

Nr.	Afsender
1	Vikingskibsmuseet
2	Stine Linnemann
3	Ilse Funch
4	Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
5	Jacob Ravn
6	Mathias Hansen
7	Rasmus Holmen Lærkner
8	Mikkel Behrend
9	Henrik Christensen
10	Henrik Have
11	Tænk tanken GeoHav
12	Søfarststyrelsen
13	Jakob Bülow Find
14	Amager Øst Lokaludvalg
15	Nynne Borup
16	Rasmus Petersen
17	Karen Sokkelund
18	Rasmus Rise
19	Henning Nielsen
20	Sebbe Selvig
21	John Frisenvænge
22	Danske Rederier
23	Morten Maegaard
24	Andrea Dyre-Jespersen
25	Anna Siewertsen
26	Artur Edward Wisniowski
27	Alma Ekehed Thomsen
28	Metroselskabet
29	Vikingskibsmuseet
30	BIOFOS
31	DN København
32	HOFOR
33	Sara Cardel Bonnesen
34	Jette Kromann
35	Initiativgruppen Bevar Margretheholms havn.
36	Henrik Nielsen
37	Jakob og Charlotte Demant
38	Bent Andersen
39	Bent Andersen
40	Bent Andersen
41	Bent Andersen
42	Bent Andersen
43	Bent Andersen
44	Bent Andersen
45	Bent Andersen
46	Bent Andersen
47	Jens Ryberg Weissfeld

48	DN Bornholm
49	Dunja Gry Jensen
50	Regitze Estrup
51	Mirjam Bastian
52	Heidi Katzenelson
53	Lissen Rasmussen
54	Julie Hennecke Hartmann
55	Sara Lillie Gornitzka
56	Mette Munk Plum
57	Sara Thelle
58	Anne Østerud
59	Søren Meyer
60	Østerbro Havnekomité
61	Jan Boman
62	Sanne Korn
63	Mik Stangerup
64	Jan Harries Hansen
65	Trine Bloch Larsen
66	Tine Munch Pedersen
67	Sixten Rasmussen
68	Ilse Jespersen
69	Anne Andersen
70	Tommy Andresen
71	Jeanette Schou
72	Marianne Stigborg
74	Hans Rugaard Jensen
75	Peter Land
76	Adda Djørup
77	Michael Lunøe
78	Tommy Doktor Andersen
79	Mikkel Eggers
80	Mette Sattrup
81	Maria Szathmari
82	Morten Holtegaard Nielsen, Marine Science & Consulting ApS
83	CBN
84	Kim Hjerrild fra 'Lynetteholm Arbejdsgruppen', Alternativet
85	anna bauer andersen
86	jonas petersen
87	Simon Elkjaer Petersen
88	Jakob Lundquist Sørensen
89	Julie Marie Falkentorp
90	Nele Sattrup
91	Pia Grønbech
92	Miljøstyrelsen
93	Kamille Fanny Pedersen
94	Jens-Jakob Thorsen
95	Hans Rugaard Jensen
96	Lea Friis Hartig



VIKINGESKIBS
MUSEET

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm (TS6040102-00024)

Roskilde d. 6. april 2021

Vikingskibsmuseet har modtaget ovennævnte høringssag.

Vikingskibsmuseet skal i den anledning udtale, at rapporten generelt på udmærket vis redegør for varetagelsen af de kulturhistoriske interesser på havbunden. Museet har tidligere besvaret høring af uddybningsområder/klapladser (TS6020102-00024, SLKS 20/12165) – hvortil dog nu føjer sig fjernelse af bølgebrydere ved Trekroner – og er i skrivende stund i dialog med bygherre om gennemførelse af de nødvendige marinarkæologiske tiltag.

Det kan, for at undgå yderligere revision som følge af eventuelle projektændringer, være værd at tydeliggøre, at *alle* arealer, der direkte eller indirekte berøres af projektet, potentielt kan rumme fortidsminder beskyttet af Museumsloven:

Perimeter, opfyld, uddybningsområderne i Svælget og Kronløbet, de fjernede bølgebrydere, klapplads, eventuelle oplags- og arbejdsområder og områder for omlægning af tredjeparts infrastruktur.

Et konkret opmærksomhedspunkt er forhold vedrørende sedimentspild (afsnit 1.1), hvor det bør sikres, at også sedimentspild under de marinarkæologiske forundersøgelser er dækket af miljøkonsekvensrapporten og ikke mindst af de tilladelser, som skal udstedes for arbejdet, samt at eventuelle vilkår, der måtte følge heraf, hurtigst muligt tilflyder Vikingskibsmuseet. Det bør tilstræbes, at den beskedne maskinelle prøvegravning kan udføres på alle tider og uden hindringer.

Med venlig hilsen

Mikkel H. Thomsen

side 1/1

Vikingskibsmuseet

Vindeboder 12

4000 Roskilde

Telefon: 46 30 02 00

Fax: 46 30 02 01

museum@vikingskibsmuseet.dk

www.vikingskibsmuseet.dk

Mikkel Haugstrup Thomsen

Museumsinspektør

Direkte telefon: 46 30 02 91

Mobiltelefon: 22 67 57 21

mht@vikingskibsmuseet.dk

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

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

Med venlig hilsen,
Stine Linnemann

Præstelængen 4, 2. tv
2400 København NV
slinnemann@gmail.com
Tlf.: 30279828

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

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

1. Nej til sundhedsskadelig støj og støv igennem København i form af 700 lastbiler med forurennet jord dagligt 10 timer om dagen i 30 år.
2. Lynetteholmen vil betyde flere biler, mere kø på de i forvejen meget belastede veje i København og i særdeleshed flaskehalsene til og fra Amager.
3. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
4. Klimasikring?

