i Indre By - især dem uden ærinde
- i forbindelse med etablering af ringvej kunne det være fordelagtigt at indføre restriktioner for biltrafik i indre by og evt. omliggende bydele
- Ingen kommentarer, udover at generel begrænsning af kørsel i indre by er kærkomment, ikke mindst fordi vi skal mindske eller helt eliminere udledning af co2 indtil vi helt overgår til el-kørsel.
- Skal føres under vandet
- Før der blev anlagt nye veje vil jeg gerne se at H.C. Andersens boulevard blev ført under jorden

- Har vi brug for mere trafik omkring København? Hvad med at bolig priserne kom et sted hen hvor man boede i nærheden af sit job og tog metro eller cyklen?
- Anlæg ringvej og Metro som tunnelprojekt under en stor naturpark
- Alle tiltag til at reducere privatbilismen i Indre By er velkomne. Kan ikke vurdere om en ny ringvej vil være et sådant.
- ringvejen vil bare skabe mere trafik vi skal have færre biler ikke flere.
- Bilen er kommet for at blive (desværre) se min tidligere kommentar.
- Meget fint med en østlig ringvej. I samme forbindelse bør Christianshavn og indre by omdannes til bilfri by eller en delvis bilfri by.
- God gammel ide som dog ikke behøver at have noget med Lynetteholm at gøre.
- Godt tænkt.
- En ide at man kan 'stå' af halvvejs med afkørsler til indre østerbro og indre by.
Vil gøre at man kan bosætte sig på amager og arbejde på den anden side af KBH. Ikke realistisk med transporttid ind over KBH centrum som det er nu. Vi har kigget på det og overvejet det.
- En østlig ringvej skal anlægges der hvor miljøet påvirkes mindst muligt eller bedst slet ikke påvirkes.
- Er bange for nye ringveje prioriterer privatbilismen. Hvorfor er metro, bus og cykler ikke nok i en så central bydel?
- Genial idé til at reducere gennemkørsel af det centrale København
- Er denne planlagt under vandet? Eller kommer den til at ligge foran amager strandpark?
- Det vil aldrig lykkes at etablere en hel by ude i havet uden på en storby med trafikale problemer i forvejen uden at det ender som en endnu større trafikale katastrofe.
- Nej
- Idéen er god, men medfører formentlig uønsket stigende trafik i Storkøbenhavn. Der skal tænkes i et større skala.
- Hvad med Amager? Hvis man bare leder trafikken over Refshaleøen og Amager. Gør man det så ikke værre for dem?
- Det handler også om, hvilke konsekvenser trafikomlægningen vil have for Amager.
- Den bør komme i tunnel et langt stykke, så Amager Strandpark forbliver rekreativt område, og så der ikke kommer yderligere biltrafik til den eksisterende by.
- Såfremt der kommer et alternativ til en ruten igennem Indre By med en østlig ringvej, så synes jeg ruten igennem Indre By være betalingsvej for alle ikke-beboere.
- Man kan læggen i sænketunnel fra Refshaleøen til Øresund til motorvejs nettet Ø4-5
- Vigtigt, at man ikke ødelægger trafikken i resten af Kbh, bare fordi man laver en ny bydel
- hvad skete der med havnetunnelen
- Kun gennemkørsel skal forsøges hindret/begrænses.
- Jeg syntes skitsen med Ø2 virker mest tiltalende.
- Få så vidt muligt bilerne ud af byen og sats på cykelstier og metrolinier.
- Det vil være århundredets forspildte chance, hvis projektet gennemføres uden samtidig at skabe mulighed for at fjerne biltrafikken fra Indre By.
- Bilerne ud af byen!
- Mener ikke der skal være et projekt!
- Etableringen har i det aktuelle oplæg urimelige konsekvenser med jordtransport og adgang fra vandet.
- Ikke flere biler ind til byen .
Drop projektet og byg boliger i omegnen i stedet.
- Vi skal altid forsøge at begrænse trafikken i indre by - få køretøjerne ledt udenom byen!
- Drop Lynetteholmen pga forkert tænkt løsning. Klimasikring skal tænkes anderledes . Al for ringe hensyn til miljø- og bæredygtighed - og tænkt i en gammel tid før fx Corona pandemi
- spørgsmålene forudsætter, at man synes det er en god ide med Lynetteholmen - dårlig udarbejdet spørgeskema!
Vi skal under alle omstændigheder mindste trafikken i Bl.a. Indre By!
- Tænk i bæredygtig mobilitets bosætnings og produktions kultur i stedet for i traditionelle trafikkorridorer og aktuelle teknologier
- Vi skal ikke have nogen østlig ringvej, ingen havnetunnel, som kun betjener folk der kommer nordfra. Vi skal have en sund by med flere grønne områder. De nye bydele er bygget for højt og for tæt med få grønne områder. Det har vi set under corona epidemien. Vi mangler grønne områder ikke flere boliger og ikke højhuse, der skygger. Højhuse bliver kun bygget for at tjene penge. Det er ikke menneskevenligt at bygge højt. Der bygges kun højt for at entreprenøren kan tjene penge på det.
- Jeg er stadig en af dem, der drømmer om en bilfri indre by. Så metro er at foretrække

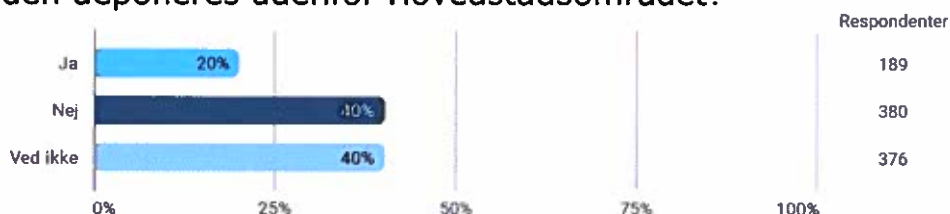
- Mener at den skal i rør under vandet i stil med forslaget om havnetunellen og Lynetteholmen samtidig skal droppes.
- Jeg er i tvivl om, om det vil medføre en forøgelse af den samlede trafikmængde, men kan godt se en ide i at lede trafikken uden om det indre København.
- Der skal planlægges cykelmiljøer og fortorvet så folket bevæger sig mere rundt og tager ejerskab af hele byen ved dagligt at færdes rundt. Det er sund fornuft at motion er kerneværdi og det går hånd i hånd med byudviklingen. Indfør mere flekstid så når folket fint rundt til tiden.
- DROP PROJEKTET
- Værdien for Indre by/Christianshavn af en østlig Ringvej er primært mindre trafik gennem de to bydele, men hvorvidt det er tilstrækkeligt bare med ringvejen er nok tvivlsomt. Der skal nok mere drastiske metoder til at holde de store trafikmængder ude af bydelene.
- Se at komme igang
- Tunnel under museumkvarteret to reduce noise and street traffic from Webersgade
- Det må være selvindlysende at lede trafikken den vej
- Hvorfor skal vi have flere biler i gennem byen? Endnu en grund til ikke at udvikle Lynetteholmen til beboelse og erhverv. Giv skattefordele til dem som vil være med til at udvikle og financiere et stort grønt område til glæde for os der allerede bor her. Et område som kan samle vand og skærme byen.
- Generelt skal der arbejdes for at trafik og biler føres udenom København
- x
- Foretag samtidig en anlægning af tunnel fra Bispeengbuen til Amager som kobles på den østlige ringvej. Således vil København opnå flere grønne områder, bedre skybrudssikring, mindre luftforurening og bedre livskvalitet.
- Hvis det betyder at der kommer mindre trafik i indre by, kan det kun være en god ide
- Alt trafik som kan ledes ud af indre by er positivt, men ikke når der etableres boliger og virksomheder som tiltrækker trafik.
- Uanset hvad der sker med dette projekt, så er det vigtigt st gøre noget radikalt mod biltrafikken i indre by. Der er biler overalt. Indgreb er nødvendige nu.
- x
- Ville være dejligt at slippe for gennemkørende trafik i København eller at folk skal køre en lang omvej for at komme nordpå.
- Det er en god ide at lede trafikken uden om byen, også uden om brokvartererne.
Det er også en god ide at planlægge med flere åbne og grønne områder i byen, end man hidtil har gjort i de nye områder. Grønne åndehuller giver byen værdi og borgerne livskvalitet. Se bare hvor folk nyder livet i byen i dag. Og vi har råd til det. Der ligger 15 milliarder i kommunekassen.
- Hvis der kommer en god/ordentlig vej, så vil det begrænse bytrafikken i sig selv. Men sørg for at holde dieselbusser (turister), dieselbiler (varelevering) etc. ude af centrum. Gør det muligt at køre, men sæt en ramme for hvilke typer køretøjer
- Hvis projektet bliver til noget ville det da være en god idé med nogle nye veje der kan tage det værste trafik der ellers ville komme til byen med så mange ekstra beboere.
- Synes ikke at det er en god ide at udbygge vejtransport. Der er tilstrækkelig bøv l med biler i forvejen. Der skal være færre ikke flere biler i kbh.
- ja, der er alt for megen gennemkørsel hen over Slotsholmen og gennem Bredgade/Nye Kongensgade -
men det har man jo ikke evnet at få ordnet, trods mange års diskussioner ...
grav noget af biltrafikken ned under jorden !!! men det bliver desværre ikke i min levetid :-)
- Jeg har absolut ikke noget behov for andet end absolut nødvendig trafik i København, ville være skønt hvis HC Andersens boulevard kunne blive en lang park i stedet.
- Rigtig god idé, udvid den gerne med en tunnel rundt og forbyd udefrakommende biltrafik i indre by.
- Se kommentar ovenfor
- En absolut nødvendighed med eller uden Lynetteholm
- Hvis Lynetteholmen etableres er det selvfølgelig en god ide. Men jeg synes det vil være bedre at satse på kollektiv trafik.
- Flere veje giver oftest flere biler.
- Brug model ø 4.
- Drop Lynetteholm og lav havnetunnel som oprindeligt diskuteret.
- Hvor er fokus på den kollektive trafik i dette?
- Ambitionen om en bilfri by skal være det bærende element hvis Lynetteholmen skal være en succes. Det er lige præcis den ambition, der vil adskille den fra alle andre byer i verden

- Nej.
- Den skal benyttes til alle den trafik der opstår i forbindelse med byggeriet så indre by ikke belastes
- Lav en østlig tunnel under havnen, men glem lynetten.

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



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



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

- Hvis det har et klima/grønt sigte, så helt fint.
- Det er en undskyldning for at tillade entreprenører at opføre mere bybyggeri.
- ingen kommentarer
- går ud fra øen bygges af jord - overskudsjord. Det bliver vel ikke et alpelandskab ?
- Med så meget antaget overskudsjord efter byggeri andetsteds i Kbh., retfærdiggøre dette alene ikke nødvendigheden af prjektet med Lynetteholm, som et nødvendigt eller byplanmæssigt forsvarligt bolig- og erhvevs- mæssigt byggeprojekt.
- Hvor kommer alt det jord fra? Tømmer vi alle grusreserver undervejs i processen? Hvor mange nye grusgrave skal der åbnes? Og hvor?
- altså - forsøger By og Havn her at forklare at det er skidefedt at forurene og tiltrække en helvedes masse nye mennesker i københavn fordi man har for meget jord i byen? Det er totalt useriøst. Find på en god idé før man forklare sin dårlige med noget så håbløst.
- Det er vigtigt, at deponering af jord er miljømæssigt forsvarligt.
- Nej
- Jeg synes vi skal bygge mindre bjerge/ bakker i københavn og omegen med jorden
- Hvis det giver et åndehul til københavnernes som Refshaleøen, er det en god idé.
- Grubejord skal renses og genbruges. Der er snart ikke mere grusgravsfyld tilbage på Sjælland.
- Kan man ikke bruge jord fra havbunden til opfyldning?
- Hvis Lynetteholm skal etableres giver det god mening at deponere overskudsjord, såfremt det er forsvarligt, kan gøres løbende og samlet set er et billigere alternativ. Det kunne dog lige såvel være andre projekter hvor overskudsjord kan bruges.
- Historisk er en del af København bygget på tidligere affaldsområder, og overskudsjord bør derfor også kunne bruges.
- Jeg tror simpelthen ikke på påstanden om, at byggeprojekter skulle kunne give jord nok til at etablere en hel bydel. Så mange stykker bar jord findes ikke i Københavnsområdet.

- Nej, Lynetteholmen skal ikke bygges. Og i det hele taget skal vi stoppe med at proppe byen til med nybyggeri, meget af det er ikke til gavn for almindelige danskere men er for udlændinge, hoteller osv
- Jo altså, man skal sikre sig mod, at overskudsjorden overholder grænseværdierne for den tilladte forurening!
- Fair at løse det selv indenfor kommunen i stedet for at eksportere problemet
- Det afhænger af om jorden er forurennet.
- Det må være steder, hvor overskudsjorden kan deponeres eller bruges
- God idé.
- Den virker god
- Lynetteholm må IKKE etableres!
- Hvis vi skal have Lynetteholm så kan det jo være fint nok - men det er ikke et argument for at vi skal have lynetteholm
- Jord kan også bruges til anlæg af parker ovenpå overdækkede baneterræner - genetablering af de tabte grønne områder i indre københavn omkring åboulevarden
mv tænk selv - en grøn by for mennesker - ikke en asfalteret vejbane, hvor man smider mennesker under jorden i metroanlæg og overlader byen til biler og gennemkørende godstransport...
- Altså jeg ved jo ikke noget om det. Det lyder som en god idé at bruge lynetteholmen til at deponere overskudsjord, men hvis selve projektet er en dårlig idé, så kunne man vel finde en anden måde at komme af med jorden på. Det skal da i hvert fald ikke komme an på dét, om lynetteholmen skal etableres. Vi kunne jo f.eks. bruge overskudsjorden til at lave flere parker/stier og færre veje. og så komme af med bilerne på samme tid.
- er det ikke ideen med det hele, og alt er paa rette plads
- Hvis der er overskuds jord, skal transporteres med skib. Og ikke gennem Indre by, med beskidte lastbiler, som det har været tilfældet med City ringen.
- god ide ikke at transportere jorden for lang - samme som Nordhavn
- Hvis lynetteholmen bliver en realitet , så vil det give god mening at komme af med overskudsjord
- Det handler ikke kun om overskudsjord fra Kbh. Der skal også importeres store mængder opfyldningsmaterialer mm. fra andre dele af landet. Skal tænkes sammen med en plan for hele hovedstadsregionen.
- Nej - men at udlægge den til rekreativt område efterfølgende vil være det eneste rigtige
- men jeg er meget spændt på, hvordan man trafikalt vil løse problemerne - skal vi have 2.000 lastvogne om dagen kørende gennem overbefærdede gader - man frygter det værste, når Rådhuset er indblandet.... eksperter i halve og uigennemtænkte løsninger
- Rækkefølgen må være: 1) Beslutning om at byudvikle Lynetteholmen ja/nej. Hvis ja, så 2) bruges området til deponering af overskudsjord
- der bygges alt for meget og i øvrigt grimt, så det skal stoppe og dermed bliver problemet med overskudsjord fjernet.
- Dårlig idé!
- Det er jo en del af projektet.
- Kender som sagt ikke nok til projektet
- Synes det er synd som man bliver ved med at bygge nye ejendomme i Kbh som på ingen måde passer ind med de gamle flotte bygninger samt tager udsigten til både kanalerne og byen som fx BLOX.
- Sammenhænger virker bundet op på etablering af Metro. Stop metrobyggeri. Tænk anderledes, så finansieringsbehov evt bliver et andet.
- Jeg synes man skal stoppe udbygningen af København og dermed stoppe behovet for at skulle af med byggejord
- Man vil køre uendelig mange lastbiler med jord gennem byen i mange år, dårlig ide
- Lyder meget fornuftigt med mindre der er tale om forurennet jord.
- Bør sikres at det ikke er forurennet jord og byggemateriel
- Umiddelbart lyder det fornuftig nok, men vil gerne vide mere.
- Egentlig er det jo en meget god ide.
Men lastbil kørslen bliver et hæsligt mareridt
- Altså det er en måde at tage ansvar på vil sige at det er en god løsning
- Overskudsjord fra byggerier bør transporteres til en nyanlagt havn til flydende pramme, der efterfølgende kan dumpe jorden på rette sted. Kørsel direkte til deponeringsområdet vil medføre meget stor trafik med tunge entreprenørbiler gennem sårbare boligområder, hvilket bør undgås.
- med "deponering" antydes, at jorden midlertidigt opbevares miljømæssigt sikkert - det er jo nok ikke dét, der er tale om
- Bekymrer omkring mulig forurening af omgivelserne fra forurennet deponeret jord

- se ovenfor
- Københavns jord er meget forurenede. Opfyldning med den vil svine vandet og bunden i havnen så længe det står på og svine i Øresund. I givet fald bør opfyldning kun foretages i vintermånederne inden for spunsvægge og kun hvis det ikke medfører skade på dyrelivet i Øresund.
- Det er tilsyneladende et præmis i besvarelsen af denne undersøgelse, at der er overskudsjord, som det er borgernes og bystyrets ansvar at bortskaffe.
Det burde være oplyst hvor meget det drejer sig om og især hvorfor det er bystyrets problem, og ikke dem som skaber overskudsjorden. Vedr. overskudsjord kan der stilles mange relevante spørgsmål, som responsen ikke giver mulighed for, men det er måske megingen
- Det er vel en oplagt og billigere løsning end at fylde op med jord fra områder hvor vi så deponerer overskudsjord fra egne byggerier.
- God ide at den bliver i kbh. Og ikke skal på forurenende køreture
- Jordtransport igennem den historiske middelalderby/Indre By er et problem i dag, både miljø- og sikkerhedsmæssigt. Det er tunge transporter, der ødelægger vejene og livskvaliteten for borgerne. Transporterne foregår ulovligt, idet de ikke er overdækkede og i værste fald kan slå bløde trafikanter ihjel ved en opbremsning eller ved at blæst blæser jord i hovedet på medtrafikanter.
- I årtier vil der blive stærkt belastende lastbiltrafik, som også sviner i byen. Men hvis man kan sejle jorden derud uden at skulle igennem byen, så er det måske en fin idé.
- Vi har en af de rene havne i verden og nu vil man dumpe mere eller mindre forurenede jord i den? Har vi intet lært af Høfde 42? Selv hvis man tror man kan begrænse den forurenede jord så er det jo i øvrigt et historisk område man ødelægger ved opfyldningen.
- Jo tættere på byen vi kommer af med denne jord er det til gavn både for miljø og økonomi!
- Nej
- Hvis man planlægger det rigtigt, bør der i første omgang etableres en sporforbindelse fra S-togsnettet til Lynetten, og indrette nogle aflæsningspunkter ved sporforbindelsen for jord fra byggeplader.
Det kunne tænkes at Lynetteholmen skulle forbindes til S-togsnettet i stedet for Metro. Så er sporene lagt i forvejen.
- Overskudsjord skal tilføres fra vandsiden
- Uanset om Lynetteholmen kan realiseres, kan det godt forsvares at man begynder opfyldningen. Nordhavnen så jo også sådan ud engang, og Sydhavnen har i dag rekreative arealer baseret på opfyld.
- -
- Hvis Lynetteholm skal opføres, hvilket jeg er imod, så ja. Ellers skal jorden bruges til andet til gavn for København eller andre dele i landet
- Det er en absurd ide at etablere Lynetteholmen med de enorme konsekvenser det har "bare" for at komme af med jord. Lav i stedet landskab og bjerge med det i den eksisterende by og flade omegn
- Overskudsjord kan benyttes på anden vis. I nogle tidligere bebyggelser har overskudsjorden været med til at forme frirummene imellem boligerne.
- https://www.youtube.com/watch?v=K4icpF0S5BM&ab_channel=TheLife-SizedCity&fbclid=IwAR3o9XNp2XqS6ij4uWEsZnefJDYfbctLP2jpbPmYlhoqqijnDBTzNXgCLMg
- Dyrt og tåbeligt
- Man kan vel alternativt lave bjerge i stedet for at fylde havnen op.
- Der er i forvejen stor trafik gennem eksempelvis Nørre Voldgade med overskudsjord mv Lynette projektet vil forøge dette betragteligt
- Jeg ved ikke hvilken indflydelse opfyldning af jord i Øresund vil medføre for miljøet. det skal indtænkes.
- Det kunne virke som om at det er blevet tillagt stor vægt og vigtighed at kunne deponere jorden her, men det skulle jo nødig være den primære/eneste grund. De må kunne bruge den andre steder.
- Jeg synes overskudsjorden skal bruges til at bygge diger nord-øst og syd-øst for København. Hvis der er mere jord end man skal bruge til det bør man gå i dialog med Køge Bugt kommuner om stormflodssikring af dem samt landskabsreparation (udtjente grusgrave der ligger som grimme ar i landskabet).
- Kloakspildevand og giftig jord ud i Øresund. Hvordan lyder det, hvis man bare anvender den mindste smule sunde fornuft?
- Her er jeg lidt ambivalent.., Som lystfisker og ivrig bruger af havnen, har jeg mine forbehold mod at smide byggeaffald i vandet..
- Kan de Københavnske byggepladser producere så meget overskudsjord som skal bruges på Lynetteholm ?
- nej