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. Ydermere konkluderer rapport fra Force institutterne, at det lerholdige støv og svævestøv, som skal transporteres igennem København og støve på hele transportruten, er ekstremt sundhedsskadeligt. Det kan I simpelthen ikke være bekendt!!! Jer, som er fortalere for projektet må bo helt andre steder, hvor I som borgere ikke bliver påvirket af det forværrede miljø. Så er det nemt og "gratis" at være fortalere. Men at trække dette ned over hovedet på folk, som bor her, det er ganske uanstændigt. Jeg er en borger, som normalt ikke hidser mig op. Men dette her driver mig koldt ned ad ryggen fra første gang, jeg hørte om det. Og jeg bliver nødt til at reagere. Tænker I ikke på, at der bor almindelige levende mennesker herude? Her er også både vuggestuer, børnehaver, skoler, institutioner, plejehjem, arbejdspladser og Naturfredede områder. Tænker I slet ikke på de miljømæssige konsekvenser, som jeres forfærdelige ide vil betyde for os, som lever her?

Vedr. Punkt 2: Området ved Lynetteholmen er det sværeste fremkommelige sted i København. Og her tænker I, at der skal bo et antal mennesker svarende til hele Roskilde by. Det lyder fuldstændig vanvittigt. Igen, det må bero på, at ingen af beslutningstagerne er bosiddende i disse områder, hvor vi dagligt er udsat for den enorme trafik, der er i området i forvejen. Selvom I vil anlægge nye veje, så vil det helt sikkert også betyde udvidelse af trafikken af de eksisterende hårdt pressede veje – især flaskehalsene til Amager. For ikke at tale om den forurening, som følger med ved at øge befolkningstallet svarende til samlede antal indbyggere i Roskilde, som skal fragte sig ind og ud af området. Det er helt forfærdeligt at tænke på.

Vedr. Punkt 3: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper og mellemindkomstgrupper i kommunen. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 4: Det lyder jo godt med en Klimasikring af København. Men det giver jo ingen mening, at Lynetteholmen skulle være denne Klimasikring. Lynetteholmen vil kun beskytte mod stormfloder fra den ene side. Og hvad vil der ske, hvis der presses vand ind i Københavns havn fra

den anden side, så kan det ikke nemt løbe tilbage, da udløbet er forsnævret. Der findes alternativer som kan sikre København mod stormflod fra både nord OG syd, som er langt billigere at anlægge.

Til jer, som er beslutningstagere omkring Lynetteholmen – Se nu på uforuften i dette projekt. Det er muligt, at kommunen kan tjene en masse penge ved at tage imod forurenede jord. Men pas samtidig på København og Københavns borgere. **Hvis ikke I vil passe på os, som bor her, så kan vi jo ikke stemme på jer igen.** Jeg har stemt socialdemokratisk hele mit liv. Og jeg håber ikke, at det skal til at forandre sig nu. I er sikkert ligeglad med min lille stemme – men der er nok flere, som har det som jeg.

Venligst hilsen,

Ilse Funch

Lyneborggade 27, 3mf

2300 København S

Kontakt:

Email: ilse@paradis.dk

Mobil: 20300068

Fra: Benedikte Fredslund Groth <bfg@kfst.dk>
Sendt: 15. april 2021 12:16
Til: VVM-Sager
Emne: SV: Høring vedr. ny supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm [Ref.nr.=5fad156903854dcfb4b9f5d7b6a919e5]

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har den 31. marts 2021 modtaget Trafikstyrelsens høring vedr. ny supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm med journalnummer TS6020102-00024.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høringsbemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

På det foreliggende grundlag har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen ingen bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen

Benedikte Fredslund Groth

Stud.polit/Student assistant

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen/

Danish Competition and Consumer Authority

Direkte +45 41 71 50 33

E-mail bfg@kfst.dk

Følg os: [LinkedIn](#), [Twitter](#), [Facebook](#)



KONKURRENCE- OG FORBRUGERSTYRELSEN

Carl Jacobsens Vej 35

2500 Valby

Tlf. +45 4171 5000

*Vi arbejder for velfungerende
markeder.*

Se vores privatlivspolitik på kfst.dk.

Fra: indgaaende@prod.e-boks.dk <indgaaende@prod.e-boks.dk>

Sendt: 31. marts 2021 12:25

Til: 1 - KFST Officiel hovedpostkasse <kfst@kfst.dk>

Emne: Høring vedr. ny supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm
 [Ref.nr.=5fad156903854dcfb4b9f5d7b6a919e5]

Venligst se vedlagte høringsbrev vedr. en ny supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm.

Venlig hilsen

Nanna Zangrando Vestergaard

Fuldmægtig

Plan og Klima

Trafikstyrelsen

Danish Civil Aviation and Railway Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43

DK-1577 København V

Tlf.: +45 4178 0043

Tlf.: +45 7221 8800

nave@tbst.dk

www.tbst.dk

Fra: Jacob Ravn <jr@ravens.one>
Sendt: 15. april 2021 21:48
Til: VVM-Sager
Emne: Lynette Holm

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Jeg kan ikke fatte, at alle på nær 2 partier stemmer for. Den meget brede modstand af Lynette Holmen der er i KØBENHAVN, afspejler langt fra de politiske holdninger på Rådhuset. Dette er jo hverken rødt eller blåt. Det er en kærlighed til et smukt gammelt KØBENHAVN, som borgerne ikke ønsker skændet yderligere. Endnu engang ser jeg at den eneste løsning vil være, at københavnernes får mulighed for en demokratisk afstemning om projektet. Lige nu ligner det kinesiske metoder hvor borgerne bliver trynet og ikke har en stemme. Begrebet Diktatur dukker op.

Venlig hilsen / kind regards

Jacob Ravn

Mobil 0045 29679069

T2-6

Fra: mathias hansen <mat_3400@hotmail.com>
Sendt: 18. april 2021 12:59
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Hej mit navn er Mathias Hansen, og jeg bor på Margretheholmsvej 46, 5. tv.

Jeg har fået at vide, at Lynetteholmen i høj grad vil have en negativ påvirkning på miljøet og de rekreative områder omkring Refshaleøen.

Dette synes jeg er virkelig dårligt for både os, der bor i området nu, men også for alle dem der kommer til at bo her i fremtiden.

Jeg håber, at I vil gøre alt, hvad I kan for, at Lynetteholmen kommer til at få en så lille negativ påvirkning på lokalområdet som overhovedet muligt. Det er ikke fair, hvis os der bor tæt på projektet skal opleve et enormt tab af den glæde, vi får af at benytte de få rekreative områder, vi har herude og i høj grad bruger.

Mvh Mathias



Virusfri. www.avast.com

Rasmus Holmen Lærker

Fra: Rasmus Holmen Lærker <zumsar2@hotmail.com>
Sendt: 19. april 2021 13:48
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar

Vedrørende Journalnr. TS6040102-00024

Ønsker jeg stadig ikke oprettelsen af lynetteholm, det er stadig for skadeligt i forhold til miljø, trafik, natur, trivsel og klima, desuden falder befolkningstilvæksten til kbh jo så i får ikke alle de rige ind i byen alligevel - prøv istedet med nogle almene boliger INDE i byen. Stop venligst jeres udemokratiske, neoliberale hærværk og gentrificering af Kbh, tak!

Hilsen Rasmus Holmen Lærker

Hent [Outlook til iOS](#)

Fra: Mikkel Behrend <mikkelbehrend@hotmail.com>
Sendt: 19. april 2021 23:11
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm.

Det kan ikke være rigtigt at man ødelægger en bydel i mange år, for at lave en ny...
Og hvorfor bygge nyt land når der er masser andre steder ? Vi skal jo ikke allesammen bo 5 minutter fra Rådhuspladsen.
Lav gode boliger og et godt transport system, uden for byen... så går det nok alt sammen.

Find nu på noget nyt i stedet for bare at lave dumme planer der ødelægger det hav der er,
Og ja det er stormflods sikring, men det behøver man ikke bygge en by for. Det er vist bare en undskyldning for noget andet

Hilsen

Mikkel Behrend
Bohlendachvej 2a, 1mf
1437 Kbh. K

Mobil : 26604488
mikkelbehrend@hotmail.com

Henrik
T2-9

Fra: Henrik Christensen <henrik@chrconsult.dk>
Sendt: 20. april 2021 11:33
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar Lynetteholm

Jeg skriver til jer, da vi er meget bekymrede for forureningen i Københavns havn, samt dyrelivet i øresund, hvis projektet gennemføres. Der er mange undersøgelser der peger på, at det ikke kan undgås at der kommer forringelse af vandet i og omkring København.

Vi mener også, at der vil være forhøjet forurening af luftkvaliteten i København i de år hvor projektet foregår, hvilket vil overskride acceptable partikelværdier. Dette mener vi også bør afdækkes før projektet startes.

På baggrund af dette og fordi det modsatte ikke kan bevises, kan vi ikke se, at projektet kan gennemføres forsvarligt.

Bedste hilsner/best regards
Henrik Christensen
M: +45 22 26 84 68

Jakob Møldrup Petersen

Fra: Henrik Christensen <havehenrik@hotmail.com>
Sendt: 20. april 2021 12:15
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmpjekt og strøm

Ved etablering af Lynetteholmen, mener vi at strømmen i Københavns havn vil blive påvirket så meget, at der ikke vil være stærk nok strømgennemtrængning til at holde vandkvaliteten god. Da øen Lynetteholm vil blokere for strømmen ind i havnen, vil vi gerne have belyst hvor meget den manglede strøm påvirker vandkvaliteten. Der er god sandsynlighed for, at beboerne ikke længere vil kunne bruge havnen til at bade eller sejle i.

Er dette belyst nok?

Bedste hilsner/best regards
Henrik Have



GeoHav er en privat og uvidelig tænketank med det ene formål at eksponere den reelle tilstand af Dansk havmiljø. GeoHav fungerer således som autonom efterforskningsenhed med visionen om at være Danmarks havmiljøvagthund uafhængigt af Miljøstyrelsen, eventuelle kapitalinteresser og politisk indgriben.