- Når der er fyldt op med overskudsjord, kunne det jo også blive et naturområde
- Der er noget vanvittigt ved at lave et perimeter og så uhyre langsomt fylde det op med overskudsjord. Frygt for perverse incitament (som det hedder), hvor man argumenterer politisk for flere byggerier for at skaffe mere jord osv.
- I stedet for kørsel med tunge lastbiler gennem indre by, skal det undersøges om jorden kan sejles det sidste stykke til Lynetteholm.
- Transporten skal 100 % ske via vandvejen
- HVIS vi kan bruge alt overskudsjorden giver det god mening at bruge det til udbygningen og ikke transportere det langt væk og flytte det flere gange.
- Transporten af jord skal ikke (som nu) foregå i åbne lastbiler midt gennem Indre By. Der må findes en bedre løsning
- Der bør planlægges på en måde, så der bliver mindre overskudsjord, f.eks. undgå bygværker under jorden som byggeriet i Botanisk Have. Overskudsjord bør i princippet håndteres på egen matrikel, f.eks. i forbi eller ved fælles grønne anlæg. Indelse med anlæg af haveanlæg
- Nej
- Det med at Lynetteholmen kunne være en løsning ift overskudsjord er mere salgs-bullshit for at få projektet igennem.
- Der må på Sjælland være muligheder og behov for overskudsjord.
- jeg kender ikke nok til alternativer
- Hvis Lynetteholmen skal bygges giver det mening at bruge overskudsjorden, hvordan den skal bringes dertil uden voldsom forurening af luften i Indreby og Christianshavn er et andet spørgsmål.
- Hvor stor er troværdigheden i By og Havn.
Er det bare for at sikre sin egen eksistens grundlag
- Lad være!
Men I gør lige hvad I har besluttet, og disse spørgeskemaer er kun fup og fiduser. I gør hvad I vil. I tager ikke hensyn.
- Det er et spørgsmål, som er afhængigt af om Lynetteholmen bliver vedtaget.
Bliver den det, vil jeg henvise til tidligere kommentar, om at fragte jord etc. med skib, pram og under ingen omstændigheder igennem byen.
- Det kunne være en ide, men ikke, hvis det betyder, at transporten af jord kommer til at foregå gennem indre by. Lastbiltrafikken er i forvejen meget intens. Tivoli ønsker at lukke en del af Vesterbrogade, måske en dårlig ide at lukke en del af en af de største indfaldsveje til centrum. Hvordan vil den plan påvirke transport af overskudsjord? Hvis lastbilerne, der skal køre til Lynetteholm kun kan bruge en bestemt ringvej eller andet udenom Københavns Centrum, ville det være bedst.
- Har man styr på om overskudsjorden er forurenet eller ej?
- Synes det vil være en rigtig fin løsning.
- I stiller meget tekniske spørgsmål, som almindelige mennesker ikke har en kinamands chance for at vurdere. Det bliver jo svar baseret på synsninger og ikke fakta
- Overskudsjord og kravet om parkeringskældre, etager under jordniveau er en del af forretningsprincippet og derfor en falsk præmis.
- Hvis projektet i øvrigt er godt, er det jo en fin løsning. Men det skal ikke være et bærende argument for en etablering af Lynetteholm.
- Jeg ved ikke nok om disse fagområder, men tænker umiddelbart at det giver god mening at bruge jord som alligevel er der til jordopfyldning. Men hvor skal det deponeres i mellemtiden? Kan der ikke findes et sted tættere på f.eks. på Nordhavn, Refshaleøen eller Prøvestenen, så det ikke skal transporteres så langt frem og tilbage, for det virker da helt skørt :)
- Liv i vandet ødelægges, brug evt. til spændende fritidsprojekter i mindre attraktive kommuner
- Alt for meget lastbiltrafik i Kbh er dårligt pga. kødannelse og mere forurening, så det er en meget dårlig idé
- Nej . Men folk har brug for områder hvor de kan ånde, de tiltrækkes f.eks. af bohæmmer steder, som vi f.eks. så ved papirøen, inden udsletning
- Samme gode ide som i Nordhavn basinet.
- Hvis argumentationen for at etablere en katastrofal og ødelæggende rædsel, lige i Københavns frie udsigtslinje er, at det er et spørgsmål om afskaffelse af overskudsjord. Så må selv den mest indædte tilhænger af vanvidsprojektet da indse, på hvilket spinkelt grundlag projektet hviler.
- Hvad er planen hvis vi løber tør for overskudsjord om eks. 15 år?
- Spørgsmålene forudsætter, at der vil være så store byggeprojekter i København. Er det så sikkert? Og ønskværdigt?
- Det virker rimeligt og fremadsynet

- Jeg synes, at Lynetteholm ikke skal opføres.
- Nej
- Flyt ikke jorden rundt. Og hvis det ikke kan lade sig gøre - lad være med at bygge.
- Det har jeg ikk nok viden om til at udtale mig.
- No comment.
- Det må være muligt at finde andre alternativer fx sydspidsen af Amager eller udvidelse af Amager fælled.
Man kunne måske forestille sig en udvidelse af Kongelunden, udvide Peberholm
- Det er en fin idé at bruge overskudsjord til at skabe noget nyt, men Lynetteholm er en dårlig ide, så den skal ikke laves.
- Er det derfor Lynetteholmen skal bygges ?
Er der virkelig så mange nye bebyggelser på vej i København.
- Genbrug of upcycling er godt.
Gør det nu ordentligt dog. Og for guds skyld lav det miljøvenligt.
- Det er kun en god idé, hvis overskudsjorden ikke er forurenet
- Hvis vi ved anlæggelse af Lynetteholm har mulighed for at deponere jord tættere på København, hvorfor så ikke benytte muligheden. Bedre end at belaste miljø og trafik ved at transportere jord ud af hovedstadsområdet.
- Synes ikke etablering af Lynetteholm skal argumenteres med, at der er udsigt til mere overskudsjord fra Hovedstaden. Det er for svagt et argument. Jord skal køres uanset, om det så køres til Lynetteholm eller et sted udenfor Hovedstadsområdet er mindre vigtigt i den sammenhæng
- Hvis problemet er så stort; hvad har man så tidligere gjort med mængden af overskudsjord? Virker umiddelbart ok at genbruge jorden - men kender ikke nok til projektet til at kunne svare 100%
- Det er igen ikke den drivende årsag til at halvøen skal bygges, men blot extra niceness
- I spørger: Synes du, at jordopfyldning i forbindelse med etablering af Lynetteholm er den rette løsning på problemet med overskudsjord fra byggepladser i København?

Ja for så vidt at man vil etablere Lynetteholmen er det jo alletiders...

- Det er for "billig" en løsning. Vi laver en ny bydel, den kan bl.a. bruges til vores overskudsjord. Det er lidt som at sejle udtjente skibe til Indien, så de kan blive hugget op der.
Der må kunne findes andre løsninger.
- Nej
- Hvis der virkelig er så meget jord fra byggepladser, så er det jo en fantastisk idé, og kun på linje med hvad man i mange år har haft tradition for. Jeg kan dog tvivle på om det virkelig er i de mængder, man har brug for til Lynetteholm, og det er her det bliver skørt, hvis vi skal til at importere jord for at bygge den ø..
- JA
- Tvivler umiddelbart på, at mængden af overskudsjord nødvendiggør overvejelser om at etablere en kunstig ø. Har ikke set redegørelser for, hvorfor overskudsjord ikke kan deponeres enklere, f.eks. ved at udvide eksisterende landområder. En kunstig ø lyder som det dyrest tænkelige luftkastel. Men politikerne (og tilknyttede embedsmænd) bliver jo jævnlige dygtigt vidtløftige.
- Det lyder som om, at man med Lynetteholm kan slå flere fluer med ét smæk, så det er en god ide
- Det lyder umiddelbart som en fornuftig idé, men man behøver vel ikke bygge en ny bydel ovenpå jorden!?
- Det bliver et helvede for dem der bor og har kolonihaver der.
- Det begynder at ligne en uvederhæftig spørgeskemaundersøgelse. Først gentager I By & Havns spin, så anfører I et upassende alternativ, og til sidst spørger I om jeg er enig med By & Havn. I kunne også have spurgt følgende: "Synes du at det er godt, at der skal køre 87.000 lastbiler om året (hvilket svarer til 72 lastbiler i timen i ti timer om dagen i 30 år) igennem københavns gader for at transportere 80 millioner tons jord ud til Lynetteholmen?" Please lad være med at gøre os til grin, tak.
- Det eneste jeg tænker på er hvordan det vil fungere i forhold til trafik og miljøet i København - der allerede nu står over for nogle belastninger.
- Det lyder som en fornuftig form for genbrug
- Lyder da som en fremragende ide med mindre trafik ud og ind ad byen til følge.
- Lynetteholm er et fint sted.
Det kunne andre byggeprojekter også være - Sydhavnen eller andre steder på Sjælland.
- Ingen
- jeg har svaret ved ikke på spm om overskudsjord uden for indre by. Lynetteholmen er en mulighed. om der kan være andre muligheder i indre by og havn/amager ved jeg ikke.

- nej
- Jo mindre transport, typisk med dieselforurenede lastbiler, jo bedre.
- I stedet for at etablere jorddepot - benyttes det overskydende jord fra nuværende og planlagte byggerier, samt udbygningen af Metroen til at etablere Middelgrunden.
- Nej
- Fin ide
- Byg mur og forhøj havnekaj
- Nej
- Der skal ikke være nogen Lynetteholm.
- Hvis man starter med at indse at du kan ikke etablere en storby indenfor Københavns kommunegrænser og man udvider byen mod Sjælland istedet for ud i Øresund, så er der jo ingen problemer med overskudsjord..
- Opmærksomhed omkring deponering af forurenede jord.
- Tilkørselsforhold er altafgørende
- Den løsning, hvor anlægstrafikken = jordkørsel belaster byen, det eksisterende bymiljø, kolonihaver og natur på Amager mindst
- Avedøre
- Det er fint at få minimal transport af dette, men...men det skal ikke køres igennem byen, der skal ske en transport via havnen, vandet, det skal kunne lade sig gøre. Se de områder omkring Christianshavn efter transporten fra Papirøen og øvrigt byggeri på Holmen.
- Nej
- lokal jord er bedre. dvs så lidt transport som muligt. Men er det godt for klimaet i den lange ende, at bygge en ny ø? Er det argumentet?
- Der vil formentlig ikke være jord nok til de mange infrastrukturprojekter. Ærgerligt at Folketinget forbød råstofindvinding i Øresund.
- Det er da et fint princip at københavn selv sikrer at overskudsjord deponeres "på egen grund" så andre kommuner og regioner ikke belastes med "Vores jord" og så vil det medføre mindre transport forurening. Der er trodsalt kortere fra Brønshøj til Nordhavn end til Ringsted - eller hvor man nu vil deponere jorden ellers
- Er jorden ren?
Kunne den bruges enklere til oversvømmelsesforebyggelse?
- Igen; det lader til, at man har tænkt sig om i fm etablering af Lynetteholmen. Det er klimamæssigt helt vanvittigt at transportere jord for at kene af med det - så det er på mange måder en god idé at udbytte jorden på denne måde
- Vores jord vores problem
- Igen, det forudsætter at projektet gennemføres, hvilket jeg modsætter mig.
- Al den trafik med lastvogne gennem beboelses områder vil være en pestilens for beboerne i årevis. Og have konsekvenser for folks sundhedstilstand på grund af luftforurening. Man Kunne f.eks sejle jorden ned skibe!
- Selvfølgelig skal jorden bruges til at lave "vandforsvar" ud for København
- det vil betyde kolossalt stigende kørsel med overskudsjord
det kunne overvejes at finde alternativ transport mulighed (etablere jernbane eller transport med special skibe noget af vejen)
- Det er fint at gøre det sådan. Dog ønsker jeg mere vidensdeling om de miljømæssige konsekvenser denne mulighed har og dertil også transperans/bedre offentlig indsigt i økonomien bag projektet og hvordan investorer spiller en rolle i udviklingen?
- Brug jorden til at anlægge diger og anden kystsikring.
Lav nogle "bjerge", som man med held har gjort i Albertslund.
- Hvis Lynetteholm vedtages, er det en god løsning at anvende overskudsjord til etableringen.
- jeg synes man skal kigge på at få sejlet jorden ind i stedet for at der skal køre rigtig mange lastbiler igennem til gene for beboerne der bor ud til ruten
- Måske skulle der bare bygges mindre
- Det skal i hvert fald ikke være grunden til at etablere Lynetteholm at man skal af med overskudsjord.
- Vi starter så mange byggeprojekter, så vi skaber et behov for deponering. Er det ikke lidt den omvendte verden?
- Det er /og har været et kæmpeproblem med store lastbiler der kører jord /grus rundt i byen- der må findes transport måder der sørger for at det ikke bidrager ydeligere til støj og møg i de dele af byen som nu endelig har overstået straffen for metrobyggeriet herinde
- Såfremt opfyldning kan skabe grund for er kæmpestort naturområde med Metro og ringvej i tunnel er det ok. Overover cykel adgang og adgang via havnebussen

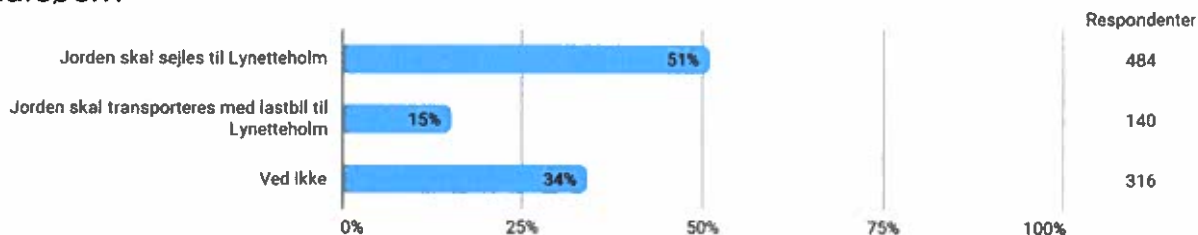
- Det lyder umiddelbart fornuftigt
- for dårligt oplyst om projektet til at kunne tages stilling
- Deponér det på kalvebod fæled og hæv områdets kote på den måde.
- Jo mindre kørsel jo bedre, og samtidig må man kunne forvente at miljøbelastningen holdes nede, så transporten hurtigst mulig omlægges til el eller brint (hvilket selvfølgelig er et par år ud i fremtiden)
- Der ligger jo allerede en losseplads i Øresund i et stort rektangulært område mellem Middelgrunden, Flakfortet og Saltholm. Så giv den gas.
- Det er ikke smart med tung trafik igennem indre by, som det foregår nu til Nordhavn. Der kører hundrevis af tunge lastbiler forbi flere skoler på Nørre- og Øster Voldgade (e.g. Zahles og Nyboder skole). Det må kunne gøres anderledes uanset pris.
- Mangler information om fordele og ulemper ved de forskellige muligheder.
- Det SKAL være jord, uden murbrokker, beton og div.
- Måske udnytte at der er fri disponering af jorden og lave små bakker for at opnå et fri naturligt by landskab, der ikke blot er flat hele vejen igennem.
- God ide, men man skal sikre at det ikke er forurennet jord der bliver deponeret og hvorpå 35.000 nye københavnere skal bo.
- Hvis vandstanden stiger, bør vi bygge op, og ikke ud i vandet. Jeg mener at jorden skulle bruges til at forhøje områder udenfor Ballerup, Herlev, Rødovre og bygge op i højden. Jeg tror ikke de boliger som evt vil ligge på Lynetteholm bliver særlig attraktive i 2100, når de oversvømmes af vand.
- Brug jorden til at afskærme kbh for vandstigning men lad det være område til fulge og natur, det er hvad København har mest brug for, ikke mere sammenklumpning.
- Nej
- Trafikken med jordkørsel i flere år gennem København bør droppes.
- Lige meget hvor man kører jorden hen, vil der komme trafikale og miljømæssige problemer, der skal løses.
- Det er ok at bruge overskuds jord til et nyt byggeprojekt men behøver det ligge i København?
- Man kan dumpe jorden nord for hvor krydstogsskibe ligger og så sejle jorden der ud
- Dårlig ide, der er en begrundelse for projektet.

Skal overskudsjord anvendes, vil pramme til transport være en god løsning.

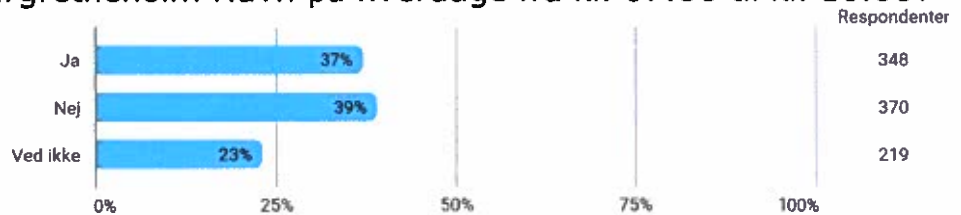
- det skal selvfølgelig være ren jord
- Syntes stadig ikke der skal være et projekt
- Det kommer an på, hvordan det håndteres. Jordkørslen til Nordhavn har været ret utålelig med et hav af lastbiler, som har kørt i pendulfart til stor gene og indimellem efterladt en mudderpøl på de berørte strækninger.
- Overskudsjord fra mange byggepladser er forurennet. Det vil efterfølgende give problemer at rense jorden hvis den bruges til Lynetteholm.
- Det er ikke et spørgsmål, som almindelige borgere kan have en kvalificeret holdning til.
- Det kan jeg ikke vurdere. Hvor meget taler vi om? Kan det deponeres på store flydepramme, som kan flyttes rundt og 'ligge for anker' et sted på vandet, hvor det ikke generer nogen? Det ville da umiddelbart være en smart løsning?
- Dårlig undskyldning .
Brug jorden til rekreative området med kuperet terræn.
- Det er en rigtig dårlig ide. Jorden må kunne deponeres andre steder i kommunen eller regionen eller til andre aftagere.
- Igen, spørgsmålet er ikke ok!
Hvorfro skal man deponere jord, det skal man ssh fordi der bygges andre steder laves metro? eller? Hvis man ikke hele tiden vil udvide København og bygge yderligere boliger - så er der ikke noget over skuds jord - så HVOR KOMME OVERSKUDS JORDEN FRA? man er nødt til at se By og Havns analyse og vurederinger for at kunne tage stilling!
- Der skal tænkes i komplementære helhedsløsninger for Øresundsregionen
- Det er dokumenteret at det vil tage årevis at køre jorden til Lynetteholm. Det vil betyde støj og forurening med spunsvægge i forbindelse med etableringen af den forurenende ø i mange år til gene for københavns beboere. Der vil blive meget mere tung trafik på vejene i mange år. Vi har rigeligt med tung trafik i forvejen.
- Se NATOURs artikel i Landskab 7. Langt mere seriøst bud end Lynetteholmen
- Jeg tænker på om der er farlige stoffer i jorden? Og hvordan det påvirker havmiljøet.
- Jorden kan bruges til oversvømmelsesdige og til at lave bakker og høje i kommunen.
- Har brug for oplysning om alternative muligheder.
- Lav flere bakker på flade naturområder så folket kan se det hele fra oven.

- DROP PROJEKTET
- Det kan selvfølgelig i en periode bevirke ekstra tung trafik gennem byen at få overskudsjord kørt/sejlet til Lynetteholmen, men det vil det også gøre, hvis det eksempelvis skal til andre dele af Sjælland.
- Det er sådan den by vi bebor er blevet skabt. Tag udvalgte kort ex, KBH fra Bispetid og frem - opfyld opfyld fyld.
- Cut and fill projections shall be made and included into construction contracts. Clauses for re-use shall be included and price for carbon in removing waste included into the contract.
- Desperate nødløsninger i forsøger på at finde muligheder for at få et komplet vanvittigt projekt gennemført.
- Der er allerede meget tung trafik i indre by med jord
- Ingen kommentarer, kan ikke gennemskue, hvor meget jord der tales om.
- Kan der bygges nye holme udenfor København? Det vil give boliger med vandkig til flere og trække folk ud af, men tæt på KBH.
- Det er vigtigt at der tages højde for forurening i jorden, inden den smides i havnen...
- x
- Man kan jo godt deponere overskudsjord og lave en lynetteholm uden boliger, virksomheder og metro. Hvad med bare at lave et naturområde?
- x
- Selvfølgelig skal LH bygges på overskudsjord. Det er vel så cirkulært som muligt inden for denne sektor.
- Ved intet om dette emne, men vil da håbe at jorden kommer hen det sted hvor den giver mest mening og hvor det er bedst for miljø og bæredygtighed.
- hvis den holm altså SKAL etableres, så er det vel OK ...
men husk det med pramme - og pålæsning uden for byen, om muligt
- Vil tage mange år
- Se ovenfor
- Ideen er umiddelbart fin, men vigtigt at tænke transportbelastningen gennem København ind i ideen.
- Jeg har - som det fremgår - ingen stærk mening om Lynetteholmen, men da jeg tror, den er en politisk realitet uanset diverse høringssvar, er der ingen grund til at hæfte sig ved andre løsninger.
- Jord er jo ikke bare jord. Hvad er det vi taler om? Ler? Grus? Muld? Skal den ikke bruges det noget konstruktivt? Og skal Lynetteholmen bygges af beton sf værste skuffe?
- Hvis Lynetteholmen bliver et naturområde er det en god idé at deponere overskudsjord der.
- Hvad med et grønt område med bjerge og vandløb
- Der skal ikke flyttes jord, da man slet ikke skal bygge dette absurde projekt
- Noget af jorden kan også bruges til at kystsikre regionen.
- Overskudsjord kunne bruges til at variere landskabet med nogle flere bakker og alternative beboelser bygget inde i bakkerne. Eller til kystsikring af nogle af Danmarks små øer. Eller et kæmpe skilandskab med afkølede bakker og snekanoner.
- Nej
- Brug jorden til at lave et bjerg syd for København.
- Københavns Kommune skal få foretaget en ekstern miljøvurdering af hvilken løsning der miljømæssigt er bedst i forbindelse med afskaffelse af eventuel overskudsjord - beslutningen for så vidt overskudsjord kan og skal som altid herefter foretages på et sagligt og ordentligt grundlag.

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



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



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

(Du har 500 tegn til rådighed).