Referencer er for så vidt muligt angivet med [hyperlinks](#). For at sikre tilgængeligheden er PDF hosted på GeoHav's server. Citater er fremhævet som *således*.

Høringsvar til supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Kvælstof, kommentarer og vurderinger

GeoHav bemærker i det ikke tekniske resume at en begrænset merudledning af kvælstof til vandområdet Øresund Nord kompenseres af reducerede udledninger som følge af Københavns Kommunes Spildevandsplan.

GeoHav har gennemgået Københavns Kommunes Spildevandsplan¹ gældende for planperioden 2019-2028 og erfaret at målsætningen for senest 2026 er en reduktion på 200t/år hvorimod Vandområdeplanernes (2022-2027) krav til reduktion i kvælstofudledningen til Øresund forventes at være 240t/år.

Hverken i Københavns Kommunes Spildevandsplan, Projekttillæg 2019² samt Projekttillæg 2020³ benævnes den benævnte kompensation for merudledning af kvælstof.

GeoHav bemærker endvidere i afsnittet 3.1 at *Det antages at puljerne af total N og P i det mobiliserede sediment er hhv. 3.188 ton N og 1.050 ton P, hvoraf samlet 26 ton er biotilgængeligt N, og 4,8 ton biotilgængeligt P /5/.*

/5/ henviser til Rambøll 2021. MKR3 Lynetteholm. Tillæg til miljøkonsekvensrapport – uddybning af sejltrede. Rapport til By & Havn som ikke redegør for de biotilgængelige puljer.

Der refereres endvidere til baggrundsrapporten⁴ fra DHI i *beregninger og vurderinger af udledning af N og P (Total-N og -P) under etableringen og opfyldningen af Lynetteholm*. Ved gennemgang af denne bemærker GeoHav i afsnit 5.3.1 at der kun i 14 af 38 prøver i dybden over 2,2 meter er målt TN. Det bemærkes ligeledes i afsnit 2.1 at puljen på 26 ton biotilgængeligt kvælstof udledt til Øresund bygger på antagelsen af at kun 9% af puljerne spildes over 12,5-28 døgn med reference i tabel 2-7. Det bemærkes ligeledes at dette er et konservativt estimat.

GeoHav vurderer at denne vurdering ikke er plausibel, da gravespild som følge af sedimentmobilisering under bundudskiftning af gytje i strømfyldt farvand med øvrig meteorologisk påvirkning skaber uforudsigelige forhold, hvilket udfordrer følgende konklusion ; *som følge af de store gravemængder vil der være en længerevarende periode med en omfattende sedimentfane.*

GeoHav bemærker i denne forbindelse at *Puljen af iltforbrug er bestemt ud fra forsøg med sediment i forbindelse med VVM-undersøgelser af Grådybets sejltrede, Storebæltsforbindelsen og Femern Bælt forbindelsen.*

¹ Københavns Kommunes Spildevandsplan 2018

² Københavns Kommunes Spildevandsplan 2018, Projekttillæg 2019

³ Københavns Kommunes Spildevandsplan 2018, Projekttillæg 2020

⁴ Anlæg af Lynetteholm – Teknisk Baggrundsrapport nr. 1 Hydrauliske undersøgelser, DHI 2020

Sediment i Grådyb⁵ består hovedsageligt af finkornet sand med voldsom sedimentmobilisering grundet farvandets beskaffenhed. Sand (samt sten) er ligeledes toneangivende for Storebælt⁶. VVM-undersøgelser i forbindelse med Femern-forbindelsen afslører at sedimentet hovedsageligt består af sand, ler og 4% gytje⁷, hvilket primært forekommer på tysk område.

GeoHav vurderer at de benyttede beregninger på frigivelse af kvælstof og fosfor som følge af spild i mobiliseret gytje alene er af teoretisk karakter og ikke oppebærer validitet, da beregningerne beror på 3. parts historisk data for ikke hydrografisk sammenlignelige farvande.

GeoHav bemærker at der i målsætninger for deskriptorer iht Danmarks Havstrategi for D5 – Eutrofiering benævnes at 1% for N og 0,1% for P kunne frigives som opløste forbindelser til vandsøjlen, for så vidt, at sedimentet bliver suspenderet eller på anden måde eksponeret direkte til vandsøjlen ved klapning.

GeoHav vurderer at klapmateriale suspendering eksponerer vandsøjlen for kvælstof i større grad end ved opgravning. Det konservative estimat af frigivelse på 1% til opløst fase er hypotetisk og ikke plausibelt, da suspenderet sediment er underlagt varierende hydrografiske forhold med varierende kemisk sammensætning som medfører ligeledes varierende kemiske processer grundet skiftet fra anaerobe til aerobe forhold.

Kemisk og økologisk tilstand, kommentarer og vurderinger

Den kemiske tilstand af Øresund Nord er benævnt ikke god. For Københavns havneområde er denne benævnt ukendt.

GeoHav bemærker endvidere at den økologiske tilstand for miljøfarlige forurenende stoffer (MFS) (for stoffer for hvilke der er fastsat nationale miljøkvalitetskrav), som er gældende ud til 1 sømil grænsen for vandområdet Øresund, nordlige del "Ukendt", tilsvarende som tilstanden indenfor havneområdet jf. /4/ er "Ukendt".