- Frygteligt. Brug sejlsads
- Jeg tror ikke By & Havn og entreprenørerne interesserer sig for anden løsning.
- Det er en løsning, der er hensynsløs overfor beboerne i området og for sejlerne i Margrethe Havn og det værdifulde miljø der er i havnen.
- Ingen kommentarer
- der er omkostninger ved alt, også her. Væsentligt at miljøbelastning bliver så skånsom som muligt. Det er mange biler i mange år.
- Projektet er ikke opstået på baggrund efter ønske af borgere i Kbh., udelukkende af politisk og kommunal interesse. Deres ide, deres bekostning, deres ansvar med størst mulig hensyn til byens borgere og dermed ekstra store økonomiske udgifter. De faste borgere skal fortsat kunne bo, leve og arbejde i deres hjem og by uden gener.
- Der må kunne laves åbningstider for broen, så sejlere kan komme ud og ind.. som fx i Frederikssund / kronprins Frederiks bro
- Jeg frygter der vil være enormt belastende for de lokale beboere, og jeg frygter for hvad det vil gøre for hele området. Både i forhold til fritidsaktiviteter, og det eksisterende erhverv. Potentielt kan det dræbe et af byens mest interessante områder, til fordel for et fremtidsprojekt, som de færreste kommer til at nyde godt af.
- Kan I ikke mærke det?
I dræber livslysten, hyggen, den kulturelle egenart og tilfører tung trafik og forurening. Det er kun en fyr uden kultur som Frank Jensen (og måske sådan en uden kultur som Pia Allerslev), der kan foretrække sådan noget...
- dårlig ide
- Hvis det giver et åndehul til københavnernes som Refshaleøen, er det en god idé.
- Jorden skal håndteres så få gange som muligt.
Skal det sejles skal det være virkeligt store mængder ad gangen.
- Tung trafik i indre by er generelt ikke at foretrække. Man ser det ved Nordhavn hvor der bl.a. er mange lastbiler der kører forbi forskellige skoler og gør de små udsatte for farlig trafik
- 350 lastbilsture dagligt er en del. Men hvis der er tale om overskudsjord fra lokale byggepladser skal den jo alligevel transporteres væk. Jeg savner en vurdering af fra hvor stort et område jorden skal komme fra og hvilke ruter mod Amager der vil blive særligt belastet. Fx vil det vel være mere relevant for flere københavnere hvor mange lastbiler der forventes via hhv Sjællandsbroen, Langebro og Knippelsbro
- Det er svært at overskue påvirkningen af store byggeprojekter på miljø og for beboere; det er rigtig mange lastbiler, der skal transportere jord hver dag til Lynetteholm. Kan infrastrukturen holde til det? Kan asfalten holde til det? Hvor stor en belastning vil det være for beboerne i området? Og for brugerne af f.eks. lystbådehavnen? Det har jeg svært ved at forholde mig til.
- Lade være med at bygge skidt
- Jo, man for eksempel kunne prøve med en kombination af pram-sejling og lastbils- transport, eller sikre sig, at lastbilerne der anvendes til transporten er af en nyere, grønnere slags!
- Hav måske en-to timeslots hvor broen er åben for lystsejlere i løbet af hverdage.
- Færre biler i KBH. Der kan helt alvorligt ikke være flere. Det er en by for mennesker.
- Det bliver en stor belastning af området, Lynetteholmen er ikke løsningen
- Rigtig dårlig idé.

- Fuldkommen uacceptabelt med 350 lastbiler dagligt med jord frem og tilbage gennem København!! Det hverken kan eller skal miljø eller borgere forulempes eller leve med!!
- Det bør ikke påvirke sejlads i havnen
- Brug el både til transport, og det samme med fragten på og af båden. Der er så meget forurening fra cruiseskibene (eller var), så det må være en mulighed for at kunne undersøge hvordan det går. At lukke ned for lyst sejlads i alle de år der vil gå er ikke en god løsning.
- Der er mange, der bruger havnen, som ikke vil have muligheder for at udøve deres fritidsinteresser, hvis der bliver lukket mellem 07-16. Når det er over en lang periode, og fx ikke kun over vinterhalvåret, hvor der ikke er så meget aktivitet, så mener jeg, at det er til for stor gene for mange mennesker.
- Der tales om at Københavns Havn lukkes pga jordtransport i en periode på op til 25 år! Lynetteholm må IKKE etableres.
- Generelt er det et sundhedsproblem for københavnernes med øget lastbiltrafik gennem byen. Derfor bør jordtransporten ske fra landsiden - også selv det betyder øgede omkostninger. Det er jo ikke bare 2 mdr. Vi snakker om.
- København har lidt længe nok under Metrobyggeri m.m. Nu må det være nok. Stop denne hovedløse udbygning af København. Lastbiler bør ikke have nogen adgang nogetsteds i byen København - vi har luftforurening nok!!! Lynetteholm skal slet ikke bygges!!
- jorden skal jo væk
- SKAL sejles !!!!
- det er ok at begrænse adgangen - men f.eks. med en gennemsejling hver 3. time
- Der mangler information i jeres spørgsmål - i hvor lang tid? 1 år 10 år ? 50 år
- Den skal slet ikke transporteres - for Lynetteholmen skal ikke etableres.
- Det er en alt for stor trafik og miljømæssig belastning for København og dens borgere.
- Lyder meget voldsomt, som østerbroer har vi meget plaget af lastbiltrafikken til Nordhavn
- Det er en kompleks vurdering, hvor miljøbelastning/CO2-hensyn og hensyn til beboere og anden trafik langs de berørte eksisterende veje indgår. Det må være muligt for indsigtfulde eksperter at vælge den mindst ringe løsning og så argumentere/stå på mål for den.
- I Nordsjælland har jeg oplevet hvad jordtransport med lastbiler gør ved trygheden for svage trafikanter, det er frygteligt. Penge er ikke alt, men det virker som om, dette projekt er et udtryk for, at penge netop er alt
- Jord transport med lastbil er allerede en alt for stor belastning for byens gader. Den bør nedbringes.
- drop projektet- det er hul i hovedet.
- nej
- Synes simpelthen der trafikkaos nok i Kbh og samtidig også nok forurening. Jordtransporten med lastbiler vil desværre bare betyde en øgning af begge dele.
- Jeg synes lystsejlere skal have adgang på hverdage i dagtiden i sommerferien
- De store tunge lastbiler er en enorm belastning for indre by
- De har kørt i årevis pga Nordhavn og tunnelen og byen bør aflastes max for den slags tung trafik
- Der er i forvejen alt for mange lastbiler der benytter det eksisterende trafiknet i byområderne.
- Synes det her generelt lyder som en dårlig ide? Undskyld men det hele lyder lidt fjollet. Det er som sagt virkelig syndt at et projekt jeg ikke helt tror vil gavne Beboerne i København skal gå udover beboerne.
- Undgå entreprenørbiler gennem byen som beskrevet i tidligere notat. Anlæg en midlertidig havn til pramme udenfor bynær bebyggelse f.eks. ved Avedøre Holme
- Det skal prioriteres, at man generer folk mindst muligt mht larm og luftforurening
- Der bør være høje emissionskrav til de brugte lastbiler.
- Vanvittig ide
- Vil stærkt anbefale at det sejles
- Hvis man vælger lastbilkørsel skal man betinge sig at lastbilerne er eldrevne og ikke dieseldrevne. Kan man ikke lave en broklap der kan åbnes ved signal så sejlerne kan komme ud og hjem?
- Det er svært at overskue både de miljømæssige, trafikale og andre konsekvenser, men min erfaring fra metrobyggeriet i søen, er, at der er langt mindre lastbiltransport til og fra og det virkede slet ikke så voldsomt, som da det blev beskrevet i første omgang. Altså en positiv overraskelse.
- Lynetteholm er et ikke kvalificeret projekt, hvorfor sp. 29 naturligvis ikke kan besvares.

I forhold til beskyttelse fra nordlig stormflod bør det undersøges hvilke konsekvenser det har at anvende sand fra havbunden frem for jord. Havsand kan fremskaffe i egne farvande og ved hjælp af sandsugere, som havnen tidligere har givet kajplads til. konsekvenser af pumpe at hvad re

- Man kunne bygge midlertidige havne som ved Svanemølleværket og tilbyde de der begrænses til kystsejlad i weekenderne, at de kan få en midlertidig plads i den nye, midlertidige havn, mens begrænsningen står på, hvis ikke de kan affinde sig med kun at kunne sejle i weekenderne.
- Lastbiler bør være på el eller biobrændsel.
- Øget trafik af jord igennem byen vil forcere min beslutning om at flytte fra Kbh.
- 350 lastbiler x 2 hver dag er et rædselsscenario. Vi er lige blevet færdige med metroens citylinje, så giv os nu nogle års fred til at nyde byen. Politikerne må tøjle deres ambitioner om at skabe et eftermæle.
- Det vil være fuldstændigt ødelæggende for lokalområderne med sådan en øgning i tung lastbiltrafik igennem dem. I forvejen er vejene farlige grundet dårlige trafikale forhold. Det her er den perfekte opskrift på flere trafikale ulykker og dødsfald. Oven i dette vil den øgede partikelforurening medføre øget morbiditet og mortalitet for beboerne i lokalområder som jeg ikke mener kan forsvares.
- Nej
- Se mit tidligere svar.
Transport af jord gennem bymæssig bebyggelse er et alvorligt problem, både trafikalt (sikkerhed), støj og møj.
Tænk hvor meget jord der ligger på byggepladsruter.
- Der bliver alt for stor belastning af eks. vejnet og til enorm gene for øvrig trafik/beboere
- Kunne man forestille sig at man udbyggede metrobanen tidligt i byggefasen og brugte denne til at transport af jord?
- -
- Kan det ikke sejles dertil, hvis projektet gennemføres?
- Det er sindssygt at forestiller den lange periode som dette skulle stå på. Det vil være til gene for alle uanset hvad man gør. Derfor skal Lynetteholm ikke bygges....
- Det er en uendeligt dårlig ide at støjforurene og gøre boligkvarterer usikre i så lang en årrække pga af et dårligt tænkt projekt
- det skal gøres så billigt som muligt
- Dette er ikke en brugbar løsning, da trafikken bliver alt for tunge på de eksisterende veje, og løsningen med en bro over margretholmen, ødelægger det eksisterende fritids liv i dette område, hvorfor ikke forlænge Nordhavns tunnelen før man starter opfyldningen, og så bruge denne
- Man må kunne bygge afskærmning for støjen af lastbilerne således beboerne generes mindst muligt
- Skal forbydes
- Det lyder ikke rart!
- Adgangsvejene i Kbh (de to broer) til Amager vil blive stærkt belastet
- Alle byggerier og byforbedring giver gener undervejs. Det kan ikke komme bag på nogen, ej heller nye lejlighedsejere i området at der fremover vil foregå byfornyelse. Hvad har man ikke levet med i city under metrobyggeriet, slm nu er afsluttet til syor succes. Vi skal også have langt flere underjordiske parkeringsmuligheder, så bilerne hurtigt kan komme væk fra gaderne og bilisterne kan bruge byen til fods.. løbehjul skal væk fra cykelstierne og farten på almindelige cykelstier skal ned.
- Det virker helt grotesk at man vil køre så mange (72) lastbiler med depotjord hver time i 30 år i gennem byen . Det bliver da et helvede!
https://www.youtube.com/watch?v=K4icpF0S5BM&feature=share&fbclid=IwAR0nubUpxkmzpWiq12VqPOMbPsV0HLg6fMWpX_t_3tdaGD3cl2yPmoR2QbM
- Da jeg ikke bor i det område, har jeg svært ved at vurdere konsekvensen for beboerne.
- Først og sidst: Jeg synes at projekt: Lynetteholm bør skrinlægges og aldrig realiseres. Transport af jord fx til digebyggeri skal foregå på en så miljørigtig måde som overhovedet muligt. Hvad enten jord sejles eller køres, så vil det skulle transporteres over land fx til indskibningssted.
- Jeg har kommentar til forrige spørgsmål om lystsejlere.
Man kan jo ikke være lystsejler hvis man ikke kan komme ind og ud af sin egen havn. En lystsejler kan ikke selv styre tidspunktet for at sejle ind i sin havn. Da man er afhængig af vinden. Helt umuligt.
- Rigtig rigtig dårlig ide. Antallet af lastbiler er ud over den lastbiltrafik, der er i dag. Det er horribelt at udsætte borgerne for den forurening, medmindre, det er tanken, vi skal slås hurtigere ihjel. Til gengæld bliver vi en stor belastning for sundhedssystemet.
- Jeg er meget imod Lynetteholm projektet. Det vil ødelægge én af verdens ældste havne.
- Det er kun i en periode, godt nok længerevarende, kan bådejerne tilbydes anden bådplads i perioden.
Vælger man at sejle overskudsjord er problemet der ikke.
- nej
- Nødvendigt onde

- København kan ikke klare mere jordkørsel pt. Jeg har ét eneste stærkt ønske i hele den her i øvrigt fine undersøgelse: Et moratorium for mastodontbyggeri i København på syv år. Byen har behov for at komme sig inden næste udviklingsryk.
- Det skal gøre ondt før det bliver godt...når man kan forstyrre folk i deres private bolig i 8 år med Metro arbejde så må man også leve med at de store forandringer vil koste lidt på image kontoen - men der skal kompenseres på en eller anden måde.
- At nogens hobby begrænses er en meget lille pris at betale for en gevinst, der kommer os alle til gode
- Lynetteholm er på alle måder en belastning af miljøet!
- Inen lastbiltrafik med jord gennem byen - det er alt for farligt for cyklister, som vi i øvrigt gerne vil have anvender vejene
- Nej
- Det er bare endnu en grund til, at projektet slet ikke skal blive til noget. Endnu en møghamrende dårlig miljøbelastning. Jeg synes, det er horribelt, at I oven i købet prøver at få borgernes opbakning til det ved at give dem to valgmuligheder i foregående spørgsmål: Køre eller sejle. Det stinker og viser, at I har besluttet det på forhånd. Det er fuldstændig lige meget, hvad borgerne siger.
- Ser bare ud til at vores by ikke kan være det projekt. Stop det.
- Det vil være en voldsom belastning af området.
- manglende kendskab til alternativer
- Jeg har set lastbiler som er eldrevne eller hybrid, kunne det være en løsning?
- I ødelægger sejleres liv.
- Det er absolut uacceptabelt, at lukke for sejlads ud og ind af Margrethe holms havn. Det er ligeledes uacceptabelt at køre med tunge lastbiler de nævnte steder.
- Jeg syens svar-mulighederne var lidt sort/hvide. Kunne man forestille sig en kombination af transport af jord der kunne foregå med både lastbil og sejlads? Er noget bekymret over sikkerheden i trafikken med så mange lastbiler gennem byen dagligt, hvis alene lastbil vælges som transportmiddel.
- Besvarelse kræver accept af premissen, at Lynetteholmen er en realitet
- Ja; det vil komme mange mennesker til gavn på lang sigt og er relativt få mennesker der belastes af det mens byggeriet pågår, men de bør tilbydes midlertidig bådplads andre steder i perioden.
- Synes ikke om projektet i det hele taget. Kan desværre ikke få øje på behovet for en extra ø
- At lukke et helt område med aktiv foreningsliv og sejlere... Mellem kl 07-16!!!!??? I har desuden glemt at skrive "med forbehold for udvidet lukketider", som rapporten beskriver.

Nogle gange får man som borger indtryk af, at kommunen glemmer hvem der skal serviceres i sidste ende.

- Projektet er i forvejen dyrt og miljøbelastende, så om sejlads udgør en meromkostning og belastning af miljø i tiden for operationen, synes at være ligegyldigt, kontra at man skal belaste byen med alle de planlagte lastbil transporter (som måske endda er lavt sat?)
- Lynetteholm er en elendig idé. Det vil være LANGT bedre for samfundet at bygge billigere boliger i land og bruge de overskydende milliarder på andre samfundsforbedringer
- Sejler har brg for luft og havvand. Måske man kunne lukke ned et par adge om ugen, ligesom man gøre med togbyggeriet
- Få de 2x 350 lastbiler om dagen ud af byen som i forvejen er noget presset.
- Danmark er en søfartsnation, og vi københavnere værner om vores adgang til havet da det er en del af os vi altid har benyttet på alle mulige måder. Etableringen af rædslen ødelægger vores adgang. Tilstedeværelsen af rædslen ødelægger vores adgang.
- Der skal afsættes penge til at genoprette infrastrukturen efter jordene er blevet transporteret grundet det slid det medfører på vejnettet.
- ved ikke
- Jeg synes, at Lynetteholm ikke skal opføres.
- Alt for meget trafik
- Et kompromis må findes. Hvis lystbådhavnen er blokeret må man kunne tilbyde sejlere et andet sted at have båden. Trængsel og miljøbelastning bør være de absolute beslutningsgrundlag. Ikke hvad borgerne synes
- Jeg har forbehold overfor den miljøvurdering, der udelukker sejlads af jord.
- Lastbiler øger forureningen og belaster klimaet betragteligt
- Har ikke selv båd, så
- Etabler ny lystbådehavn.

- Indre By, Christianshavn og broerne (Vesterbro m.fl.) har været en stor byggeplads de sidste mange år (metro, Nordhavn og Carlsbergbyen m.fl.). Det virker som om dette projekt igen vil være til kæmpe gene for beboerne i Indre By og Christianshavn. Plus når det er færdigt, så vil beboerne fra Lynetteholm også ind til Indre By og Christianshavn = mindre plads til os der bor her :(
- Det bliver dårligt /støjende mm for de mange beboere, hvis boliger er en konsekvens af kommunens nyere byplanlægning. Skruen uden ende !
- Lyder okey.

Gør det mest miljøvenligt, eller lad være med at gøre det. Der burde ikke være lastbiler/varevogne ect. kørerende rundt i de små københavnske gader.

- Jeg forventer, at et bedre informeret udvalg end jeg selv kan vurdere den rette løsning for transport af jord - særligt ud fra en vurdering af miljøbelastning og tid/hastighed for projektet.
- Ved evt. etablering af Lynetteholm skal det planlægges på en sådan måde, at det har mindst mulig konsekvens for beboerne i København, herunder også fritidssejlere osv.
Der må kunne findes andre løsninger, der ikke påtvinger en lukning af en af Københavns største lystbådehavne.
Tænk hvis det var en af byens største udendørs fodboldstadioner eller en sportsklub der ikke kunne benyttes i størstedelen af tiden der var lyst, det vil være en skandale!
- Sejl jorden i stedet for at køre den. Der er i forvejen ikke for mange havne i hovedstaden, der skal ikke skabes ringere vilkår for sejlere.
- Vores identitet som en havneby forsvinder både på kort sigt (jordtransport mv. afskærer havadgangen) og på længere sigt, hvor havudsigten fra byen er væk.'

Så trist.

- nej
- Jeg synes bestemt at søtransport er at foretrækker, da de mange lastbiler gennem byen vil være til stor gene.
- Det bliver et nødvendigt onde... Så alternative løsninger må undersøges. Fx det med at få sejlet jord.
- Der er ikke redegjort tilstrækkeligt her for omkostninger ved sejlads kontra lastbiler.
- 350 lastbiler er et meget højt antal.
Præmissen for at der skal transporteres al den jord, er uklar! Det er således meget svært at forholde sig til spørgsmålet om lastbiler vs. sejlads. Larmen og forureningen fra 350 lastbiler i døgnet, på den samme rute, er dog helt bestemt uacceptabelt for alle.
- Bare de ikke kører cyklister og forgængere ned.....
- Det er ikke i orden.
- Se forrige kommentar. 80 mill. tons jord gennem Københavns gader er vanvid.
- Jeg bor jo selv i Middelalderbyen og vil derfor ikke være synderligt besværet af den transport. Men boede jeg nogle af nævnte steder ville jeg nok være skeptisk. Derfor kan jeg hverken sige noget positivt eller negativt om det emne.
- Der rebel. Ikke megameget beboelse mht til lukning af bro til lystbådehavn kan den vel åbnes et par gange i løbet af dagen.
- Margretheholm havn er vigtig for andre end havnens egne sejlere. Bla. er der tankanlæg for motorbåde og specialbutik med grej, reservedele mv.
- Ingen
- nej
- I har jord i hovedet!
- Miljøbelastningen bør veje højt her.
- Hvis vi tænker Middelgrunden kan langt det meste af jorden overføres med pramme på vand og derved undgår vi tung kørsel igennem byen.
- Transport med elektrisk pram bør undersøges. Der sker pt et stort skift mod elektriske busser uden at det kommer med massive omkostninger. En pram til dette formål må have nogen af de samme egenskaber. Lav hastighed, samme rute dag efter dag osv.
- Hvad er billigst? Det bør vel være den mulighed man vælger
- Nej, jeg synes det er en dårlig ide
- Flere lastbiler duer ikke. Hvis projektet bliver til noget, skal jorden helt klart sejles til øen
- Detb er skingrende sindsygt.
- Forventer en mere "stabil" levering af jord transporteret med lastbil.
Søtransport vil være for vejrafhængig.
- Jeg synes den er en dårlig ide. Den forstyrrer det lokale miljø alt for meget.
- Der skal ikke være nogen Lynetteholm!

- Der skal overhovedet ikke transporteres jord til nogen holm gennem København. Det er en tragedie hvor meget jordtransporterne allerede har ødelagt i København.
- Man bør overveje et par "vinduer" i løbet af dagen hvor broen åbner.
- Ja, det vil smadre miljøet i den eksisterende by og natur - forurene osv. = i det store regnskab vil det koste byens borgere dyrere end at sejle jorden - eller allerbedst - køre den ud i naturen, uden at tvinge igennem at den skal fragtes gennem byen
- Det er sindssygt, de stakker der bor derude !
Sejl det ud in case
- Surt for sejlerne, men mere surt for alle typer af trafikanter, hvis det skal foregå med lastbil
- Det skal sejles, det kan godt være dyrt at omlæsse mm, men hvad er den pris der skal betales for at slide på vejene, risiko for trafikuheld, personpåkørsel - se hvor meget beton slam der ligger i Københavns gader, 350 lastbiler gennem byen hver dag, det slid og ikke mindst risikoen for drab mm - det skal sejles og det skal kunne lade sig gøre. Det andet er blot nemmere.....
- Nej
- må bero på en analyse
- Det må være miljøhensyn der afgør transporten.
- Ja, det er helt hul i hovedet at belaste vejsystemet sådan. Både mht belægning, forurenings- og lydgener og derudover er store lastbiler meget ubehagelige i trafikken.
Det er grotesk, at projektet er sat til at vare så længe!
- Man må gøre det, der er bedst i fht pris og ikke mindst klima - lystsejlerne er primært ude i weekenderne, så det kan ikke være et stort problem - omend det naturligvis er ærgerligt.
- Måske skulle der være åbent for lystsejlerne i sommerferien
- lav en vandspærre mod stormflod
- ?
- Bedste løsning, skal ikke køres gennem Indre By eller Nordhavn
- se svar på foregående spørgsmål
- Det virker som en større belastning for flere i byen at køre jorden med lastbiler og måske også mere forurenende?
- Godt jeg ikke har købt bolig derude. Det bliver et helvede for de beboere, der bor i området.
- Det bør sejles og så bør man se på muligheder for åbning af sejladsen mellem 7 og 16
- EL togbane som alternativ?
- Jorden skal anbringes der, hvor den gør mindst skade hvis den er forurenet eller hvor den kan tjene et formål. Det sammr gælder transporten fra Lynetteholm. Den miljømæssige metode må være afgørende, og ikke lystsejlerne i byggeperioden.
- Jeg synes man skal finde andre løsninger på jord-problematikken.
- Nu har vi kæmpet for at få diesel biler ud af København for forureningen. Nu skal vi så have store krydstogt skibe liggende og ose diesel der svarer til 3000 diesel biler. Dertil et projekt med 350 diesel lastbiler hver eneste for at skabe en ny bydel og en ringvej til flere biler. Har jeg misset noget?
- Se tidligere
- Sejl jorden derud. Det er en gammel kendt transport måde
- Lav to spor, ét til private og ét til jordindsejling så de begge kan bruge samme tidsrum
- Miljø, miljø, miljø. Det skal selvfølgelig så vidt muligt ledes udenom, men der skal også tænkes i miljørigtig transport
- Det var endnu nogle dårlige spørgsmål. Selvfølgelig svarer alle at jorden skal sejles samt at de er ligeglade med at lystbådehavnen lukkes.
- Jeg synes man skal vælge den med økonomiske og hensynsfulde måde. Boede selv vedsiden af metro udgravnings plads hvor jorden skulle køres fra og til og ikke slemt.
- Kunne man forestille sig el-drevne lastbiler???????
- Hvad end der er mest effektivt
- Jeres store projekter bliver et helvede uanset hvad, stop jer selv!
- Nej. Tænker kun på os og støj fra lastbiler gennem byen.
- Der skal slet ikke køres med jord gennem byen, jfr. mit tidligere svar
- Kan man eventuelt stille krav om eldrevne lastbiler til jordtransport eller det samme for både? Det må være muligt at finde nogle faste tidspunkter for lystbådssejlerne, hvor man kan sluse både ind eller ud. En gang imellem må nytten vige for den belastning, der er for befolkningen ved at skulle leve med et så stort og langvarigt anlægsprojekt. Miljøhensyn og hensyn til dem, der berøres af anlægsarbejdet bør i højere grad indgå i de krav man stiller til anlægsarbejdets gennemførelse.
- Ja, endnu mere forurening, yderligere støj og larm.
- Man må få en bro der kan åbnes en gang i timer så sejlåde kan komme ind og ud af havnen.
- kompenseres naboerne for larmen?

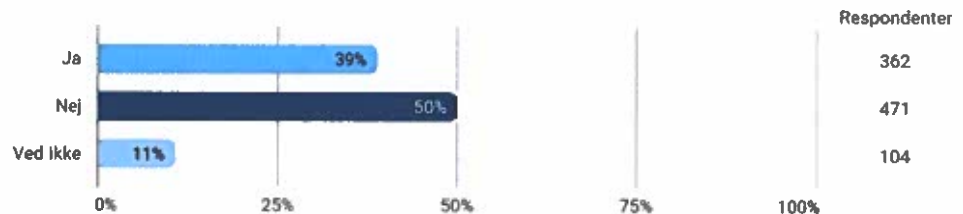
- Det er udemærket, blot transporten ikke sker gennem byen.
- Det har ikke været rart med de mange lastbiler til Nordhavnprojektet ad. Store Kongensgade og Øster Voldgade. Larm, diseludslip, tabt jord på vejbaner ect.
- Ikke flere lastbiler i København tak!
- Det vil de facto lukke en havn baseret på frivillige kræfter med bred adgang for alle samfundslag i København. Der er i dag stort set ingen udsejling fra havnen i det angivne åbne tidsrum. Sejlskibe i Magretholms Havn vil ikke længere være anvendelige, sejlerskolen vil lukke og havnen lige så stille forsumpe.
- Luftforurening er i forvejen et stort problem i København, så alle de osende lastbiler er absurd.
- Det vil smadre atmosfæren og medføre trafikdrab. Vi har oplevet jordtransport til Nordhavn - det var voldsomt . Jeg har del været Tæt på en cyklist, der var ved at blive kørt ned af sådan en lastbil , der svingede til højre.
- Det er en vanvittig ide pp alle måder. Både ift transport , miljø , forurening og chikane gennem årtier af en masse mennesker og deres liv
- Jeg vil gerne se B & H's analyser og beregninger før jeg kan svare - dette er svar ud i luften. Vi skal mindske miljøbelastningen og belastninge af det øvrige København - vi gider ikke flere kæmpe lastbiler i København, døde fodgængere osv. - HVIS vi overhovedet skal transportere jord
- Evt elbiler
- Den form for transport bør af mange årsager begrænses mest muligt
- Jorden skal hverken transportes ad søvejen eller ad Københavns veje. Vi skal slet ikke have den ø.
- Prøvestenen
- Der kører ekstremt mange lastbiler rundt i byen i forvejen. En forøgelse af den tunge trafik vil være problematisk for byen.
- Jeg tror mange københavnere er bygge trætte. Jeg tænker her på metroen. Vi vil bare gerne have lov til at nyde vores by lidt inden man starter forfra. En lastbiltransport gennem byen i 30 år. Det er ikke til at holde ud at tænke på. Vil det være ellastbiler, der skal køre gennem byen?
- Jorden skal bruges til et dige, ikke til ny bydel.
- Lastbilerne er til stor gene i trafikken, og de medvirker til øget luftforurening.
- De er fritids sejlere og må bruge fritiden på at planlægge sejladsen. Evt nyde en forfriskning fra de mange café og restauranter der allerede forefindes. Dette gør at der bliver lagt kapital til restaurant branchen som har høje huslejer at betale. Flere kajpladser skal der til.
- DROP PROJEKTET
- Det kommer til at belaste byen at fragte jord rundt, men det har vi jo været vant til i nogle år med metrobyggeri. Hvis jorden skal fragtes til Sjælland, vil det også have gener i byen såvel som i omegnskommunerne.
- Det må anses som et midlertidigt luksus problem for lystsejlere. Man kunne overveje luftballoner til transport isf.
- Water and truck transport shall be considered as a collaborative solution. Carbon emissions shall be included in the cost allocation / financial assessment. Timing of waste transport can be changed to accommodate sailing requirements as well. Noise from prams and trucks must be taken into account with restriction on works 1900 - 0700.
- 350 daglige lastvognskørsler korresponderer ikke rigtig med den bundne opgave, at skabe renere luft i København. Heller ikke med behovet for at reducere trængslen.

Konsekvenserne af projektet er komplet ude af proportioner og projektet bør derfor skrottes.

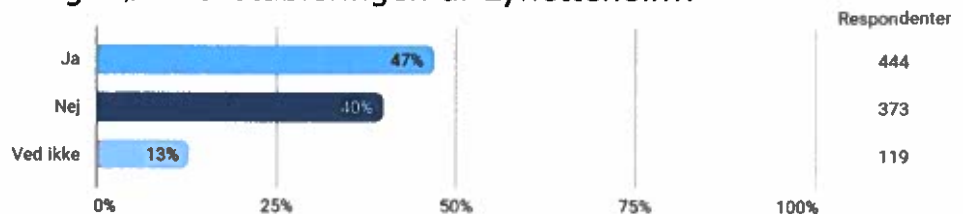
- Hvorfor er billederne i spørgeskemaet her så små? Man kan jo dårligt se, hvad de forestiller!
- Har vi ikke nok store lastbiler kørende i KBH?
- Jeg menr der skal fidnes en balance imellem den belastnign lastbiler viæl være for trafikken, samtidig emd at der tages hensyn til at miljøet også skal tilgodesees. Måske er løsningen en både- og løsning?
- x
- Kunne man ikke bruge både lastbiler og sejlads, måske ladtbiler i dagtimerne og båd om natten?
- Gammel diskussion der viser at der er mange problemer her
- 2055! Seriøst! Lav danmarks højeste bjerg med overskudsjorden. 2055 Det lyder som et tilbagevendende mareridt for alle i nærheden!
- x
- Nu bor jeg ikke i området, men som ved alle store anlægsprojekter må man sørge for at tage hensyn til beboerne og finde løsninger, der er acceptable for borgerne. Vi kan ikke være andet bekendt. Koster det lidt mere, så må det være sådan.

- Det må simpelthen kunne gøres bedre/smartere end tusindvis af dieselbiler, der larmer og sviner. 100 el-trucks, anlæg en ny toglinje etc. Vi skal være langt mere innovative på den front - og I har tiden til det frem mod aktivering.
- Begge løsninger er virkelig dårlige. Det giver ikke særlig god mening at lukke at for sejl både og fiskere. Synes heller ikke at sejle jorden over lyder som en god ide, da helt sikkert vil ende op i en kæmpe ekstra regning. Find på nogle nye løsninger der ikke vil besværliggøre borgeres liv.
- Synes at det lyder som en oplagt god ide at transportere jorden på vandet. Ikke flere lastbiler i kbh.
- ja, UNDGÅ yderlig lastbilforurening og støj - og argumentet med at det er dyrere at benytte pramme, kan man jo ikke tage alvorligt. Den der holm må koste, hvad den nu skal koste, og et nogenlunde sundt miljø for byens borgere må have allerførste prioritet. Der er en masse problemer med forurening, som har været diskuteret i årevis, men noget effektivt bliver aldrig udrettet i Københavns Kommune. Bare noget så simpelt som gaderenhold og tømning af affaldsspande. Blot ét eksempel
- Finder det meget belastende for København at fragte så store mængder med lastbiler gennem byen.
- Ja, vælg sejladsløsningen
- Lyder bare så slemt. Lynetteholmen er ikke en god ide!
- Jeg synes ikke jord skal transporteres med lastbil.
- Det lyder som om man skal finde en anden løsning for placering af overskudsjord i København
- Der skal slet ikke flyttes jord, d Aman ikke skal bygge dette absurde projekt
- 0
- Besværligt spørgsmål, når man er imod Lynetteholmen!
- Så længe der ikke er noget bud på, hvordan al jorden kan transporteres uden at forringe miljøet/hverdagen for Indre By/Christianshavn, så skal projektet Lynetteholmen ikke påbegyndes.
- Sindssyg ide. Meget ødelæggende for en i forvejen belastet hovedstad, rent trafikmæssigt.
- Da jeg ikke mener lynetteholmen skal realiseres, er spørgsmålet irrelevant.

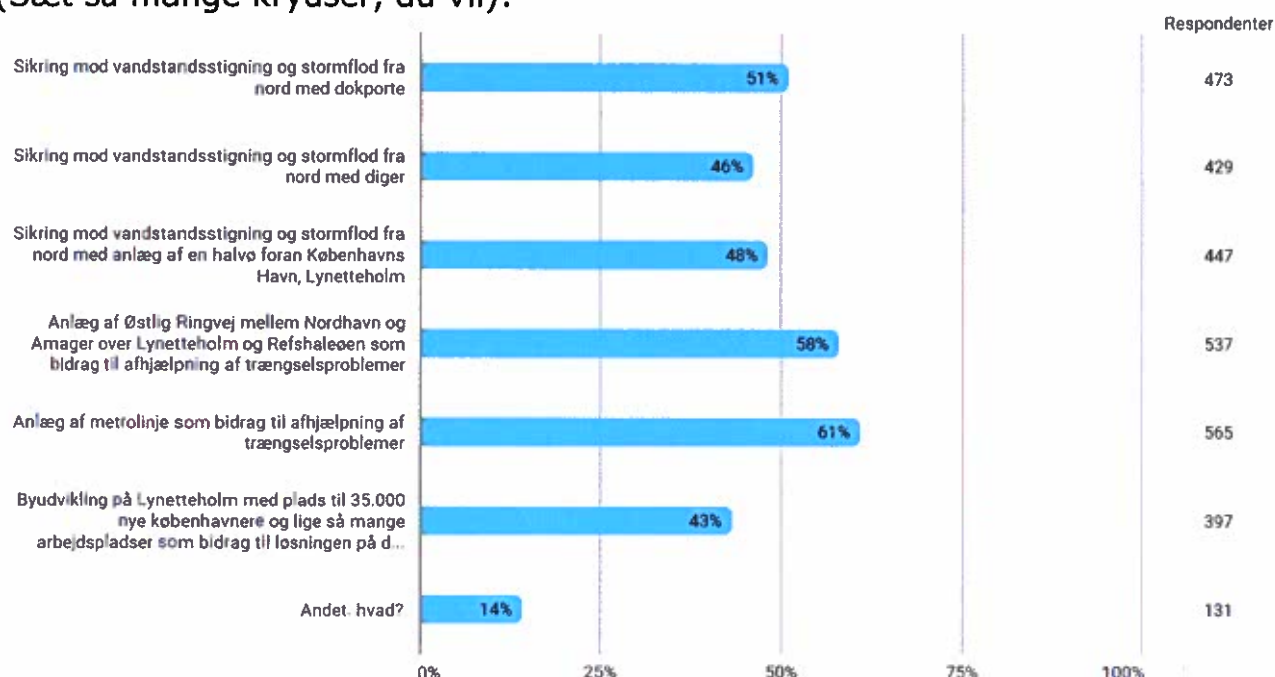
30. Er du bekymret for, at området, hvor du bor, vil blive generet af støj fra etableringen af Lynetteholm?



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



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



Spørgsmål 32 fortsat. Andet, hvad?

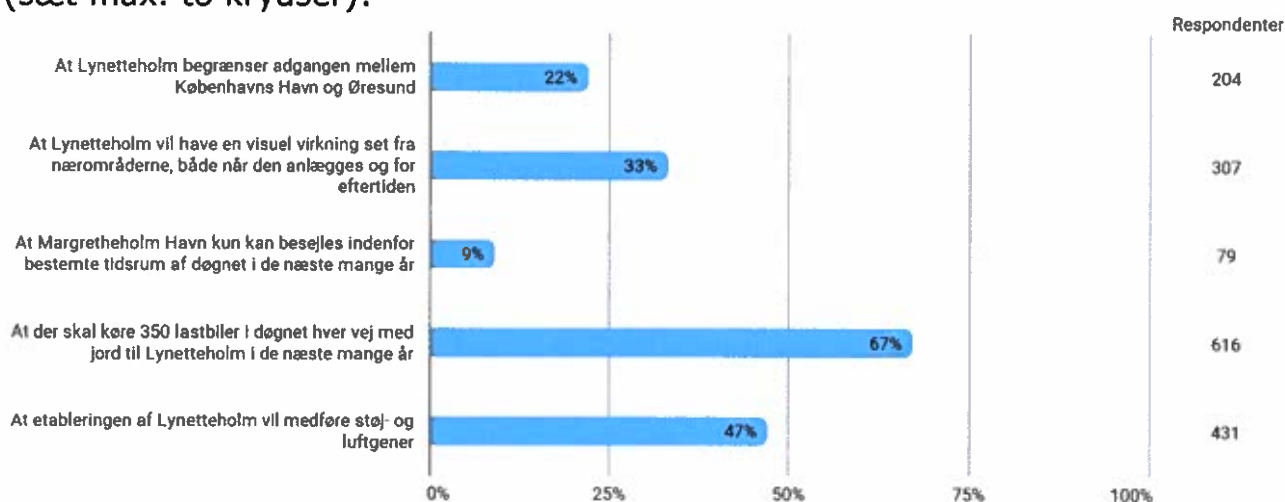
- tunnel transport forbindelser
- Udbygning af rekreative områder mod havet
- Hvilke udfordringer ? Skabt af hvem ? Projektet er alt for belastende for "indre by" og Kbh.
- Grave Åboulevarden og H.C. Andersens boulevard ned under jorden
- vandstandssikring lyder fint. jeg ved ikke om dokporte eller diger er bedst. En ringvej er også godt, men ikke med lynetteholm som pris. Det bedste ville være at lave bilfri indre by
- Hvis det giver et åndehul til københavnernes som Refshaleøen, er det en god idé.
- Sikring fra syd!
- Ved ikke
- Drop projektet
- Sikring mod vandstandsstigning og stormflod og har dog ikke en klar holdning til metode
- intet af det
- Begrænse biler i Indre By
- Det har jeg ikke viden nok til at tage stilling til
- vandstandstigning skal gentænkes UDEN Lynetteholm
- Lynetteholm-projektet bør ikke gennemføres.
- Skabe en byudvikling, der samtidig bevarer KK
- mulighed for at afprøve klimafornuftige løsninger
- Lynetteholm er løsningen på de nævnte problemer!
- Spørgsmålet er stillet forkert, fordi bl.a. de tre første er forskellige måder at løse den samme problemstilling på, og ikke tre dele af projektet, som overskriften indikerer.
- forbud mod en hvilken som helst tung gennemkørende trafik i byen, høje trængselsafgifter, der fungerer som en slags nye byporte, der beskytter byen mod billismens vandalisme og borgere mod luftforurening
- Jeg synes ikke at jeg ved nok om det til at kunne danne en mening
- Vent med Lynetteholm til om ca. 20 år
- Grønne områder sportsanlæg fodbold baner m.m
- Bedre kollektiv transport, så det bliver enklere at bo uden for Kbh. og arbejde i KBH eller et andet yderområde

- Man kunne evt. skabe et rekreativt område for Københavns befolkning, i forbindelse med etablering af et sikringsanlæg. Så kunne alle få noget ud af kysten mod havet.
- ingen Lynetteholm
- Har ikke viden til holdning
- Vandstigning kan løses på andre måder.
- grønne områder
- Tunnel under Bispensbuen, Rådhuspladsen, HCA Boulevard
- intet af ovenstående
- ringvej med fokus på offentlig transport og cyklisme
- skabe mere trængsel, som skal løses med ødelæggelser af byen som den er pt
- stop projektet
- Ved ikke
- Hvis Ringvej så med tunnel under havnen og dokporte i havnemundingen så sejlbåde kan komme ind i havnen og rør evt. Med stormflodsporke som man kan ro igennem.
- Projektet bør af hensyn til sundhed og almene mulighed for betaling af en bolig ikke realiseres. Projektet er gift for København som fremtidens by købes
- Præmissen for spørgsmålet er forkert. Se de alternative løsninger foreslået i f.eks. Ingeniøren. Samtlige problemer er rimelige at forsøge at afhjælpe, men Lynetteholmen er den dårligste løsning.
- Se kommentar om S-tog i stedet for Metro.
- Ved ikke
- Alle udfordringer skal løses, men ikke af Lynetteholmen
- Keep on regenerating the city
- Anlæg af husbåd pladser i forbindelse med Lynetteholm eller Refshaleøen
- Jeg synes, By og Havn (kommunen og staten) bør leje samtlige ejendomme ud. Når man sælger, bliver der bygget luksuslejligheder mhp. profit frem for bæredygtig og reel boligarkitektur. Der er forkert at sælge for at få penge nu, når man kan leje de nye grunde ud og dermed have et fremadrettet grundlag for indkomst og indflydelse på den nye bydel i byplanlægningssammenhænge.
- ved ikke
- Anlæggelse af rekreative områder som offentlig strande og parker i det nye område.
- .
- Igen af projekterne
- husk at den østlige ringvej skal lægges i en tunnel
- Find på noget andet end Lynetten.
- Intet af det. Er i fuldkommen åndssvage. Miljømæssigt er det en katastrofe.
- Ingen løsning
- Københavns problemer skal gøres uden Lynetteholmen.
- ikke noget der passer
- projektet er i sit udgangspunkt alt for belastende i alle aspekter.
- er imod projektet
- Forvirrende spørgsmål ?
- God ide at sikre mod vandstandsstigning og måske er det en god ide med Lynetteholm. Hvis Lynetteholm bygges, så er Metro en god ide også.
- besvarelse forudsætter accept af Lynetteholmen
- Byudvikling udenfor København, generelt trafik under jorden, krav til miljøsikring af lastbiler der transporterer jord, kompensation til borgere der belastes af byggeriet
- Det ved jeg ikke nok om til at besvare.
- Tror ikke det er løsningen. Tror ikke de udfordringer bliver aktuelle
- Der skal anlægges en vej i en tunnel for at afhjælpe trængsel. Lynetteholm skal ikke bygges. Det er direkte skadeligt for vores samfund at bruge så mange milliarder unødvendigt. Man kan bygge samme antal boliger i land.
- Jeg har svært ved at gøre mig klog på noget jeg ikke har forstand på
- København er en af Verdens bedste byer at bo i. Dette forhold må ikke forringes.
- Først og fremmest stoppe CO2 udledning, så klimaforandringer ikke forværrer
- x
- Løses uden opførelse af Lynetteholm
- Etablering af nyt hovedstadsråd for samlet holistisk byudvikl.
- Har ikke noget bud.
- Man kan vil afhjælpe trængselsproblemer uden at anlægge Lynetteholm
- ingen af delene