Endvidere vurderer den supplerende miljøkonsekvensrapport at den økologiske tilstand for miljøfarlige forurenende stoffer (MFS), som indenfor havneområdet, og ud til 1 sømil grænsen er benævnt som "Ukendt", ikke vil blive ændret, og ikke blive påvirket betydeligt for anlægsfasen og driftsfasen.

Med udgangspunkt i tabel 6-2 i den supplerende miljøkonsekvensrapport bemærker GeoHav at der tages højde for at den kemiske tilstand for vandområdet Nordlige Øresund er benævnt "Ikke god kemisk tilstand", hvilket skyldes at koncentrationen af bromerede diphenylethere (BDE) og kviksølv (Hg) overstiger miljøkvalitets kriteriet (BKK_{Biota}) i biota (fisk).

GeoHav vurderer at denne konklusion ikke er troværdig, da Basisanalyse for vandområdeplaner⁸ konkluderer er der ikke foretaget risikovurdering for kystvande, idet tilstand endnu ikke er klassificeret. Dog er det korrekt at der i farvandet omkring København forefindes en kviksølvproblematik⁹ samt bioakkumulering af primært kobber og TBT i muslinger. Solide datasæt forefindes på dette område.

⁵ Miljomæssig vurdering af uddybning af Grådyb, Dansk Hydraulisk Institut 1993

⁶ Havvindmøller ved Sprogø, Hydrografiske forhold og vandkvalitet, DHI 2008

⁷ Tabel 3.4 FEHY (2013). Femernbælt Fixed Link EIA. Marine Soil – Impact Assessment, DHI 2013

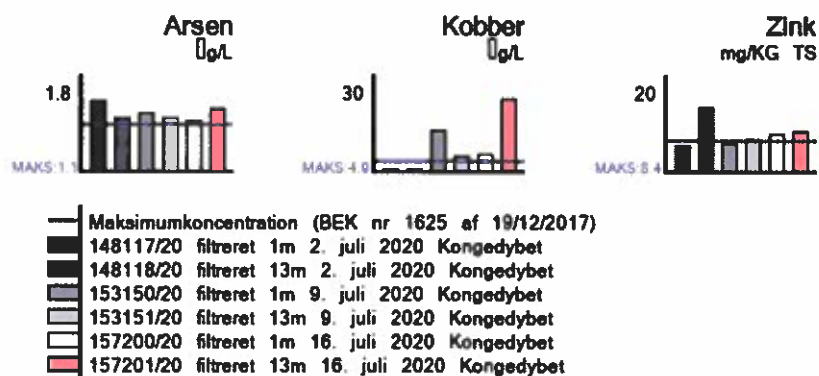
⁸ Basisanalyse for vandområdeplaner 2021-2027, Miljøstyrelsen 2019

⁹ Miljøfarlige stoffer i Øresund, en oversigt, Øresundsvandsamarbejdet 2005
Kviksølv i havneslam, Miljøstyrelsen 1986

21. april 2021
 Forfattere: MR, TH, SH
 Endelig udgave

GeoHav vurderer med fokus på datarapporten om miljøkemi¹⁰ at vandfasen i Øresund har grænseoverskridende koncentrationer (fig 1) jvf fastlagte maksimumkoncentrationer i BEK 1625¹¹ af 19/12/2017 som udfordres af områdets særegne hydrografiske forhold. Således kan MKK(maks) ikke overholdes, da bioakkumulering og sorptionsprocesser kan gøre sig gældende ved mobilisering og suspendering af sediment. En eksisterende overskridelse af MKK(maks) umuliggør benyttelsen af fortyndingsfaktorer og påkræver kontinuel prøvetagning for ved beregning at sikre overholdelse af miljøkvalitetskravene jvf BEK 1433 af 21/11/2017 §7 stk 3.

Fig 1
 Grænseoverskridende koncentrationer i vandfasen for Kongedybet 2020



Særligt fokus retter GeoHav til tabel 6-3 i den supplerende miljøkonsekvensrapport. Denne oppebærer ikke integritet da partikulært materiale omregnes direkte og holdes op mod MKK(maks) for opløst fase for en række stoffer som kan bioakkumuleres.

GeoHav pointerer at at MKK(maks) ikke kan overholdes, såfremt denne allerede forud for anlægsaktivitet er overskredet.

For Øresunds nordlige del er tilstanden for ålegræs benævnt i den supplerende miljøkonsekvensrapport som ringe. Klorofyl er benævnt som God og for bundfauna ukendt.

Inden for Københavns havneområde er alle parametre for den økologiske tilstand i tillæg til miljøkonsekvensrapporten benævnt som ukendt.

Bundfauna inden for Københavns havneområde blev udførligt kortlagt¹² i september og oktober 2003 hvori det blandt andet sammenfattes at der er en rimelig varieret og meget individrig bundfauna med en høj biomasse domineret af snegle, muslinger og krebsdyr i Københavns Havn. Individrigdom og biomasse øges fra Nordhavnen til Sydhavnen, men overordnet har bundfaunaen en ensartet struktur i disse områder af havnen. I de lavvandede kanaler findes en varieret og individrig fauna som er karakteristisk ved en forekomst af arter, som er sparsomt forekommende eller fraværende i den øvrige del af havnen.

Den supplerende miljøkonsekvensrapport konkluderer således i Vandplaner i det ikke tekniske resume; På baggrund af de ubetydelige påvirkninger af vandkvalitet, sediment, samt bundvegetation og bundfauna vurderes det at tilstanden af kvalitetselementer klorofyl, ålegræs, bundfauna og miljøfarlige forurenende stoffer ikke påvirkes.