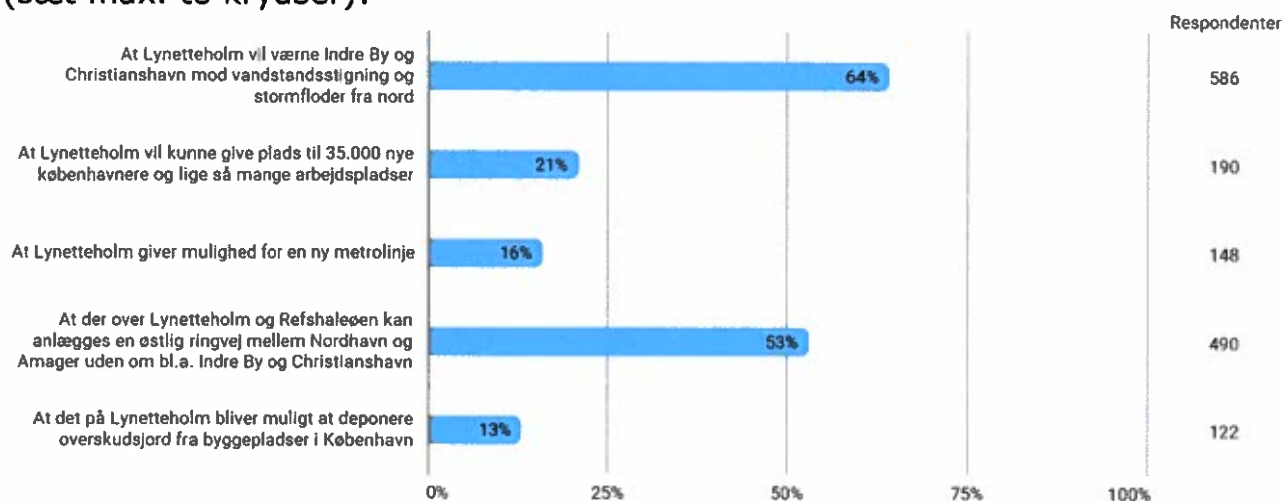
- Lad være med at bygge Lynetteholm og løs de stigende vandproblemer samt trafikken på en bedre måde. Og benyt pengene på nødvendige ting i stedet.
- Nedsæt en kommission, der kan tage en informeret og småvildt mulig upartisk beslutning.
- Jeg ved da ikke, hvad der er bedst. Spørg ingeniørerne.
- Byg et andet sted og find en alternativ stormflodssikring
- Vi har simpelthen ikke plads til 35.000 nye københavnere
- Usikker på, om det er nødvendigt at sikre. Det svirrer med tal i medierne. Der er mange spåmænd. Hvor meget er vandet steget det sidste tiår? Og det sidste år? Der
- Ideen skal skrottes helt og holdent.
- Vigtigt med park/naturområder/strand på Lynetteholmen dvs at den giver noget ekstra til byen samtidig med klimasikring og trafiksanering.
- Ingen Lynetteholm tak
- Jeg har ikke baggrund for at vurdere hvad en fornuftig beskyttelse mod vandstigninger er, udover at tage klimakrisen alvorligt
- Der skal ikke være nogen Lynetteholm. Kyst sikringen skal gå fra Skagen til Norge.
- Intelligent trafikstyring og udbygning med vest
- Havnetunnel
- skær ned på trafikken
- Jeg har ikke kompetence til at vurdere hvad der er den bedste vandsikring
- Drop projektet
- Ingen af punkterne. Er imod projektet !
- metro til Nordhavn
- Et gigantisk langsigtet grønt udviklingsprojekt der kan danne præcedens verden over. Formidlingen af anlægget/bydelen er indtilvidere langt fra ved at bevidne dette. Det synes jeg vi er forpligtede til at ændre på.
- Jeg synes nok egentlig ikke, at projektet skal gennemføres.
- Ikke nogen
- Man kunne overveje at lave ringvej uden om København uagtet Lynetteholm
- Der er masser af plads på Amager til at opkøbe grunde og bygge. Dertil kunne mange kontorer i indre by laves om til boliger. Det samme kunne man gøre med hoteller. Verden bliver anderledes efter Covid... Hvorfor skal vi proppe København med turister?
- Anlæg et stort naturområde. Anvend moderne ikke forurenende teknologi. Tænk stort og innovativt. Nuværende projekt er udsprunget af vanetænkning og snæversyn
- Nye bydele på Amager og Kalvebod Fælled.
- Man burde til at indføre bompenger i København, så trængselsproblemer blev overført til den offentlige transport, for at mindske privat transport .
- På spg 33+34 vælger jeg noget TILFÆLDIGT fordi man ikke kan vælge 0 svar
- ingen
- Igen, jeg ved simpelthen for lidt
- Ingen
- Rekreative områder, parker, havnebade og legepladser, sports faciliteter
- Eksemplarisk bilfri og grøn klimaby med en blandet social sammensætning og betalelige boliger
- .
- Intet. Jeg synes man skal bygge nye boligområder udenfor København, ikke ved at anlægge nye øer.
- Ingen af delene. Jeg synes ikke om projektet Lynetteholm!
- Byudvikling på Lynetteholm med plads til mindre end 35.000 nye københavnere og lige så mange arbejdspladser som bidrag til løsningen på den forventede befolkningsudvikling
- Sikring mod vandstandsstigning
- Undgå veje til biler - sats på metro og cykelstier. Gør det så besværligt for bilisterne som muligt.
- Ingen af dem .klimasikring skal sikres på anden måde
- nej til Lynetteholm+ metro det bliver et forurenet støjhelvede
- Naturbaserede løsninger i steder for developer projekter
- Hvilke 35.000 arbejdspladser drejer det sig om?
- DROP PROJEKTET
- Byudvikling af Refshaleøen
- Københavns første bæredygtige, selvforsynende bilfri bydel. Velkommen til.
- Ikke noget
- det er fint at tænke bolig, men det skal hænge sammen med rekreative område, nature, og balanceret byplanlægning.

- Grønt område. Forstår ikke hvorfor vi ikke kan prøve at styre udviklen i stedet for at lade os til at udvide.
- El busser og kørselsrestriktioner i indre by
- ?
- Tunnel omkring indre by
- Det er uanstændigt at sikre mod en miljøskade, ved at skade miljøet yderligere. Der skal findes andre co2 venlig løsninger på de nævnte problemer
- mangler andre løsninger ift vandstandsstigning
- Grav nogle flere kanaler i København, åbn Ladegårdsåen og lad vandet flyde struktureret gennem Storkøbenhavn
- nok parkeringspladser så vi kan beholde fem med høj indkomst i byen
- Ved ikke.
- Lav tundlen under havnen fra Svanemøllen
- Ingen

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



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



35. Hvilke øvrige forhold ved Lynetteholm-projektet skal lokaludvalget især fremhæve i sit høringssvar?

(Du har 700 tegn til rådighed).

- "stort" grønt klimavenligt område
- Det er et fejlslagent projekt, der ikke som fremført, vil bremse nybyggeri på de resterende frie området i byen. Københavns Kommune skal sige fra over for entreprenørernes ønske om byggeri for egen vindings skyld
- ingen kommentarer
- trafik på vejene i byen skal ikke øges
- Bygge og anlægs projektet med Nordhavn 2150 er fortsat ikk afsluttet og endeligt fremlagt i sin færdige helhed med ca. 60.000 tilflyttere samt. Byplanlægning og opførelsen af byggeret har hidtil været af en ikke overbevisende karakter, kvalitet og bolig- og miljømæssig anvendelse. Hvorfor skulle Lynetteholm blive anderledes ? Niveauet er allerede aftalt og betalt for hos Kbh. Kommune. For byen Kbh. er Lynetteholm ikke en attraktiv genvist som borger, turist eller tilflytter.
- Muligheden for at kræve at entreprenører har lærlinge, samt at de skal anvende elektriske maskiner i væsentligt omfang... måske udelukkende.
- Jeg frygter det ødelægger det eksisterende miljø på Refshaleøen. Hvis dette bliver til fordel for en masse boliger, som almindelige Københavnerne alligevel ikke kan få råd til, gør det i min optik ikke København til et bedre sted at leve.
- At der foregår fusk med miljøcertifikater/kvoter mellem københavns kommune og andre omkringliggende kommuner
At projektet er så dumt, at det kun er for at redde By og Havn at man har sat det i gang-
- metrolinie må være vigtigst
- Det skal stadig være muligt at bade i havnen.
- Hvis det giver et åndehul til københavnere som Refshaleøen, er det en god idé.
- At det ikke er forevist en strømningsundersøgelse med strøm fra nord og syd på forskellige årstider. Strømmen i havnen vil aflejre sig u hensigtsmæssige steder, derfor skal der ses på strømskemaer nu!
- Uvildige miljøvurderinger og forudsigelser for vandstandsstigning.
Klar sondring mellem formål, fordele og ulemper på de forskellige delprojekter. Fx skal byudvikling og etablering af en ny bydel ikke argumenteres for med behovet for deponering af overskudsjord eller stormflodssikring. Kombinationen kan være en god idé, men hvert delprojekt bør kunne begrundes uafhængigt selvom nogle evt. bliver mere økonomisk relevante i kombination med de øvrige.
- Inddragelse af borgere i processen ved de mest belastede områder
- Lokaludvalget skal ikke godkende Lynetteholmen
- Ja altså, Lokaludvalget bør fremhæve at der en problematik angående etableringen af den Østlige Ringvej ,m.h.t. det Nord Østlige Amager og Amager Strandpark, samt m.h.t. Svanemøllen, Nordhavn og Lynetteholm selv, da en sådan stor ringvej fører til både trafikale og forureningsmæssige u hensigtsmæssige aspekter for byens beboere, samtidig med at den er gavnlig, ved at lede Øresundstrafikken uden om centrum i København.
- Skal byde forslaget og de nye indbyggere velkomne samt for ente at de gener der vil opstå undervejs løses i dialog med de berørte
- Generelt set oplever jeg de stillede spørgsmål som meget "overfladiske"
Der er ikke mange der egner sig til bare ja eller nej, alle har de et aspekt af "det kommer an på" derfor giver svarene ikke meget mening i denne undersøgelse
- VIGTIGT at By&Havn sætter krav til nye bygherrer, så området bliver en sammenhængende arkitektonisk perle og ikke som nogle af de andre nye byområder. Det betyder, at prisen er vigtigt, men ikke alt handler om penge, men også også om at stille krav til de nye bygninger m.v.
- Jeg synes det er alt for mange mennesker 35.000 at placere på så lille et område 2,8 kvadratkilometer, der skal også være plads til grønne områder, legepladser, parker, idrætspladser, det kan kun ende som SLUM. Det projekt, skal ligge uden for byen - men ikke på Amagerfælled - som et et skøn naturområde. Alle mennesker SKAL ikke bo i City.
- Den massive og årelange støj- og luftforurening, som lægger sig i forlængelse af metrobyggeriernes ditto.
- At vi bor i København, og at havnen er byens hjerte - mennesker bevæger sig til lands og til vands - det skal de blive ved med.

Det er også vigtigt for de gæster, der kommer til byen.

- Jeg har udelukkende sat et kryds i spørgsmål 34, da det ikke er muligt at undlade at sætte kryds. Der skal ikke fremhæves de nævnte fordele i høringssvaret, da Lynetteholm ikke har fordelene. Lynetteholm må IKKE etableres!
- Dialogen om, om vi ønsker lynetteholm har været at for dårlig og alt for kort. Der er andre forslag, f.eks. har Hasløv foreslået at man lægger lynetteholm længere ude, så påvirkningen af Kbh. Havn ikke bliver så voldsom. Der skal være tid til at få flere forslag på banen og en langt større inddragelse i om vi ønsker projektet og debat om vi ønsker at byen skal vokse
- De skal tale højlydt imod og forsvare et København for mennesker - indse at der må være grænser for, hvor mange vi kan bo på dette lille område og trives. Byer skal ikke blot være opbevaring for arbejdskraft og vækstmotorer, de skal være hjem og åndehuller for den befolkning, der har boet her i hundreder af år.....stop op og træk vejret dybt alle I der vil gøre vores lille perle til en Megacity, en bystat....
- - Hvordan skal det her finansieres?
Hvis det er boligerne der skal finansiere det, bliver det sikkert nogle møgdyre boliger. Faktisk lyder det som en dum idé, for hvis det er boligsalget der skal finansiere det med nordhavns lignende boligpriser, så er det jo ikke et argument for at familie-studie-ældre-osv. boliger kommer til at falde i pris. Og hvis det er fællesskabet der skal finansiere det, så er det et no-go herfra.

- CO2-udledning

Københavns kommune har jo et CO2 budget de skal holde sig inden for til 2030, og dette projekt skal selvfølgelig vurderes i den ramme. Er det et bæredygtigt projekt i den sammenhæng?

- øvrige forhold menings resultatet,
- jeg synes højden af byggeriet på holmen skal holdes til max tre etager eller mindre
Og at der etableres cykel veje og broer for at forbinde den nye bydel med resten af københavn.
- At der skal arbejdes for bedre visioner , forbegrønning og diversitet.
- I det forrige spørgsmål tvinges man til at sige noget positivt - uanset intet positivt element ved planen.

Hele projektet skal løse et problem som bygger på en antagelse om en vækst som næppe finder sted i det omfang. Befolkningstilvæksten er ikke så stor. Behovet for arbejdspladser kan opfyldes ved etablering i andre dele af regionen. Naturen bliver ødelagt. Boligerne er ikke for 'almindelige' mennesker. voldsom miljøbelastning i etablering og drift.

- At det som havneby, spærre København inde.
Og især den enorme miljøbelastning belastning anlægsarbejdet vil påføre København og dens borgere de næste mange så.
Det kan ikke være sådan, at vækst og økonomisk præstige sættes over byens borgeres miljømæssige og sundhedsmæssige velfærd. Der, skal også være mulighed for at leve i København uden der nødvendigvis skal bankes endnu et gigantisk byggeprojekt op. Der er rigeligt i forvejen.
- lynetteholm er jo ikke vedtaget
- Vi står i en klimakrise af et omfang, de færreste rigtigt gør sig klart - måske lige bortset fra Greta Thunberg. Lokaludvalget skal have blikket stift rettet mod klimaspørgsmålet i sine høringssvar og på den måde tage ansvar ikke bare for København men for hele verden.
- Spm 34 er et ledende spørgsmål, som forudsætter, at man skal vælge mellem argumenter til fordel for etablering af Lynetteholmen. Jeg er imod.
- Punkter projektet.
- Kender ikke projektet godt nok til at svare
- Der skal fokuseres på at der istedet for flere indbyggere og arbejdspladser i Kbh istedet for burde fokuseres på endnu flere grønne områder for de mange indbygger der allerede bor i Kbh. Synes det er trist at der slet ikke tænkes på de københavnere der har boet her i mange år som slet ikke kan genkende deres by længere pga den triste udvikling med øget trafik, færre grønne områder og øget indbyggertal.
- drop det
- muligheden for at have grønne tage på samtlige bygninger som man også har det på Nørreport station og den deraf fælgende fordel for klima samt regnvand.
- Lynetteholm må ikke "kvæle," den gamle havnefront og der må højst bygges til 3.sal så det ikke ligner betonhelvedet i Nordhavn!!
Brede veje så solen kommer ned og masser af grønne oaser med stilhed
- Det er meget positivt at der bliver arbejdet for at skabe mindre trafik i bykernen.
- var i tvivl om det her projekt før men efter at have udfyldt det her spørgeskema lyder et virkelig fjollet...please stop det
- det er en genial ide

- Byens nuværende beboere skal mest muligt sikres mod projekts gener
- At det skal gennemføres så klimavenligt (om muligt med sikring af en neutral/negativ klimapåvirkning på sigt) og miljøvenligt som muligt.
- Der skal bygges mindre i København - generelt
- Spørgsmål 34 er uetisk, da der ikke er mulighed for at videreføre sin kritik eller modstand, så jeg synes at LU skal se bort fra det spørgsmål. Det er tendentiøst og manipulation
- Jeg synes visse spørgsmål foruddiskontere at man laver projektet med udbygning med 35.000 boliger
- Hvorfor bygge nyt land med alle de konsekvenser når der er omegns-kommuner som kan tilbyde der samme?
- Ringvejen skal føres i en tunnel under havnen over til Lynetteholm og i tunnel forbi indsejlingen til Margretheholms havnen !
Der skal indtænkes København som blå by med gennemrøringsrør med sluseporte under dæmninger og gennemsejling fra yderhavnen og ud til Øresund samt fra Margretheholms havnen og Sundby Sejlforeningshavn til Øresund.
- Der skal ikke etableres mere trafikgenerende i nærheden af indre by. Vi skal have FÆRRE biler ikke flere!
- At man gerne vil lave borgerinddragelse i KK når det gælder lokalplaner, men løsninger på fremtidige problemer end ikke luftes til diskussion/alternative input eller muligheder er simpelthen for pinligt. Ikke at det nødvendigvis skal være den mest lokale dagsorden der bestemmer, men det er ikke at tage lokaldemokrati og egne borgere alvorligt.
- At spørgeskemaet er tendentiøs med særlig blik for By og Havns interesser og perspektiver, hvorfor svarene herfra angiveligt bliver vildledende, dvs. upålidelige og ikke gyldige i forhold til de almene metodiske krav, som en survey-undersøgelsen bør opfylde.
Sagt på almindelig dansk: Det er en ommer.
Jeg uddyber gerne min vurdering for lokalrådene
- At der skabes arbejdspladser
- Bedre luft. I gaderne
- Borgernes høringssvar skal politikerne lytte til. Har stor bekymring for at dette projekt vil ødelægge København.
- Selvom der skabes bolig til 35.000 mennesker og selvom man skaber erhvervsbyggeri til 35.000 arbejdspladser, så er det jo ikke sikkert at der rent faktisk SKABES 35.000 jobs. Det kræver jo et helt separat erhvervsudviklingsprojekt, hvori indgår målgrupper af virksomheder, der skal etablere sig der, samt profilen af de mennesker, der skal bo der, da man vel forudsætter, at det er de samme 35.000 personer, vi taler om. - Overordnet set virker det som om man kun er på koncept/idé stadiet, men sle ikke har gennemtænkt dette projekt i detaljer, som er nødvendige for at almindelige mennesker skal kunne forholde sig.
- At det begrænser den øgede vandstand, og vejen der lempet tung trafik igennem byen !
- Nej
- Se mine svar vedr. S-tog evt. lagt i rør på terræn eller 'lidt' nedgravet for at skabe terrænmiljø.
- -
- Hvor kommer de 35.000 arbejdspladser fra? Sammenlign med Ørestaden?
Hvordan bliver et byggeri gennemført henover så mange år? Hvordan vil det påvirke byen?
- Ingen højhuse, ren jord.
- Det ændrer alt for markant på Københavns udtryk og geografi og bydelen vil alligevel være afskåret fra resten
- At det ikke skal gennemføres bl.a. fordi det vil ødelægge byens karakteristika som en by ved vandet. Samt at kommunen ikke skal arbejde hen imod så mange nye beboere
- Den øgede interesse for at bo i hovedstadsområdet skal ikke løses ved at bygge mere i det centrale København. I stedet skal man bygge i omegnskommunerne på den måde der er lagt op til i 'Fingerplanen'.
- I udbuddet til transport kan man forlange at der køres med el-lastbiler - de er lige straks på markedet
- https://www.youtube.com/watch?v=K4icpF0S5BM&ab_channel=TheLife-SizedCity&fbclid=IwAR3o9XNp2XqS6ij4uWEsZnefJDyfbctLP2jpbPmYIhoqqijnDBTzNXgCLMg
- Generne undervejs da det vil præge byen mange år i fremtiden.
Miljøomkostningerne ved anlægningen, herunder CO2.
- Jeg synes, By og Havn (kommunen og staten) bør leje samtlige ejendomme ud. Det er i min optik forkert at sælge grundene for at finansiere her og nu. Når man sælger, bliver der bygget luksuslejligheder mhp. profit frem for bæredygtig og reel boligarkitektur. Der er forkert at sælge for

- at få penge nu, når man kan leje de nye grunde ud og dermed have et fremadrettet grundlag for indkomst og indflydelse på den nye bydel i byplanlægningssammenhænge.
- At det skal droppes hurtigst muligt og aldrig vende tilbage.
 - Det er vigtigt at en socialdemokratisk kommune varetager ALLE borgeres muligheder for at bo i København. Der skal derfor opføres mange almennyttige billige boliger, mindst de 25% SKAL opfyldes. Endvidere billige boliger til studerende. København skal ikke blive et nyt Manhattan! Lynetteholmen skal medvirke til dette. Endvidere skal der være nærmiljø, grønne områder, gode forhold for cykler og gående.
 - Stormflodssikring
 - Kræv at der kun bliver brugt el lastbiler til transport af jord, så er CO2 problemet løst.
 - Det er et dårligt projekt - med mange miljømæssige gener - støj, larm etc. Kbh behøver ikke en lynetteholm for at løse problemet med billige boliger til byens borgere. Eller problemer med vandstandsstigning.
 - Spørgsmål 34 er manipulerende, man kan ikke svare: intet af dette. Jeg kan kun se negative virkninger Lynetteholm, selv navnet er grimt.
 - Luftforurening
Vandforurening
Ødelæggelse af naturområder
 - Jeg siger nej tak til alle punkter i spørgsmål 34, da jeg er uenig med dem alle. Men blev nød til at sætte kryds for at fortsætte.
 - Man bør foreslå at sejle overskudsjord til Lynetteholm med el-drevne pramme for at undgå forurening.
 - Helt klart muligheden for at lede tung trafik og forurening uden om Indre By med dertil klar sænkning af skadelige partikler og deraf kortere levetid for beboere som elsker at bo i Indre By OG at trafikken bliver lettere og fremkommeligheden vil blive bedre og hurtigere. Det vil også sænke forurening da biler og lastbiler forurener mens de holdet stille i trafik kaos.
 - At østlig ringvej skal lægges i tunnel
 - Jeg har ét eneste stærkt ønske: Et moratorium for mastodontbyggeri i København på syv år. Byen har behov for at komme sig inden næste udviklingsryk. Lynetteholm er en mangeårig belastning og kun delvist en god idé. Staten og kommunen bør vente en årrække.
 - At vi er positive overfor at København udvikler sig og at man planlægger det med mindst mulige gener og også kompenserer dem der berøres.
 - At Lynetteholmen fra starten skal udvikles som en central metropolbydel og ikke et brokvarter eller en forstad. Lynetteholmen skal også kunne aflaste Indre By/Christianshavns funktioner for de mange nye tilflyttere til hovedstaden, dvs med rigtige strøggader, rigtige kulturinstitutioner og attraktioner, rigtige parker, der retter sig mod hele byen og ikke bare bydelens beboere.
 - Der kan blive tale om et meget attraktivt kvarter. Derfor er den konkrete udformning af byggeriet afgørende. Private firmaer skal ikke have lov at bygge prangende hovedkvarterer og lignende. Parkeringshuse og -kældre skal begrænses mest muligt.
 - Overordnet mener jeg, at forudsætningerne om en fortsat befolkningstilvækst i København er særdeles usikre, og dermed hele grundlaget for finansieringen af projektet. Sker der ikke en større fraflytning fra end tilflytning til København i øjeblikket? Henvisningen til at der skal bygges flere boliger for at holde boligpriserne nede holder næppe. Så snart efterspørgslen efter boliger stagnerer eller falder ophører developerne med at bygge for at holde priserne oppe.
 - København skal bevares og ikke udvides på den måde som forslået med Lynetteholmen.
 - Det er fuldkommen horribelt, at I i spørgsmål 34 tvinger mig til at sætte et kryds i fordele for Lynetteholmsprojektet, inden jeg kan gå videre i spørgeskemaet. Det her projekt stinker.
 - Om det overhovedet er en ide at gå videre med. I et større perspektiv. Trivsel og grønne områder for de der allerede bor i byen
 - Der nævnes 35.000 beboere og 35.000 arbejdspladser!
Er 35.000 arbejdspladser en realistisk tanke?
Bliver Lynetteholmen bare et opbevaringssted for 35.000 individer? Er der taget højde for behovet for rekreative områder som parker og idrætsanlæg etc.?
 - at projektet ikke kan stå alene, men må udvides til også at inddrage forstadskommuner med henblik på en samlet trafikplan for hovedstadsområdet og må forudsætte, at staden inddrages
 - miljø for boliger og bedre mulighed for autodrift
 - Vigtigheden af boliger i ALLE prisgrupper for en mere alsidig byudvikling!!!
 - At drt ødelægger livet for rigtig mange københavnere i rigtig mange år, efter mange års gener ved Metrobyggeriet

- 1. Projektet er som et kvælergreb på København. Byen, hvis navn indeholder ordet "havn" rykker væk fra vandet, og borgernes adgang til vandet svinder. Det bliver eksklusivt.
- 2. Det er åbenbart økonomi, der tæller, og ikke borgernes trivsel og miljø. Det er ikke godt.
- 3. Der er allerede rigeligt med ensartede nybyggede bydele i København. Når steder som "Reffen" og Christianshavn er populære, er det fordi, det er steder i menneskeligt format, med rekreative oplevelsesmuligheder ligesom f.eks. Margretheholms havn er.
- 4. Jeg tvivler meget på, at det bliver mennesker med almindelige indkomster, der kan bo på så dyrt et anlæg.
- Vandet stiger og dermed vil vandet blive ledt andre steder hen på kysten, hvor der så skal sikres. Det er et dyrt sisyfos arbejde.
- Jeg ved ikke, om det er undersøgt, hvad etablering af Lynetteholm evt. kan betyde for vandkvaliteten i havnen - det vil jeg gerne høre mere om.
- Projektet vil helt sikkert give gener og belaste miljøet, mens byggeriet står på. Det vigtigt at fremhæve hvad projektet bidrager med på sigt;
 - Vandstigning og stormflodssikring
 - Kollektiv trafik
 - Rekreative områder til alle (pandemi-forebyggende)
 - Fremtidssikrede miljøløsninger (f.eks. sol og vind)
 - Åbenhed om finansieringen
- Udendørs miljøer som fx ofelia plads, islands brygge osv har bare gjort byen bedre. Mere af det
- Scenarieanalyser. Rapporten er fin, men der er ingen usikkerheder eller scannerier specificeret. Det bør der gøres, når projektets tidshorisont er så langt.

Hvad sker hvis projektet mister "kræfter" om 5 år? Hvad hvis man politisk ombestemmer sig om 10 år? Det er et vigtigt spørgsmål at have belyst

- At Lynetteholm kun bliver for de rige som kan betale høj husleje. At vi alle skal betale højere skat og leve med øget forurening i en lang periode unødvendigt. Byg i land istedet.
- Vi har brug for nye grønne områder
- Pas på arkitekturen. der er bygget alt for meget "billigt" standard byggeri de seneste årtier og ikke haft respekt for byens gamle smukke bygninger.
- General kommentar: Det grænser til et uløst spørgeskema, når I først skitserer præmissen og så spørger bekræftende, efterfølgende.
- Der skal laves uvildig miljøundersøgelse. Der skal undersøges andre muligheder for at løse de nævnte problemer
- Vi skal være sikre på evt. boliger til almindelige mennesker med gennemsnitsindtægter.
- At staten kommer med en stor del af pengene til hele projektet, da det ellers bliver for dyrt bo der!!
- Opførelse af Lynetteholm vil indebære forurening og støj smat ødelægge fornemmelsen af Kbh's placering i Øresund / som havneby.
- Trafik belastningen er uacceptabel og skal nedbringes markant til under det nuværende niveau, ligesom at transporten skal elektrificeres.
- Der er brug for en samlet plan for hele hovedstadsområdet - ikke kun Kbh. Kommune. Jeg vil foreslå, at der etableres et nyt hovedstadsråd.
- Havneområderne er historisk vigtige og har til stadighed rekreativ effekt. Det er vigtigt at bevare det nære forhold til vores Øresund og lade Københavnerne være lystsejlere såvel som andre danskere. Kalvebodbrygge er eksempel på hvordan havnen er røvet fra Københavnerne, det må ikke gentages!!!
- Støv og lyd.
- Efter min mening skal Lynetteholm ikke etableres, det er på alle måder belastende. Overskydende jord, må der findes en anden løsning på.
- Hele København som havneby vil blive ændret meget. At der bliver lukket mod den åbne side til Øresund vil ganske enkelt ændre københavn og det vil ødelægge den åbne fornemmelse af luft og vand. Det vil ødelægge København for altid
- At der skal uvildig undersøgelse til ift. miljøpåvirkningen og støjgener m.m. før nogle beslutninger bliver truffet. Og at evt. anlæggelse af Lynetteholm ikke må påtvinge nogle begrænsninger for sejlere, hverken erhvervs- eller fritidssejlere - uanset havn
- For de fleste af spørgsmålene gælder det at jeg ikke har nok information til at kunne besvare spørgsmålene ordentligt så det bliver lidt gæet fra min side. Så egentlig ved jeg ikke hvad I vil kunne bruge mine svar til
- At møg- og støjforureningen bliver mærkbar. At metrobyggeriet ikke kunne overholde sine støjgrænser til stor gene for beboerne.

At intet tyder på, det kommer til at ske her.

At vi ikke skal have sådan et monstrum liggende ude i vandet

- Kan vi ikke bare beholde øerne som de er og blive fri for flere nye projekter i Københavns Havn. Der kigges langt ud i fremtiden og måske forandres vejrforhold osv i løbet af de mange år.
- Ps. jeg bor i frederiksstaden. Det var ikke en mulighed at trykke på denne bydel i jeres svarmuligheder
- Et meget bekosteligt og forurenende projekt, som indebærer en række ulemper og få fordele i forhold til deponering af overskudsjord og byudvidelse andetsteds. Stormfloderne er ikke sikkert mere end spekulative.
Tænk, hvad der er brugt af midler for at skybrudssikre Kbh. siden 2011, hvor et skybrud, så vidt det dengang omtaltes, opstod pga. helt specielle sammentræf af klimatiske forhold. Intet lignende eller skybrud af større betydning er siden set.
- Byggeaktiviteter i København skal begrænses! De eksisterende boliger skal beboers før der opføres nye.
De nye kvarterer skal være grønne. Bæredygtig arkitektur og grønne områder skal være et minimumskrav. Jordopfyldning som stormflodsværn er en god idé, men det må ikke være et økonomisk investerings-projekt der gennemføres på bekostning af levevilkår for de nuværende københavnere.
- At der mangler uvildige undersøgelser af By & Havns påstande, samt at der mangler en fremhævelse af de mange alternative visioner for et grønnere, større og smukkere København.
- nej
- Klimasikring, helhedssyn på byen KØBENHAVN, binde bydelene sammen, trafiksaneringen, projektet skal give noget ekstra og ikke bare mere af det samme som i øvrige nye bydele.
- Med 35 000 nye husstande på Lynetten og dertil de 10 000 personer der årligt kommer til hovedstaden bliver København stærkt overbefolket og ulideligt at bo og leve i.
- nej
- Jo længere jeg kom i mine svar, jo værre synes jeg projektet er. 350 lastbiler i døgnet er en frygtelig tanke, for de kører nok ikke på el. Og ringvejsprojektet vil ødelægge både udsigt og naturadgang.
- Miljø og klimakrise.
- At Byg og Havn bør se på alternativet Middelgrunden - der har et langt større perspektiv end Lynetteholmen
- Ved ikke, synes ikke om projektet
- By og Havn har allerede ødelagt så meget i København gennem alle årene. København er ikke længere en smuk og interessant by.
Nu vil de også ødelægge selve Øresund, og resterne af udsigten fra København.

Hævd danskernes lov og ret over Skåne. Skånelandene er østdanmark og opland til København, for det er Skånelandenes hovedstad.

- At Lynetteholm skaber flere problemer både i anlæggelsesfasen men også ødelægger København for evigt end den løser af problemer. Anlægningen af Lynetteholm er pakket pænt ind i forklaringen at det løser nogle problemer, men disse kan jo sagtens løses på anden måde uden at skabe de massive problemer Lynetteholm vil kreere nu og for altid.
Der står desuden vel rigeligt både tomme lejligheder og kontorer allerede.
Det vil være mere oplagt og vel også billigere og sikrere at udbygge storbyen ind mod land og resten af Danmark end at fortsætte ud i Øresund, også i forhold til vandstandsstigninger og stormflod.
- At Lynetteholm vil kunne give plads til 35.000 nye københavnere og lige så mange arbejdspladser
Og mulighed for at sikre metrolinje.
Mulig forurening fra deponeret jord, især ved udsivning af mobile forureningsstoffer (olie mv)
- Brug jorden til at anlægge en ny bydel udenfor København med hurtige elbuslinjer ind til byen - en anlæggelsesproces, som ikke kommer til at genere mange af byens borgere i hverdagen mange år frem
- Transport er vigtigt. Sikre alsidighed i boliger, sikre at alle regler overholdes med hensyn til miljø, højder mm byggetilladelse skal ligge klar og ingen ændringer. fremdrift i byggeri ig færdiggørelse, By og Havn halter efter i Nordhavn med at blive færdige med veje og stier, det skal bygges flere steder på en gang så det bliver færdigt samtidigt , folk skal ikke bebo et område der støjer og sviner i 4 - 5 år...
- Ved ikke
- Aflastning af transport gennem indre by

- at selve anlægningen af Lynetteholmen vil være med til at øge de klimaforandringer som byen skal være med til at modvirke !!
- Det vil være til stor gene for mange i virkelig mange år.
Der må kunne findes hurtigere og mindre løsninger på stormflodsproblemer og bygges længere væk fra centrum.
- Havnetunnel skal i alle tilfælde etableres, sådan at tung trafik ledes uden om byen.
- Det var ikke muligt at undlade at svare positivt på spgsm 34. Jeg mener ikke, at udvalget skal fremhæve noget positivt!
- Jeg ønsker udvalgene held og lykke med høringerne. Ved en kommende høring/lejlighed vil jeg gerne vide mere om, 1.: Den finansielle del af projektet og 2., hvordan udvalgende kan arbejde med borgerinddragelse ift. grønne kulturelle, og langsigtede udviklingsprojekter der kan vedtages fx. uafhængigt / i samspil med bygherrer/entreprenører. Dette kunne fx. være projekter der giver ejerskab til borgerne og banebrydende grøn udvikling.
- Langt højere krav til arkitekturen og materialevalg.
- Tænk stort og nyt. Folk ønsker mere natur ikke flere boliger i en by, hvor alt ny byudvikling kun er indtænkt som finansiering. Vi får mere fritid mere flexible arbejdsformer og brug for adgang til store naturområder
- Det skal foregå mest miljørigtigt, og alle også fremtidige muligheder skal tages i brug
- I burde ikke have noget med det at gøre
- Vil give mere plads til alle de mennesker gerne vil bo i KBH. Skabe tidsvarende bolig og arbejdspladser tæt på byen. Mulighed for flere rekreative områder til de mange københavnere.
- Ved gennemførelsen af Lynetteholm-projektet er det meget vigtigt, at der tages det størst mulige hensyn til miljøet - også under opførelsen. Hvis du har bare en anelse nedsat lungefunktion vil en lille forøgelse af luftforureningen påvirke din respiration / velvære/ livskvalitet.
- At det skal blive en bilfri og på alle måder eksemplarisk bydel, med fokus på klima og social bæredygtighed. Det må ikke blive en bydel for velhavere.
- Krav til bymiljøet og arkitekturen så det bliver et rart sted at være og ikke bare suboptimerede firkantede bolig/erhvervs ejendomme klasket sammen af forskellige bygherrer med kortsigten profit for øje, som tilfældet er i Sydhavnen, hvor folk godt gider at bo (grundet nye lejligheder) men ingen gider at opholde sig.
- Er der nogle alternative projekter? Andre løsninger på vandstandsstigninger?
- At hele byen vil blive påvirket i negativ retning med flere og flere mennesker.
- Pas
- Hele projektet er en stor miljøbelastning, der er nødvendig. Befolkningstilvæksten skal lægges på Sjælland som en helhed ikke kun i København
- Er projektet virkelig alle de gener værd- dette kommer til at påvirke mange mennesker over en lang årrække. Lyder som et frygteligt projekt udviklet uden tanke på befolkning (turister)
- Det er en fejl i spørgsmål 34, at man skal sætte kryds. Jeg mener at INGEN af de foregående svar er en god idé. Derfor mener jeg at I bør tage dette spørgsmål ud af undersøgelsen, da det fremtvinger et muligvis forkert svar. Mit svar på spørgsmål 34. er ugyldigt
- København skal ved ethvert projekt, der sættes i gang blive en bedre by at bo i samtidig med, at byen skal udvikle sig dynamisk. Generelt vil jeg stille spørgsmål ved, om der skal være plads til 35000 nye indbyggere. Jeg frygter, at byggeriet vil blive lige så tæt, som vi har set f.eks. i forbindelse med de nye kvarterer ved Kalvebod Brygge, Carlsberg mv. Det er vigtigt at stille krav til, at det bliver et område, der giver god livskvalitet til de mennesker, der skal bo og arbejde der, og at bebyggelsen danner forbillede som et forbillede for byudvikling i dynamiske storbyer.
- Man skal ikke gå i gang før man har hørt folk, og så er der nok folk i kbh.
- bekymringer for miljøvurderinger
- Se Dansk Naturforenings indvendinger.
- Der bør sættes midler af til en egentlig vurdering af de alternativer, som København kan vælge imellem, så det ikke blot bliver for/imod ét projekt. Man bør gribe chancen til i samme ombæring at fjerne bilerne helt fra Indre By.
- Der skal tages hensyn til hav og andet miljø.
At der skal tages hensyn til at i dette område har der været så mange byggeprojekter at nok er nok
- * Husk at København også skal være beboelig og en attraktiv by at leve efter etableringen, men også skal være bæredygtig under opførelsen.
* Københavns Kommune er ikke en succes på grund af størrelsen - nærmere på trods.
* Der er efterhånden meget få rekreative områder tilbage i byen. Det vil flere boliger ikke gøre bedre. Den nuværende tilgang i projektet i oplægget til etableringsfasen viser, at der ikke er syn for dette.

- København vil blive endnu mere trængt at bo i. Projektet er et prestigeprojekt. Jeg har hørt, at der slet ikke er overskudsjord af de dimensioner . Margrethelholm og andre rekreative områder vil blive ødelagt i mange år. Og vigtigst : tusindvis af borgere vil få ødelagt nattesøvn og dagtimer af larm fra byggepladser . Luften i byen vil blive endnu mere usund og medføre luftvejsgener og dødsfald. Drop projektet og byg dig med overskudsjord
- At det er en helt forkert tænkt løsning til at løse Københavns klimaudfordring ift fx vandstandsstigninger. Der skal tænkes langt mere moderne lg med ægte udgangspunkt i en interesse for miljø, klima og bæredygtiges . Endvidere skal inddrages eftervirkningerne fra coronapandemien, som jo vil skabe ændrede forudsætninger for og behov for boliger og arbejdspladser og mange ting vil blive tænkt anderledes end gammeldags tænkning, som By og Havn i højere grad står for. Derudover virker det som om at By & Havn kører deres eget løb med tanke for dem selv og deres egne projekter og økonomi og ønsker og ikke har interesser for Københavnernes og vel og en by i bæredygtig balance...
- Vedr punkt 33 ønskede jeg ikke at sætte nogle kryds, men var tvunget for at komme videre - der burde have været en valgmulighed der hed "ingen af punkterne" eller forslag til punkt.
- Der skal en ekstern analyse til i stedet for kun B&H's - og så skal dette i bred høring hos borgerne!
- Den store klimapåvirkning, som i øvrigt bør neutraliseres
- Igen: undersøgelsens formuleringer/opstilling er stærkt manipulerende og tendensiøs! Jeg mener IKKE at lokaludvalget skal "særligt fremhæve" NOGEN af de negative synspunkter, som kunne vælges - og alligevel er jeg tvunget til at markere mindst én for at kunne gå videre?!?! Dette her er en ommer!
- Bekymring omkring den indsnævrede vandstrømning gennem Kbhs. havn vil medføre en mere forurenede havn og muligvis påvirke havnebadene.
- Lynetteholm + havnetunnelen skal slet ikke bygges. Det forurener og støjer i mange år, det koster mange milliarder, som kan bruges på bedre nomeringer i institutionerne, til masser af letbaner og anden kollektiv infrastruktur til glæde for københavnernes. Der skal ikke bygges flere højhuse. Der skal laves mange flere grønne områder. Vi skal til at dyrke mange flere grønsager, så det er ikke græsplæner vi mangler. Vi skal plante frugttræer og stikkelsbærbuske m.m.m. til glæde for børn og voksne i København
- Flere lejeboliger til rimlig husleje
- At projektet er en forkert måde at klimasikre København. Der bør tænkes i langt større helheder med fokus på naturbaserede løsninger i stedet for developer projekter.
- Er det den by vi ønsker? Adgangen til Øresund fra København, er det ikke byens DNA?
- Især skal fremhæves det u hensigtsmæssige i 350 lastbiler mere pr. dag og den trafikale mærbelastning som det betyder inkl. støj og forurening.
- Lokaludvalget bør se på de alternative muligheder for at løse stormflodsproblemet.
- Projektet er kortsigtet og vil ikke byde den alm lavindkomst borger nogen værdi.
- DROP PROJEKTET
- Overskudsjord skal placeres et eller andet sted og vil alle steder give gener, når det skal fragtes rundt, uanset om det er til Lynetteholmen eller til et sted på Sjælland eller Amager.
- - ad er indarbejdes fritids- og kulturinstitutioner med masser af udeplads
- - at bydelen gøres bæredygtig og selvforsynende
- - at der bebygges med balance mellem andelsboliger og almindelige lejeboliger (almen nyttige) og færre ejerboliger
- - at der gerne må bygges højt og tæt set ift den store skala
- - at der kan være fixpunkter eller andre landsmarks - det skaber karakter og tilhørsforhold
- Establish an environmental monitoring programme to monitor noise, vibration levels, air and water quality with target, action plans reported digitally in real time. Construction contracts shall included the requirement for monitoring, reporting of data and communication of data digitally, with stop work orders issued if needed when targets are exceeded.
- Der var ingen af foregående muligheder jeg så positivt på, men var opålagt at vælge min, 1. Dårlig spørgeskema teknik
- København er en af de smukkeste byer i Norden med rig historie. Ny "jordudvikling" i centrum vil ødelægge Københavns unikhed og skønhed.
- Det må være muligt at tænke ud af boksen vedr. transportproblem og forurening og bæredygtighed (Co2-udledning).
- De maskiner og biler der skal benyttes ifm. projektet skal hvæ den højeste miljøstandard og hvor det er muligt skal de køre på el. Med så stort et projekt må det være muligt at en del af transporten kan foregå med køretøjer med en markant mindre miljøbelastning end normale diesel-køretøjer/maskiner

- x
- Der skal bruges primært danske medarbejdere. Danske materialer. Gør det til en bydel man vil besøge
- Vigtig at kræver undersøgelse af forurening med forureningen stoffer i havn og ud-indløb til Københavns havn hvis en løsning med opfyld af overksudsjord/byggeaffald fra bygge projekter i København vælges
- Vi skal ikke skabe problemer for at løse problemer.
Et byggeprojekt til 2055 er tortur og unødvendigt. Boliger og erhverv skaber større trafik og belastning. Lav vandsikring, og trafik restriktioner og flere el busser. Lad hovedstaden udvikle sig mod land.
- x
- Lige så innovativt som projektet er for byen og som et værn mod klimaforandringerne - lige så konservativt oplever jeg jeres tilgang til løsningerne. Det er de samme forslag som ved cityringen. Og der 10+ år imellem projekterne. Hvorfor stiller I ikke nogle langt større krav til bæredygtighed, gener, Co2 etc? Brug det til at co-finansiere en flåde af el-lastbiler. Brug det til at lave el-pramme, der kan sejle og oplades af vindmøller mens de aflastes. Der kan sikkert tænkes meget mere begavet på denne front, men jeg savner at se/høre disse tanker som en del af dette projekt. Cirkulært byggeri dækker også selve anlæggelsesprocessen og det savner jeg at høre mere om.
- Jeg håber de vil fremhæve at dette projekt virker som en kæmpe besværliggørelse af mange borgeres liv de næste 35 år. Jeg kan virkelig ikke se meningen med dette projekt. Hvorfor skal Lynetteholm bygges? Hvorfor tror I man vil løse problemer på overbefolkning/tilflytning og for høje huslejer ved at bygge en ø? Vi er vel status quo til den tid? Bare med flere indbyggere og større trafikale problemer?
- Ingen af de svarmuligheder der var givet i det forgående spørgsmål var tilfredsstillende, så de er helt tilfældigt valgt.
Det kan fremhæves at Lynetteholm-projektet ikke ønskes gennemført
- for mig som en alm. borger lyder projektet vanvittigt
- jeg er for gammel og ikke klog nok til at overskue hele problemet !
- Ved ikke om det ligefrem er her, men det er vigtigt at dem der skal arbejde med det overholder de gældende regler hvor i hvilket tidsrum der må være støj. Håndværker har en forfærdentlig dårlig vane med at starte tidligt og så holde i deres bil som kører i tomgang mens de venter på at kunne gå i gang. Ingen arbejde uden for de gældende tidsrum og ikke sidde og vente med biler i tomgang.
- Projektet bliver til på baggrund af vi borgeres skattemidler, derfor vil jeg gerne have forklaret hvad (vi) økonomisk og miljømæssigt opnår ved investeringen?
- kun naturområde ingen boliger
- Det er ufint at jeg er nødt til at sætte flueben ved min et punkt af spørgsmålene der taler for Lynetteøen. Jeg kan ikke se at det på nogen måde er et rigtigt valg at bygge den kunstige ø. Kommunen og staten må igeng med at vælge grønne løsninger, det andet er uanstændigt
- Det er absurd at man ikke kan komme videre fra spørgsmål 34, uden at skulle angive en af de nævnte muligheder. Der burde have været en "Andet" hvor man kunne svare at man slet ikke vil have nogen af de muligheder oplistet, da man slet ikke vil have projektet bygget
- 0
- Jeg er imod projektet, og har derfor kun ønsker til, at lokaludvalget er kritiske overfor det
- At Lynetteholmen skal være en bilfri by, men jeg mener som sagttikke at Lynetteholmen skal etableres som foreslået af Kbh. Kommune
- At vidunderlige områder som Refshaleøen bevares, til glæde for hele Københavns befolkning.
- Undersøgelsen er tendentiøs udformet.
- At projektet bør gennemføres så klimavenligt som muligt. Fx krav til entreprenører om eldrevne køretøjer - de findes nu!

Fra: Hans, store ny.

Sendt: 23. januar 2021 16:02

Til: Fællespostkasse Indreby Lokaludvalg <indrebylokaludvalg@okf.kk.dk>

Emne: Lynetteholm

Nej tak til Lynetteholm.

Punktvis:

I forvejen har grådige bygherrer, entreprenører og et for æstetisk sans og kulturel indsigt blottet bystyre fået havnefronten totalt spærret af med monstrøse byggerier.

Ved anlægget af Lynetteholmen vil den sidste rest af byens forbindelse med havet blive spærret af.