GeoHav vurderer at den supplerende miljøkonsekvensrapports konklusioner er en potentiel forringelse af økologisk tilstand og ikke kan accepteres før alle parametre er fyldestgørende kortlagt. Det er ikke muligt at konkludere ubetydelige påvirkninger ud fra ukendte faktorer.

¹⁰ Lynetteholm Datarapport Miljøkemi, COWI 2020

¹¹ Bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål for vandløb, soer, overgangsvande, kystvande og grundvand, BEK nr 1625 af 19/12/2017

¹² Undersøgelse af bundfauna i Københavns Havn i 2003, Miljøkontrollen, Københavns Kommune 2003

Sedimentspredning, kommentarer og vurderinger

GeoHav bemærker at den supplerende miljøkonsekvensrapports afsnit 6.1.3 *Iltforhold, salinitet og springlag* tager udgangspunkt i målinger foretaget af trediepart fra en målestation beliggende omkring Drogden fyr.

Hydrografen i dette område differentierer sig markant fra anlægs- og uddybningsområdet og kan ikke anses som valide, da termo- og halokline forhold under varierende vindblanding af overfladelaget influerer på vertikal stoftransport i vandsøjlen. GeoHav betvivler derfor integriteten i Rambøll's vurderinger af sedimentspredning.

Basisanalyse for vandområdeplaner, kommentarer og vurderinger

GeoHav vurderer at Rambøll alene forholder sig basisanalysen¹³ for vandområdeplaner, som på samtlige parametre for kystvande er mangelfuld. Ifølge Basisanalysen er der ikke foretaget risikovurdering for kystvande, idet tilstand endnu ikke er klassificeret. Ej heller foreligger der en tilstandsbedømmelse eller konkrete miljømål dvs. de grænseværdier, der definerer tilstandsklassen god økologisk tilstand.

GeoHav vurderer derfor at en risikovurdering i henhold til Basisanalysen for vandområdeplanerne 2021-2027 er en trussel for anlæg af Lynetteholmen og at mangler i basisanalysen giver Rambøll, By&Havn samt aktører bag anlæg Lynetteholmen albuerum grundet den ukendt tilstand, da en forringelse af kemisk og økologisk tilstand derfor ikke er målbar som følge af anlægsaktivitet. Denne vurdering understøttes af Rambøll's vurdering for deskriptorer 6 (D6 havbundens integritet), hvor der fortsat ikke er fastsat tærskelværdier for god økologisk tilstand i vandområdeplanerne. Rambøll konkluderer at projektet ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af målene eller det langsigtede mål for GES for deskriptor 6.

Den supplerende miljøkonsekvensrapport modarbejder direkte Bekendtgørelse af lov om havstrategi¹⁴ §3 stk 4 ved forventelig forårsagelse af skadevirkninger på de levende ressourcer og marine økosystemer, herunder tab af biodiversitet, farer for menneskers sundhed, hindringer for marine aktiviteter, herunder fiskeri, turisme, fritidsaktiviteter og anden legitim anvendelse af havet, forringelse af havvandets brugsværdi og ødelæggelse af herlighedsværdier eller generelt forringelse af den bæredygtige udnyttelse af havets goder og ydelser.

GeoHav vurderer at Anlægsloven for Lynetteholmen måske benyttes til at fravige opnåelsen af god miljøtilstand for Øresund af hensyn til overordnede samfundsinteresser jvf Bekendtgørelse af lov om havstrategi § 11. Såfremt dette iværksættes indleder GeoHav et strafferetsligt efterspil, da en fravigelse af definitioner i §3 stk 4 med begrundelse i §11 ikke er en overordnet samfundsinteresse og da Miljøministeren i denne specifikke sag er inhabil jvf Forvaltningsloven¹⁵ §3.

Afsluttende kommentar

GeoHav vurderer at den supplerende miljøkonsekvensrapports konklusioner er en potentiel forringelse af økologisk tilstand og ikke kan accepteres før alle parametre er fyldestgørende kortlagt.

GeoHav vurderer at Rambøll bør allokere ressourcer til at klarlægge de ukendte parametre i kemisk, økologisk tilstand og herpå kortlægge faktiske hydrografiske forhold i Øresund, således at der kan præsenteres en miljøkonsekvensrapport på forventeligt niveau.

¹³ Basisanalyse for vandområdeplaner 2021-2027, Miljøstyrelsen 2019

¹⁴ LBK nr 1161 af 25/11/2019

¹⁵ LBK nr 433 af 22/04/2014

Jakob Møldrup Petersen

Fra: Flemming Sparre Sørensen <FSS@dma.dk>
Sendt: 23. april 2021 10:04
Til: VVM-Sager
Cc: Nanna Vestergaard
Emne: Svar på høring vedr. ny supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm (TS6020102-00024.)(SFS Id nr.: 1405249)
Vedhæftede filer: Svælget - Vrag.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9384081

SFS sagsnr. 2019-54204

Hermed Søfartsstyrelsens bemærkninger til den supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholmen.

Det skal indledningsvis nævnes, at Søfartsstyrelsen har fokus på de sejladssikkerhedsmæssige forhold og ikke de egentlige miljøpåvirkninger ifm projektet.