Flere boliger og flere indbyggere fordrer flere hospitaler, plejehjem, skoler og andre faciliteter.

Hvorfor skal byen fortsat vokse som en ondartet svulst?

Med venlig hilsen
Hans Pagh Knudsen
1401 K

P. S.: Jeg har allerede sendt én mail, men den er sporløst forsvundet.



Indre By Lokaludvalg

Offentliggjort af Jeppe Lefoli Ernst · 13. januar kl. 11.59 ·



Vi skulle i aften have afholdt et digitalt borgermøde om Lynetteholm-projektet. Men grundet de nuværende corona-restriktioner og skærpede anbefalinger, er borgermødet blevet aflyst.

Klimasikring var et af de emner, der var på programmet, da et af målene med Lynetteholm er at klimasikre København mod stormfloder. I videoen herunder kan I høre Jens Hesselbjerg Christensen fra Niels Bohr Institutet fortælle om klimaforhold og klimasikring.

Hvad synes I om Lynetteholm-projektet? Er det en god ide?



972

Nåede personer

174

Interaktioner

Boost opsl



972

Nåede personer

174

Interaktioner

Boost opslag



4

15 kommentarer 3 delinger



Synes godt om



Kommenter



Del



Mest relevante ▼



Kommenter som Indre By Lokaludvalg



✍ Forfatter

Indre By Lokaludvalg

Kære alle.

Mange tak for jeres kommentarer og holdninger til projektet.

Vi sender dem til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som er myndighed på projektet, sammen med vores høringssvar.

Synes godt om · Svar · Kommenteret af **Jeppe Lefoli Ernst** · 15 min



Maria Tessa Zennaro

Lynetteholmen er en elendig idé. Havneløbet bør ikke bebygges mere, end det desværre allerede er blevet. Omegnskommunerne tager gerne imod evt kommende storkøbenhavnere.

Synes godt om · Svar · Besked · 3 d. · Redigeret



2



Vibe Stenholt Andersson

Nej tak! 72 lastbiler i timen, ti timer om dagen, i 30 år, i København. Som konsekvens af at bygge den kunstige ø Lynetteholm. Det er ikke klimavenligt! **Indre By Lokaludvalg**

Synes godt om · Svar · Besked · 2 d. · Redigeret



1



Lene Husted Andersen

Nej tak til Lynetteholmen! Hvis det virkelig er kystsikring, der er begrundelsen for projektet, findes der langt mere effektive og mindre kostbare løsninger. Et projekt som dette virker vanvittigt, taget covid-19 i betragtning, der koster vores samfund meget dyrt.

Synes godt om · Svar · Besked · 2 d.



1



Bettina Fuhr Schultz

Det bliver også et STORT nej tak herfra. Jeg tilslutter mig til fulde de kritikpunkter, der allerede er beskrevet i kommentarsporet.

Synes godt om · Svar · Besked · 3 d.



1



Mette Kaasfeldt Bram

Jeg er dybt bekymret for al den lastbiltrafik projektet kommer til at indebære. Det er helt sindssygt store mængder jord, der skal transporteres. Det kommer i sig selv til at give støj og benzin-os i hele København og ved indfaldsvejene. I 30 år! Helt ærligt. Vi kan da finde på bedre og mere miljøvenlige ting at bruge SÅ mange milliarder på



Synes godt om · Svar · Besked · 3 d.



3



Nicholas Woollhead

Det er decideret uetisk at påstå at påstå at formålet med Lynetteholm er klimasikring. Måden hvorpå kommunen fremhæver klimasikring i forbindelse med Lynetteholm kan lede borgere til at tro at Lynetteholm primært konstrueres for at klimasikre byen, hvilket er løgn.

I virkeligheden er det en enormt dårlig måde at klimasikre København da løsningen er kortsigtet og ufleksibel, i og med at den bliver enormt dyr at udvide til også at sikre byen mod havstigninger efter 2100.

Ydermere burde kommunen forlænge høringsperioden når de nu ikke engang kan holde et borgermøde. Alt andet er en skændsel.

Synes godt om · Svar · Besked · 3 d.



5



Kristine Breinholm Johansen

At påstå at Lynetteholm handler om kystsikring er at narre folk. Det handler om real estate, og det handler om at satse mange milliarder, bl. a for at dække tidligere økonomiske fejlsats, da man anlagde metro.

Idéen om at flytte Amager forbrænding til Køge og forbinde denne fremtidsø's spildevand med kilometerlange rør minder om svundne tiders Molbohistorier i læsebøgerne. Hvorfor så ikke bare bygge flere boliger i Køge bugt, få hurtigtoglinien til at fungere og lade Amager forbrænding ligge?

Der er blevet spekuleret, bygget, sjusket og bedraget rigeligt i byen de sidste mange år, hvorfor ligefrem ændre på geografien for at fortsætte i samme rille?

Synes godt om · Svar · Besked · 4 d. · Redigeret



Jon Andersen

Jeg synes, at det er lidt farligt, at igangsætte så stort et projekt baseret på statistik for, hvor mange flere man forventer i København i 2050. Det kan jo også gå i stå på et tidspunkt, hvor flere og flere flytter fra byen!

Synes godt om · Svar · Besked · 4 d.



↪ 1 svar



Enel Laura Pagaard Selvig

Det kan stærkt anbefales at se denne video:

<https://www.youtube.com/watch...>



YOUTUBE.COM

Lynetteholm - Copenhagen's MEGAPROJECT Folly

Synes godt om · Svar · Besked · 4 d. · Redigeret





Lena Hofsey

Nej tak til Lynetteholmen  4

Synes godt om · Svar · Besked · 4 d.



Karsten Schubmann

En af det større miljøsvinerier der skal finde sted til ulempe for mange borgere der bor i nærheden det larmer og lugter langt væk ikke kun af diesel fra de utallige lastbiler der skal igennem byen, men også af korruption og endeløs mange løgn drop projektet

Synes godt om · Svar · Besked · 4 d.



5



Enel Laura Pagaard Selvig

Lynetteholm-projektet består af flere problemer. Denne kommentar forklarer det bedre end jeg kan:

<https://solidaritet.dk/kommentar-lynetteholmen-vil.../>

Men jeg mener også, at By & Havn og Københavns kommune sælger projektet af flere forkerte grunde:

1. Lynetteholm er ikke en kystsikring af København. Den sikrer kun mod stormfloder fra Nord, og ikke mod Syd. Der må findes andre og billigere (læs: end 80 milliarder) at kystsikre København på. Disse alternativer er ikke blevet undersøgt.
2. Selve etableringen af Lynetteholm vil betyde 350 lastbiler hver dag i mindst 15 år, der skal køre fra Nordhavn og ud til der hvor de skal lave jordopfyldningen ved Refshaleøen. By & Havns argument er, at disse lastbiler allerede kører ud til Nordhavn, så små 30 ekstra om dagen vil ikke betyde alverden. Men de første 2 år, skal der f.eks. krydse 60 lastbiler over en skolevej, hvor der ikke er lysregulering og som i forvejen har dårligt udsyn, og endvidere igennem det hårdt presset Christianshavn og Amager. Ingen ønsker vel det niveau af lastbiler i deres bydel i forhold til forurening, støj og generel fare for flere højresvingsulykker.
3. Grundet Covid-19 oplever vi som her, at borgermøder bliver aflyst og vi ikke må forsamle os, dele viden og planlægge møder. Transportministeren vil ikke være med til at udsætte høringssvaret, på trods af at Folketinget netop er lukket ned pga. Covid-19.

By & Havn har selv holdt et online møde. De havde så muligheden for at bestemme hvilke spørgsmål, de havde lyst til at svare på, og vi kunne ikke stille yderligere spørgsmål til deres svar.

Ydermere ønsker politikerne at vedtage dette projekt inden kommunalvalget, så vi ikke har mulighed for at stemme om det. Så endnu en gang, kan vi ikke udnytte vores demokratiske muligheder. Det er en skandale at et så stort et projekt, med så kæmpe konsekvenser for Københavns borgere de næste 50 år, skal vedtages og hastes igennem på denne måde. Som skatteborger finder jeg processen dybt kritisabelt, og foruroligende.

Synes godt om · Svar · 4 d. · Redigeret





Indre By Lokaludvalg

20. januar kl. 13.21 · 🌐



Er Lynetteholm-projektet godt for København?

I videoen herunder stiller Jens Kvorning, som er arkitekt og professor emeritus ved Institut for Kunst og Bygningskultur på Det Kongelige Akademi, skarpt på hvad københavnernes bør have for øje, når de forholder sig til projektet.

På vores hjemmeside kan du også se oplæg om klimasikring og læse mere om jorddeponering i forhold til projektet. ... [Se mere](#)



6

4 kommentarer 3 delinger



Synes godt om



Kommenter



Del



Mest relevante ▾



Michael Svendborg

Nej, det er en dårlig idé. Meget dårlig. Brug kræfterne på etablering af de mange boliger i kommunerne omkring København og spar miljøet for den ekstreme belastning Lynetteholmen medfører, både ved opførelse, men også efterfølgende. Eks. havmiljøet vil lide permanent skade. Det vil helt naturligt gøre de pågældende boliger meget billigere at opføre, med lavere husleje til følge.

Synes godt om · Svar · 4 d.



Stine Linnemann

Der er desværre utroligt mange grunde til, at Lynetteholm ikke er nogen god idé. Jeg kan fx anbefale denne video, som forklarer meget af det rigtig fint:

<https://youtu.be/K4icpF0S5BM>



YOUTUBE.COM

Lynetteholm - Copenhagen's MEGAPROJECT Folly

Synes godt om · Svar · 4 d.



Enel Laura Pagaard Selvig

Nej Lynetteholmen er en rigtig dårlig idé for København. Alene anlægsfasen vil betyde enorme udledning af CO2, 750 daglige lastbils kørsler gennem de københavnske gader hver dag de næste 30 år, endnu mere støj og forurening, vi vil skulle sætte os i bun... [Se mere](#)



ING.DK

Lynetteholmen udløser dominoeffekt til 80 milliarder

Synes godt om · Svar · 4 d. · Redigeret



Melina Mond

Nej det er ikke en god ide!!!

Synes godt om · Svar · 21 t.

Fra: David Trappaud
Sendt: 25. januar 2021 16:09
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar om miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm p å vegne af Enhedslisten Østerbro
Vedhæftede filer: Høringssvar Enhedslisten Østerbro VVM redegørelse Lynetteholm.DOCX
Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9042623

Hermed indsendes høringssvar på vegne af Enhedslistens Østerbros 366 medlemmer som besluttet af bestyrelsen.

David Rønne

Høringssvar til Miljøkonsekvens-rapporten for etablering af Lynetteholm Enhedslisten Østerbro, 24. januar 2021

Indledende bemærkninger

Enhedslisten Østerbro er mod at give tilladelse til at anlægge perimetret, præsenteret i redegørelsen – og i det hele taget den kunstige ø Lynetteholmen.

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

Nedenfor vil vi argumentere for følgende

- 1) Projektet er spekulationsøkonomi, som vil gældssætte København og staten i årtier frem i tiden.
- 2) Projektet vil i sin anlægsfase såvel som senere lede til enorme mængder udledning af co2 og går derfor imod Danmarks klimamål, som vedtaget af et bredt flertal i folketinget i efteråret 2019.
- 3) Projektet vil lede til en degradering af det gamle København, der vil blive skjult bag endnu mere betonbyggeri, blive fjernet fra havet og udsat for mere trafik og støj, især i anlægsfasen.
- 4) Projektet vil forringe havmiljøet udenfor København og skabe forringede forhold for lystsejlere.
- 5) Projektet kræver at man flytter rensningsanlægget til Køge Bugt, hvilket både er en miljømæssigt dårligt ide og meget dyrt.
- 6) Argumenterne for Lynetteholmen er falske.
De nye boliger der er planlagt om flere årtier bliver ikke billige, Havnetunnelen vil skabe mere, og ikke mindre trafik
og der bliver ikke den produktion af overskudsjord, som kræver et opfyldningsområde.
Endelig er Lynetteholmen ikke en del af den klimasikring, som København har brug for. Den skal anlægges særskilt.

Miljøkonsekvensrapporten omhandler kun en del af projektet

Enhedslisten Østerbro finder det stærkt problematisk, at Miljøkonsekvensanalysen kun forholder sig til en del af projektet, som i sig selv ikke løser de opstillede problemstillinger. Etableringen af Lynetteholm giver ingen mening uden de tilknyttede projekter, som bl.a. er etablering af sluse/dok-anlæg i bl.a. Kronløbet for stormflodssikring, etablering af infrastrukturelle/trafikale anlæg, samt flytning af rensningsanlægget Lynetten og/eller udbygning af kapaciteten for samme.

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

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.¹

Demokratisk underskud i processen

Borgerne i København oplever en meget utilfredsstillende grad af demokratisk indflydelse på deres bys langsigtede udvikling i forbindelse med etablering af Lynetteholmen. Dels har der ikke været nogen forudgående demokratisk proces, før forslaget blev fremlagt i 2018. Dels har det pga. Coronasituationen ikke været muligt at mødes fysisk i debatfora i forbindelse med høringen. Med det til følge, at den folkelige debat, såvel som debatpaneler, hvor uvildige eksperter har kunnet komme med "second opinions", har været ikke-eksisterende.

Informationsmøder via sociale medier kan ikke opveje dette.

Derfor indstiller vi til at beslutningen om etableringen af Lynetteholmen udskydes til det er muligt at lave en fyldestgørende borgerinddragelse igen.

Lynetteholm og klimamål

I målsætningerne for Lynetteholm-projektet forholder man sig overhovedet ikke til beslutningen om at reducere udledningen af klimagasser med 70 % inden 2030. Den kunstige ø er en klimamæssig katastrofe og fremgangsmåden har været præget af revolver-politik.

Det moderne samfunds voldsomme CO2 udledninger har ført til den forestående klimakatastrofe. År efter år sætter vi nye foruroligende varmere rekorder. De kommende klimaforandringer øger risikoen for stormflod. Derfor har København brug for kystsikring - ingen tvivl om det. Men Lynetteholmen er ikke den kystsikring, vi har brug for.

Det samlede Lynetteholm-projekt kommer til at medføre en voldsom CO2 udledning. Selve anlægningen af øen kommer til at udlede 350.000 tons CO2. Rambøll skønner at der skal lægges 82 millioner ton jord ud i Øresund og alene det er en enorm klimabelastning. Dertil kommer så de tilhørende projekter: havnetunnelen, flytning af rensningsanlægget, etablering af infrastruktur (veje, metro, mm.). Der er på nuværende tidspunkt ikke tal på det hele, men der er al god grund til at forvente, at det samlede projekt kommer til at udlede i omegnen af en million tons CO2.

Dermed er Lynetteholmen i sig selv en klimabelastning, der er med til at forværre den situation, den skulle beskytte os imod. Det giver jo ingen mening. Kystsikringen kan i stedet etableres billigere, hurtigere, mindre invasivt og med et CO2 aftryk, som er en brøkdel af Lynetteholmens, hvis man f.eks. i stedet laver en dige/port/sluse løsning.

Havmiljø og klima

Lynetteholm-projektet står desuden i skærende kontrast til naturbaserede løsninger som en del af løsningen på klimaproblemet. Et koncept, som ellers vinder stærkt frem i denne tid, bl.a. i EU-sammenhæng. Metoden går ud på at beskytte og restaurere bl.a. ålegræs-

¹ Jfr. beretning fra EU-Kommissionen, der indeholder et afsnit om "salami-slicing":
https://ec.europa.eu/environment/archives/eia/pdf/report_da.pdf

enge, som har essentiel betydning for både CO₂-optag og biodiversitet. Sådanne havskove optager/tilbageholder lige så meget CO₂ som tilsvarende skove på land, og er desuden vigtige yngle- og levesteder for mange dyrearter i den marinbiologiske fødekæde.^{2 3}

Påvirkning af havmiljø og biodiversitet i Øresund

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. Påvirkningen fører til fragmentation og forringelse af naturen.

Konklusioner af den type ville i øvrigt kunne træffes uden forundersøgelse, og kunne gælde de fleste anlægsarbejder.

Baggrundsundersøgelsen af vegetation og fauna i Lynetteholm-området dokumenterer en betydelig vegetation og fauna i det område, hvor byggeriet er planlagt. Dette 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.

Indenfor Lynetteholms perimeter, som dækker en stor del af Kongedybet, er der et rigt plante- og dyreliv, bl.a. et større ålegræsområde og en usædvanlig tæt bestand af unge torsk, som her blevet observeret i denne vinter.

Der synes ikke at foreligge baggrundsmateriale for effekter på vegetation og dyreliv *rundt om* anlægget, fx Middelgrunden, der ligger 200 m fra den østlige Lynetteholm-perimeter. I miljøkonsekvensrapporten vurderes effekterne på havmiljøet *følgelig* at være *moderate* - til trods for at vegetation og bundfauna i anlægsområdet bliver elimineret.

For øvrige forhold konkluderes, at der er tale om "lille, ubetydelig eller ingen påvirkning". For driftsfasen er effekter på havmiljøet ikke nævnt under listen.

Det er en meget mangelfuld evaluering af potentielle effekter på havmiljøets planter og dyr.

Projektet vil uundgåeligt få betydning for bundvegetation og bundfauna. Det vil betyde ændringer, forstyrrelser og tab af habitat, som også vil påvirke fødegrundlaget for fx fuglelivet i Øresund.

Miljøkonsekvensanalysen forholder sig ikke til, hvordan støj i forbindelse med etablering af Lynetteholmens perimeter vil påvirke den marine fauna i nærområdet.

Vedrørende Middelgrunden og hygiejniske forhold, vegetation og dyreliv.

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-anlægget på naturen i dette område, som ligger 200-500 m

² "Nature-based solutions (NBS)"

https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_en

³ "Building with Nature"

https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/research_and_innovation/research_by_area/documents/nbs_valorisationprojects_fullreport_web.pdf

øst for Lynetteholms østlige perimeter, mangler.

Iht. VVM-rapporten er det udledningerne fra Lynetten *bypass*, nødudløb og rensed spildevand, samt Damhusåen *bypass* og rensed spildevand, der skal flyttes ud midt på Middelgrunden.⁴

Lynetteholmens østkyst markedsføres som badestrand, hvor effekten af det rensede spildevand, der føres 500 m ud på Middelgrunden, ikke anses for at være et problem inde ved badestranden. Det virker usandsynligt, i og med at det store centrale område af Middelgrunden, ca. 400 m fra Lynetteholmens østlige periferi, er markeret med "rødt" = ringe badevandskvalitet. (s. 275, Fig. 12-21).

Hvis påvirkningerne på havmiljøet kombineres med de ændringer, der ifølge miljøkonsekvens-rapporten kommer med udledning af spildevand, kan det få en alvorlig, negativ effekt.

Delprojekter som er tilknyttet 1. etape

"Temarapport for klapning og ændring af sejlrende ifm. etablering af Lynetteholm" er lige nu i høring til 17. februar.

By og Havn har ansøgt om tilladelse til udførelse af "Geotekniske borer i forbindelse med anlæg af vejdæmnings til jordtransport til Lynetteholm". Med høringsfrist til 3. februar.

Der foreligger endnu ikke VVM-redegørelse for indhentning af råstoffer i fx området Kriegers Flak.

Disse projekter er en del af etappen Etablering af Lynetteholm, og burde have været medtaget i nærværende miljøkonsekvensanalyse.

Rensningsanlægget Lynetten

VVM-redegørelsen har flere overvejelser over flytning af udløb fra rensningsanlægget Lynetten.

Ikke desto mindre ser det ifølge dagspressen ud til, at der er en række store problemer omkring Lynetten, som skal løses. I forsommeren kom det frem, at København i årevis har udledt urensed spildevand i Øresund - ifølge eksperter drejer det sig om 35 milliarder liter i løbet af de sidste 5 år.

Ifølge professor i marinbiologi Stiig Markager skyldes det, at Renseanlægget Lynetten har så dårlig en kapacitet, at det skader havmiljøet meget mere, end man kunne forvente. Det betyder altså, at en byudvikling af Lynetteholm er afhængig af at problemerne med rensningsanlægget bliver løst - der er ikke kapacitet til at håndtere spildevand fra yderligere 35.000 borgere i det nuværende anlæg.

Lugtgener fra et rensningsanlæg gør det umuligt at opføre boliger tæt på. Hvis det ender med en flytning til fx Holmene ved Avedøre vil det økonomisk set blive en kæmpestor post. Der bliver endvidere brug for jordopfyld for etablering af Holmen.

Derfor skal dette projekt også indgå i de økonomiske overvejelser omkring rentabiliteten i Lynetteholm-projektet.

Og selvfølgelig også i den samlede miljøkonsekvensvurdering af projektet.

⁴ Udledningerne af rensed overløbsspildevand ses i VVM-redegørelsen af hhv. Fig. 12-19 på side 273 (de nuværende udledninger) og Fig. 12-20 på s. 274 (de fremtidige udledninger).

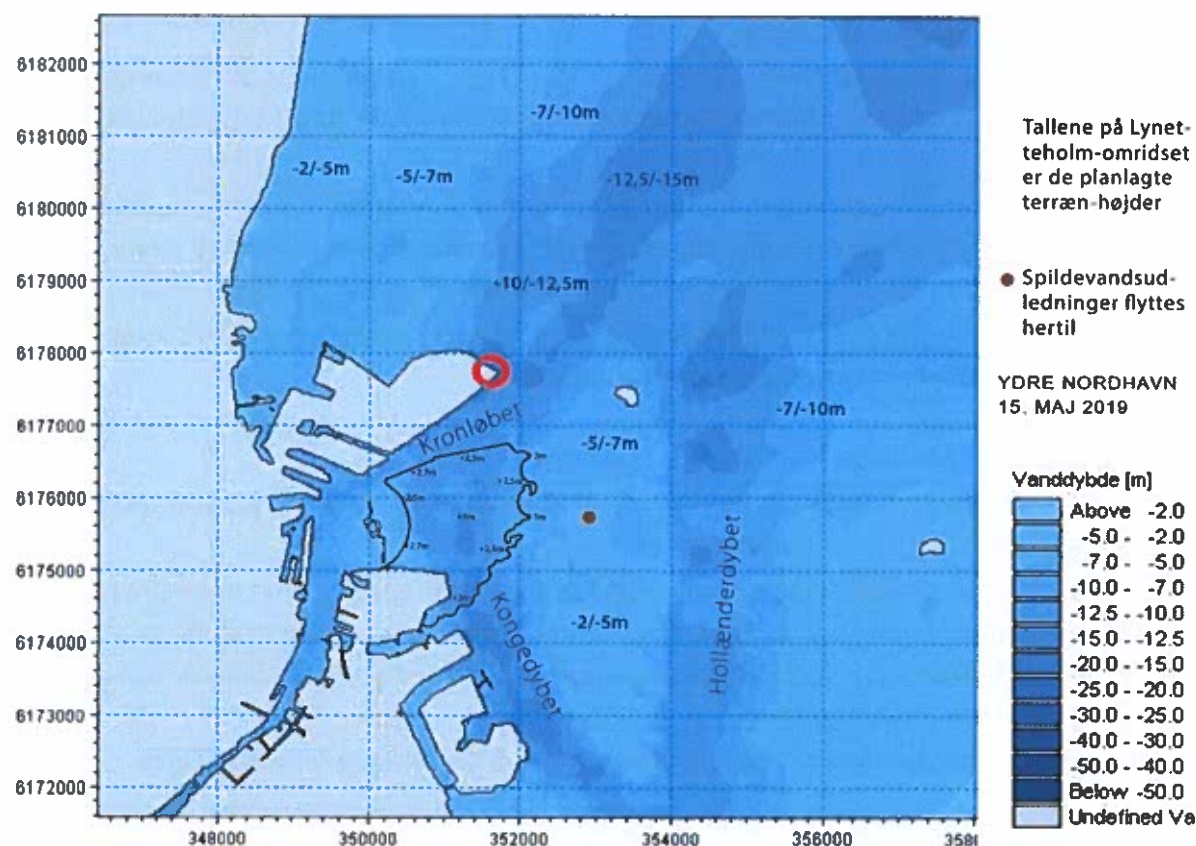
Støj

Ved etablering af Lynetteholmen forventes der støj og vibrationer, der kan give gener. I etableringsfasen af perimeteren er det særligt nedramning/vibrering af pæle og spuns, der kan give anledning til støj og vibrationer, og i hele etableringsfasen er det trafikstøj fra fx jordtransporter og maskiner.

Dette får især betydning for beboerne i Margretheholm, Nordhavn, Søndre Frihavn og langs Østbanegade og stikveje.

Støjgener kan efter længere tids påvirkning føre til bl.a. søvnbesvær og forhøjet blodtryk. Og det kan give øget risiko for stress, hjertekarsygdomme, diabetes og kræft. Derudover er kommunikationsbesvær, nedsat ydeevne og nedsat indlæringsevne hos børn på WHO's liste over støjens skadelige virkninger.

Der bør stilles krav om, at der tages maksimalt hensyn til borgerne ved fx at der spundes i kortest muligt tidsrum, samt at det foregår i dagtimerne. Der skal især ved østlige vindretninger tages hensyn til at støjen forstærkes over vand. Det kan f.eks. ske ved at der under arbejdet løbende tages målinger, og arbejdsstedet flyttes til det sted, hvor belastningen er mindst, og at spuns-nedbankningen indstilles helt i særlige situationer. Støj fra transport af jord gennem byen bør begrænses ved at transporten foregår med elektriske eller brintdrevne lastbiler/pramme. Dette skal indarbejdes i udbud af transportopgaverne.



Påvirkninger af sejladsforholdene i og omkring Københavns Havn

I VVM-redegørelsen fremgår der ikke en reel og tydelig vurdering af konsekvenserne for de mange sejlene. Søfartsstyrelsen, som er myndighed på området, har ikke været involveret i sikkerhedsvurderinger af forholdene for sejladsen som følge af de ændrede havne- og strømforhold, der sker i forbindelse med anlægsarbejderne og projektets udformning. Udformningen vil blandt andet indebære en lukning af Lynetteløbet. Dette vil tvinge småsejlere ind i Kronløbet sammen med tung, kommerciel sejltrafik. Ligeledes indskrænkes Kongedybet kraftigt, hvilket må forventes at skabe en væsentlig kraftigere strøm i området. Dette kan få mindre både til at søge ud i Hollænderdybet, hvilket igen øger risikoen for kollision mellem tung og let sejlads. Dette udgør samlet set en øget risiko for små sejlere, som det er afgørende at få belyst af en kvalificeret myndighed. En grundig belysning af disse konsekvenser bør være en forudsætning for, at der kan besluttet en anlægslov. Vi opfordrer derfor til, at høringsprocessen sættes i bero og først genoptages, når en sådan analyse og sikkerhedsvurdering fra søfartsstyrelsen foreligger.

Jordtransport

Østerbro har gennem de seneste mange år mærket generne ved den massive jordkørsel til Nordhavn. Det gav derfor stor tilfredshed med, at det af VVM-redegørelsen fremgik, at vi fra 2023 slipper for den omfattende jordtransport.

Men vi har også noteret os, at der vil blive karteret jord i Nordhavnen frem til 2035, samt at der åbnes for, at 3,5 mio. tons jord yderligere kan deponeres der frem til 2027.

Det vil uundgåeligt resultere i en fortsat trængsel og miljømæssig belastning af bydelen som følge af de mange jordkørsler.

I lyset af erfaringerne jordkørslen til Nordhavn har givet, vil vi anbefale, at der besluttet tvangsruter for lastbilerne, der skal fragte jorden, således at der ikke køres smutveje gennem byen.

Dette gælder både for perioden, hvor der køres jord over Magretheholmen, men i mindst lige så høj grad, når der i fase 3 skal køres jord gennem Nordhavnstunnellen. Her er det vigtigt, at lastbiler tvinges ud på motorvejen og ikke kører gennem boligområderne.

Desuden bør al transport af jord foregå med elektriske eller brintdrevne lastbiler/pramme. Dette skal indarbejdes i udbud af transportopgaverne.

Overskudsjord

Vi opfatter det som misvisende, at det fremgår af projektbeskrivelsen, at Lynetteholmen er nødvendig for at håndtere Københavns jorddeponi.

I stormflodsplanen fra 2017 fremgår det klart, at det opfattes som langt mere presserende at stormflodssikre Amagers østkyst og den sydlige del af havnen, end strækningen mellem Refshaleøen og Nordhavn. Derfor ville Københavns overskudsjord i en lang årrække kunne anvendes til dette formål i stedet.

Rent faktisk findes der også andre muligheder tæt på København for anvendelse overskudsjord.

Bl.a. et lignende projekt ved Avedøre Holme, hvor man planlægger at kunne modtage overskudsjord fra København fra 2022. Det er i det område, hvor rensningsanlægget Lynetten muligvis kan flyttes til.

Der forskes desuden løbende i bæredygtig håndtering af overskudsjord. Til alt fra højevandsikring, forhøjelse af koten i vandnært nybyggeri, restaurering af areal i landskabet fra råstofudvinding til vej- og stibelægninger.

Der er meget der tyder på, at projektet Lynetteholm KUN handler om at deponere overskudsjord fra Københavns Kommune og tjene penge på salg af byggegrunde.

Stormflodssikring af København

Lynetteholm fremstilles som den eneste og mest effektive stormflodssikring af København. Dette til trods for, at den i VVM-rapporten medtagne del rent faktisk ikke beskytter noget som helst.

For at Lynetteholm kan inddrages i stormflodssikringen af København kræver det, at der anlægges sluse/dok-porte over bl.a. Kronløbet.

Der er lavet foreløbige undersøgelser af, hvordan de kan anlægges. Et sådant anlæg skønnes at koste i omegnen af xx mia kr.

Til gengæld udarbejdede Københavns Kommune i 2017 et overslag for sikring af hele København mod stormflod for under 4 mia kr.

Den umiddelbare anbefaling var, at der etableredes landbaserede diger og mure de steder, hvor vandet først vil oversvømme land. Samtidig anbefalede det at etableres port/dæmning ved Kalvebodbroen så hurtigt som muligt.

Risikoen for stormflod ansås for at være størst fra syd. Derfor anbefalede det ud fra et samfunds-økonomisk synspunkt, at etableringen af sikringen påbegyndes nu, hvorimod etableringen af sikringen fra nord kunne vente nogle årtier endnu.

Det samme resultat er man nået 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 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 i følge By&Havn skal der bruges 80 mio. tons jord. Jordopfyldet skal komme fra byggeprojekter i Københavns-området og tabeller viser, at mængden kan svinge fra år fra år.

Vi mener, at jord og genanvendeligt byggeaffald er en ressource, som skal anvendes efter en samlet plan. Stormflodssikring af hele hovedstadsområdet skal tænkes ind i denne plan. Som klimasikring/stormflodssikring er en stor kunstig ø som Lynetteholm unødvendig.

Lynetteholm som løsning på boligproblemet

Et af de fire formål med Lynetteholm er sikre boliger til Københavns voksende befolkning, og dette på baggrund af prognoser om, at Københavns befolkning vil vokse med 10.000 indbyggere om året frem til 2030.

Vi stiller spørgsmålstegn ved, om prognoserne overhovedet holder stik. Eksempelvis var nettobefolkningstilvæksten i 2019 på knap 9.000, og heraf var hovedparten nyfødte børn. Ifølge tal fra Danmarks Statistik for de første 3 kvartaler af 2020 har befolkningstilvæksten kun været på godt 4.000. Antallet af nyfødte børn var større end 4.000, hvilket betyder, at der har været flere fraflyttere end tilflyttere.

De mange nyfødte børn kan næppe forventes at have behov for egen bolig om 15 år. Og hvis de har, har de som unge mennesker næppe råd til at bo på Lynetteholm med boligpriser på himmelflugt.

De nyeste tal fra Danmarks Statistik viser endvidere, at mere end 15.000 etageboliger i København står ubeboede.

Det peger tydeligvis på, at København ikke har akut behov boliger.

Men der mangler BILLIGE boliger, og det kan Lynetteholm ikke honorere.

En evt. kommende mangel på boliger kunne også løses af kommunerne i Hovedstadsområdet i fællesskab.

Den trafikale infrastruktur

Etablering af trafikal infrastruktur hænger uløseligt sammen med etablering af Lynetteholm, omend denne del af projektet ikke indgår i miljøkonsekvensrapporten.

Meget peger på, at en sænketunnel ned gennem Øresund vil være den mest sandsynlige løsning. Vejdirektoratets foreløbige undersøgelser og analyser af mulige forløb for en havnetunnel siger, at anlæggelsen af en sådan vil få store konsekvenser for miljøet, og i særlig grad for havmiljøet, hvor tunnelkasserne skal nedsænkes. En videreførsel af vejen for tilslutning til motorvejen over Sjællandsbroen vil få store konsekvenser for de naturområder på Amager, som den skal føres igennem.

En sådan vejforbindelse vil generere mere trafik. Det betyder, at trafikken gennem indre by og broerne og København i øvrigt også vil blive forøget.

Derfor må og skal vejprojektet ligestilles med en metro- eller letbaneforbindelse.

Københavns maritime identitet, Kongedybet og kulturhistoriske værdier

Lynetteholm skal placeret hen over Kongedybet, som med sin vanddybde på mere en 10 m er den dybeste af de kun to naturlige sejlrender i Øresund, som forbinder Kattegat med Østersøen.

Rendernes vanddybder på mere end 10 m har også en vis betydning for saltbalancen i Østersøen.

Derudover har Kongedybet en stor kulturhistorisk betydning for København. Her er der frit udsyn over Øresund.

En række manipulerede fotos i Miljøkonsekvensrapporten (fra side 500) viser, at der efter etablering af Lynetteholmen fortsat vil være udsigt ud over Øresund.

Det er vildledning, for illustrationerne viser kun det flade terræn FØR der bliver bebygget.

De mange sejlere i den nordlige del af havnen bekræfter opfattelsen af København som en havneby og at det åbne Øresund er en stærk del af byens maritime identitet.

Det var også herfra, man ad Kongedybet drog ud til resten verden.

Stedet bør beskyttes som et af de vigtigste historiske steder i Danmark - for lige præcis her har stor søslag betydet fatale ændringer for København og hele landet. Fx Slaget på Reden i 1801.

Der findes stadig arkæologisk materiale fra slagene på bunden af Kongedybet.

Økonomien i projektet

Forarbejdet med Lynetteholmen og tilhørende infrastrukturprojekter viser, at principaftalens helt centrale forudsætning om, at den samlede projektpakke skal være selvfinansierende, ikke kan opfyldes.

Dermed er forudsætningerne for principaftalen bortfaldet.

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

Derudover mener vi, at omkostninger og gæld i forbindelse med anlæg og drift af den københavnske Metro må adskilles fra beslutningerne om byudviklingen i København og i hovedstadsområdet.

25 januar 2021

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Vi skriver som repræsentanter for beboerne i A/B Gyldenløvesgade 6-8, hvilken indbefatter samtlige beboere på matrikel 327, i alt ca. 35 beboere.

Vi bor altså i Nansensgadekvarteret, som også indbefatter Nørre Søgade.

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

Klagepunkter:

1. Planen om at føre ca. 100 lastbiler gennem Nørre Søgade - Gyldenløvesgadekrydset hver dag indtil 2035 øger områdets luftforurening og dermed også risikoen for flere dødsfald som følge af luftforurening.
2. Trafikplanen vil øge risikoen for trafikuheld.
3. Trafikplanen vil øge den allerede signifikante luft- og støjforurening i Nørre Søgade og Gyldenløvesgade.
4. Lynetteholm er uforeneligt med kommunens løfter om projektets bæredygtighed og København som 'grøn by'.

Vedr. punkt 1:

Det fremgår af dokumentet 'Lynetteholm Trafikale Forhold', forfattet af By & Havn, at den nuværende plan for jordtransporten til Lynetteholm vil resultere i at op mod 49 tunge lastbiler dagligt skal passere tæt forbi vores matrikler på vej til Lynetteholm, og formodentlig et lignende antal i modsatte retning, indtil tidligst 2035. Det er i øvrigt svært at tro på, at denne 2035-deadline er pålidelig, givet tidligere udfordringer med at overholde annoncerede deadlines i forbindelse med større infrastrukturprojekter.

Nansensgadekvarteret er allerede et af de nabolag, hvor luftforureningen er værst. Den samme luftforurening dræber, ifølge kommunens egne estimater, ca. 550

Københavnere hvert år 2. Vi ønsker ikke, at vores liv skal sættes i yderligere fare pga. Lynetteholm og associerede projekter.

Vedr. Punkt 2: Krydset Nørre Søgade/Gyldenløvesgade er i forvejen tungt trafikeret, hvorfor beboerne i vores forening finder det utrygt at bringe dem selv og deres børn gennem området. Risikoen for bilulykker, især højresvingsulykker stiger signifikant, hvis trafikplanen gennemføres. Vi ser gerne, at trafikken i området bliver mindre farlig, i stedet for mere farlig.

Vedr. Punkt 3: Støjforureningen i vores nabolag er, i kraft af trafikmængden på Nørre Søgade og Gyldenløvesgade, allerede voldsom og tung. Vi vil værdsætte, at kommunen tager hensyn til beboernes ønske om reducere i støjforureningen. I Nørre Søgade medvirker den tunge lastbiltrafik desuden til genkommende skader i byggerierne langs vejen.

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

Venligst hilsen

Bestyrelsen

A/B Gyldenløvesgade 6-8

Matrikl 327 Nørrevold kvarter

Kontakt: gyldenloevesgade@gmail.com

Fra: Louise Madsen
Sendt: 25. januar 2021 17:56
Til: VVM-Sager
Emne: Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm

Kære jer

Jeg bruger en stor del af min fritid i og omkring Københavns havn, hvor jeg som medlem af Amager Ro- og Kajakklub nyder godt af de mange muligheder havnen giver i både kajak og robåd.

Jeg er dog bekymret over de udfordringer, som anlæg af Lynetteholmen vil give for os meget bløde fritidssejlere. Etableres Lynetteholmen som planlagt samles al trafik på relativt lidt plads i Kronløbet. Jeg anerkender intentionen om at udvide det eksisterende løb, men alt andet lige vil skibe, sejlbåde, robåde og kajakker samles i et relativt smalt løb, hvor de skal navigere imellem hinanden. Her vil især de blødeste fritidssejlere være udsat for omgivelsernes hæk- og refleksbølger og i øvrigt for strøm og vind. Min bekymring er derfor, at det ikke vil være sikkert - alt andet lige opleves trygt - som blød fritidssejler at passere igennem Kronløbet, hvorfor det ikke længere vil være reelt muligt at ro ud af havnen mod nord.

Jeg vil derfor opfordre til, at der tænkes i en alternativ, sikker rute i havnens nordlige ende egnet til bløde trafikanter som robåde og kajakker, eventuelt i form af en kanal ved Margretheholmen.

Med venlig hilsen
 Louise Madsen

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

25. januar 2021

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,

Nina Trock-Jansen

Kære Københavns commune og regering

Jeg er en mangeårig amarkaner, lokal iværksætter og forretningsejer i Vermlandsgade/Holmbladsgade på Amager, og jeg er meget bekymret for de voldsomme konsekvenser, som Lynetteholmen-projektet kommer til at få for mit lokalområde og liv på Amager.

Ghetto for de rigeste – ikke de fleste

Jeg kan se i mit lokalkvarter, hvordan der i de her måneder og år skyder nye etagebyggerier op med store, fine lejligheder, som de færreste jeg kender nogensinde kan få råd til. Jeg er bekymret over den udvikling, fordi jeg frygter, at vi om få år vil have mistet den brede befolkningssammensætning, som i dag kendetegner mit kvarter, Amager og også stadig dele af København. Jeg forventer, at de tusindvis af boliger, som vil skyde op på Lynetteholm ikke vil være til at betale for almindelige københavnere som jeg selv og folk i min omgangskreds. Vi har i stedet brug for mange flere små lejligheder, som er til at betale for ledige, sundhedsplejersken, skolelæreren og halbestyreren. Det burde vi bruge vores fælles pengekasse på at sikre, så København fremover er en by for alle. I stedet frygter jeg, at Lynetteholmen vil skubbe på den aktuelle udvikling, hvor byen bliver en ghetto for de rigeste – ikke de fleste.

Miljømæssig katastrofe

Jeg er meget bekymret for det voldsomme antal lastbiler, som hver dag kommer til at køre igennem mit kvarter med jord til Lynetteholmen. Hvordan kan man forestille sig, at mere end 700 lastbilers daglige trafik, støj og udstødning ikke vil påvirke livet på Nordamager markant? Trafikken i Vermlandsgade og Uplandsgade er allerede meget voldsom, og det er ikke et ordentligt argument, at det ikke vil have konsekvenser for trafikken og lokalmiljøet, fordi der allerede er meget trafik. Det bør være hensigten i Københavns kommune at reducere trafikken, især fordi det årligt koster mange hundrede københavnere livet, når trafikken medfører voldsom luftforurening. Det virker for mig tudesosset at skulle køre så mange tungt læssede lastbiler ind gennem indre by og tæt befolkede områder for at lave en ny ø ude i havnen. Det vil ikke bare forringe livskvaliteten i København, men også skabe mere støj for os, som bor i nærområdet. Og det har vi i sagens natur ikke brug for.

Ødelæggelse af lokalt kulturliv

Jeg er aktiv fisker i et af de små fiskerlaug ved Amager strandvej, og jeg fanger dagligt mine fisk i vandet, hvor der nu skal fyldes op med jord og beton. På den korte og mellemlange bane vil det betyde, at vores fiskerlaug kommer til at skulle sejle op og ned af byggeaktivitet, ligesom vores fiskesteder forsvinder. Det er et stykke lokalhistorie, som er gengivet i flere Olsen Bandefilm, som nu risikerer at miste sin vitalitet, når vores fiskeområde omdannes til kæmpemæssig byggeplads. Hvis det er rigtigt, at byggeriet af Lynetteholmen kommer til at stå på i flere årtier, så vil det lægge fiskerlauget dødt, kan jeg frygte. Dertil kommer livet i de mange kolonihaveforeninger langs de veje, hvor jorden vil blive transporteret. Hvem har lyst til at sidde ude i sin have, hvis der dagligt kører 700 lastbiler lige forbi?

Jeg håber, at I vil tage mine bekymringer med i jeres overvejelser. Jeg kan ikke se, hvordan Lynetteholmen vil skabe andet end støj og endnu mere boligspekulation i København, og derfor opfordrer jeg kommunen og regeringen til at lukke projektet ned. Som minimum vil jeg anbefale, at beslutningen træffes på den anden side af det kommende kommunalvalg, så vi som borgere og nærmeste naboer til projektet får ordentlig tid og mulighed for at debattere, om det er den vej, som vi skal gå som byen København.

Med venlig hilsen,

Yngve Fobian

Fra: Roar Solholt
Sendt: 25. januar 2021 18:52
Til: VVM-Sager
Emne: "Lynetteholmen"

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.

Hvordan kan man lave et kystsikringsprojekt som ikke er fleksibelt, altså hvor det ikke kan tilpasse sig til vandstigninger over 50cm?

Fra: Taus Bregnhøj-Olesen
Sendt: 25. januar 2021 18:54
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar - Lynetteholmen

Jeg ved ikke om det er for sent, men jeg tilslutter mig nedenstående høringssvar imod Lynetteholmen:

Vi er mod at give tilladelse til at anlægge perimetret, præsenteret i redegørelsen – og i det hele taget den kunstige ø Lynetteholmen.

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

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

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

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

Projektet vil forringe havmiljøet udenfor København og skabe forringede forhold for lystsejlere.

Projektet kræver at man flytter rensningsanlægget til Køge Bugt, hvilket både er en miljømæssigt dårligt ide og meget dyrt.

Argumenterne for Lynetteholmen er falske.

De nye boliger der er planlagt om flere årtier bliver ikke billige, Havnetunnelen vil skabe mere, og ikke mindre trafik

og der bliver ikke den produktion af overskudsjord, som kræver et opfyldningsområde.

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

Vh Taus Bregnhøj-Olesen

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.

Dele af disse klager er kopieret fra forslag på høringssvar, men tro mig når jeg siger at disse er læst, forstået og fuldt ud er holdninger jeg bærer. Jeg forventer at dette høringssvar behandles som om jeg havde skrevet hvert ord selv, og håber på det kraftigste at jeg i fremtiden kan deltage i et borgermøde vedr. dette projekt, eller at jeg kan stemme til kommunalvalget i november hvor dette projekt vil have en stor indflydelse på min stemme!

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. **Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.**
6. **Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.**

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

Vedr. Punkt 5: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

Vedr. punkt 6: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj 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,

Jonas Breindahl

Kontakt:

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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,

Peter Oliver Ahlers

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22