Søfartsstyrelsens interesser forventes belyst i den sejladsrisikoanalyse, som By&Havn sammen med COWI er ved at få udarbejdet.

I den forbindelse kan det nævnes, at Søfartsstyrelsen den 19/4-21 deltog i et møde med By&Havn og COWI, hvor der blev givet en status for sejladsrisikoanalysen.

Søfartsstyrelsen afventer at modtage første udkast til denne analyse ultimo maj 2021.

Det forudsættes, at denne analyse belyser alle relevante påvirkninger af sejladssikkerheden ifm projektet.

Når analysen er modtaget, så vil Søfartsstyrelsen vurdere, hvorvidt der måtte være behov for yderligere risikoreducerende tiltag mv.

Konkrete bemærkninger til den supplerende miljøkonsekvensrapport:

- Der nævnes et område i Svælget, hvor der skal ske uddybning til en dybde på 12,6 meter. I området er der i søkortet et vrag med en dybde på 10,2 meter (se vedlagte kortudsnit).

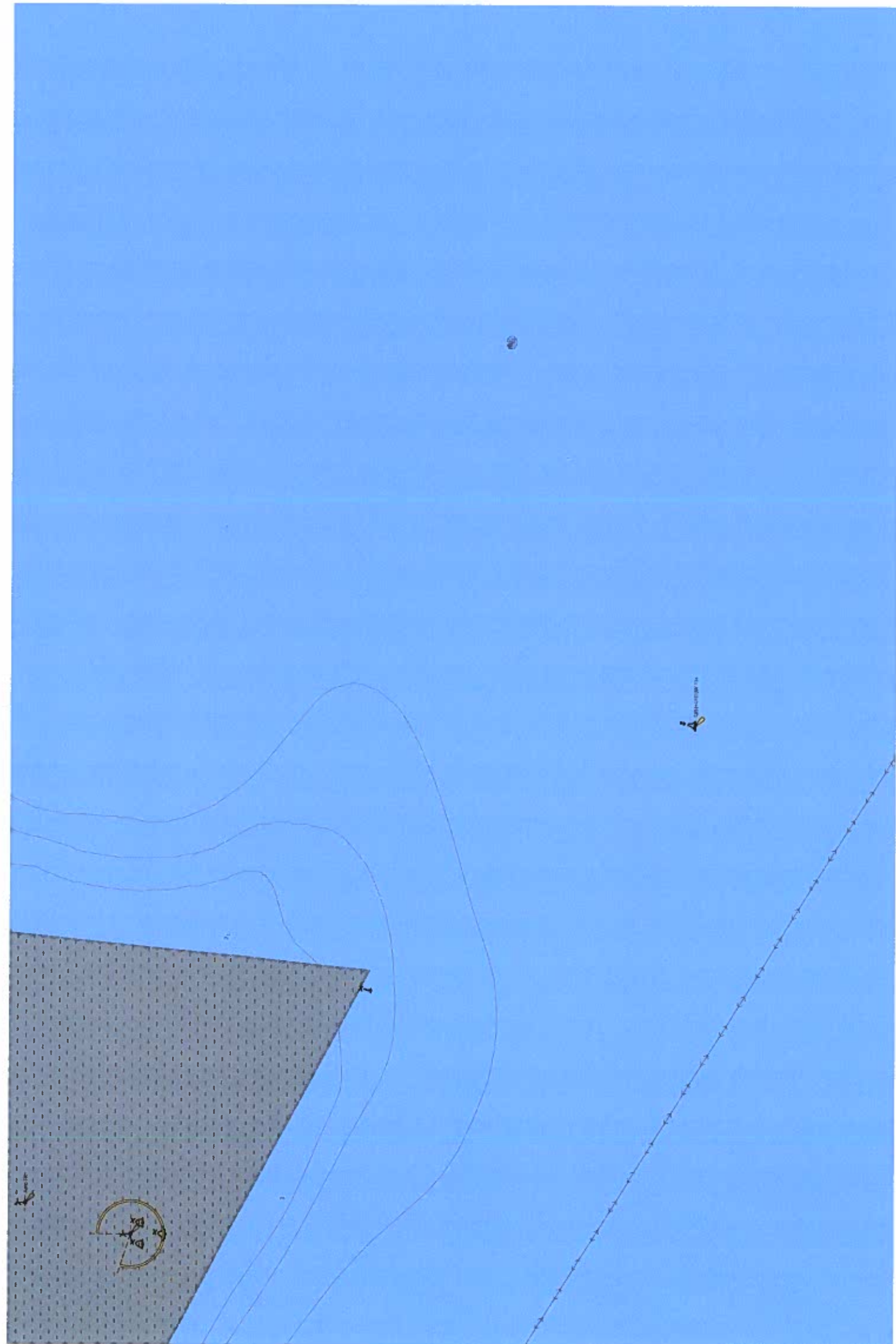
Dette vrag er ikke omtalt i uddybningsbeskrivelsen. Skal vraget fjernes?

- Ved en uddybning i området bør det overvejes om den nævnte sydkardinal skal flyttes for at give fuld udnyttelse af det uddybede område.

Dette forudsættes beskrevet i nævnte sejladsrisikoanalyse.

- Afsnit 12 indeholder en beskrivelse af sejlads ved Svælget ifm uddybning. Søfartsstyrelsen afventer her den egentlige sejladsrisikoanalyse for hele projektet.

Med venlig hilsen
Flemming Sparre Sørensen
Nautisk konsulent



Fra: Jakob Bülow Find <jakob@bulowfind.dk>
Sendt: 23. april 2021 11:27
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm VVM - høringssvar supplerende høring

Kære TBST

Endnu engang ønsker jeg at give udtryk for min store modstand mod dette projekt. Som borger i København er det mig ubegribeligt og helt ude i havnen, at dette projektforslag har fået lov til at leve så længe, som det har.

Lastbiltransporterne gennem København generelt og særligt det nordlige Amager (hvor jeg bor) er fuldstændigt uacceptabelt og ej heller i overensstemmelse med Københavns Kommunes mobilitetsanalysers planer om etablering af trafikalt fredeliggjorte trafikøer, hvor til og fra trafik skal foregå ad nogle få tilbageværende veje - tilfældigvis det samme vejnet som førnævnte massive lastbiltrafik skal anvende.

Etablering af Lynetteholm er samtidig et vildt og blodigt overgreb på et velfungerende og naturrigt miljø med bl.a. ålegræs. Det svarer til at fælde næsten 800.000 m² artsrig regnskov, og så skjule det bag en ambition om stormflodssikring. Hvis Lynetteholm-arealet ikke var dækket af havvand ville dette jo aldrig nogensinde kunne få politisk eller folkelig opbakning.

Der er ingen tvivl om, at Københavns skal stormflodssikres, men så byg da en dæmning med reaktive kvaliteter til en brøkdel af generne og omkostningerne og hvis man vil - på langt kortere tid. Kig på lilleput-nabo-kommune Dragør, der netop er lykkedes med at finde en både ønsket, visionær og attraktiv stormflodssikring af kommunen (link: <https://realdania.dk/projekter/klimarobust-kystkommune-dragoer>).

Og hvad med stormflodssikring af København fra syd - som eksperterne anser som både mere alvorlig og mere sandsynlig?

Teamet omkring denne opgave er jo nogle af landets dygtigste - så brug dog tiden på at få beskrevet en løsning som borgerne i København rent faktisk ønsker og som rent faktisk tilfører værdi til byen og ikke bare endnu et slet skjult gældspyramidespil, hvor developere og bygherrer endnu engang løber med gevinsten på bekostning af byens borgere, der bliver efterladt med en regning det vil tage generationer at betale tilbage (hvis overhovedet muligt) og (endnu en) betonørken, som har alle forudsætninger til at ende som Tingbjerg, Urbanplanen, Mjølnerparken, Bellahøj osv. osv. Vi har fået nok at Overborgmesterpartiets prestigebyggerier, der - historisk set - næsten alle har fejlet grueligt.

Jakob Bülow Find
Carlsgade 5A
2300 København S



Høringssvar

Til Trafikstyrelsen

Høringssvar vedr. supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

23. april 2021

Sagsnummer
2021-0105444

Dokumentnummer
2021-0105444-1

Amager Øst Lokaludvalg takker for muligheden for at afgive høringssvar vedr. høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm.

Overordnet havde vi gerne set, at der forelå miljøkonsekvensrapport for det samlede politiske projekt, inklusive metro og ringvej. Med henvisning til EU's VVM direktiv artikel 2, stk. 1, som anfører, at hvor flere projekter samlet kan have væsentlig indvirkning på miljøet, bør deres miljøpåvirkning vurderes som en helhed.

(Citat: "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.").

Vi har ikke yderligere svar i forbindelse med denne supplerende miljøkonsekvensrapport.

Venlig hilsen

Susanne Møller

Formand for Amager Øst Lokaludvalg



Sekretariatet for Amager Øst
Lokaludvalg
Jemtelandsgade 3
2300 København S

EAN-nummer
5798009800275

Fra: N B <eakaribu@gmail.com>
Sendt: 23. april 2021 15:03
Til: VVM-Sager
Emne: LYNETTEHOLM. Høringssvar

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

Kære Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

I følge den anerkendte årlige rapport fra Lancet, der beskriver sammenhængen mellem klimaforandringerne og sundhed, så forventes vandstanden at stige 1-2,5 m i slutningen af dette århundrede. Dog kan den stige op til 5 meter (Lancets Countdowns Rapport Dec 2020: <https://www.lancetcountdown.org/>). Det ses at hele vestamager er forsvundet under vand ved en havstigning på bare 1,3 meter. Og ved en havstigning på 2 meter er metroskinnerne på østamager dækket af vand (<https://www.klimatilpasning.dk/.../se-oversvoemmelseskortet/>).

Derfor tænker vi at Lynetteholmsplanen ikke er så fremtidssikker. Især hvis det tager 30-40 år at bygge. Allerede på det tidspunkt er i vi kommet mod slutningen af dette århundrede.

By og Havn: 'Kystlandskabet på 60 hektar, der etableres mod Øresund med sten- og sandstrande har en bølgereducerende effekt, der muliggør en lavere sikringshøjde i det østvendte terræn, samtidig med at det skaber adgang til vandet'.

Men vi mener ikke at man kan bygge sig ud af havstigningsproblemer med en ekstra ø.

Der er kun 4 år til at København vil være klimaneutral jvf file:///C:/Users/salli/AppData/Local/Temp/kbh-2025-klimaplan-2012-930.pdf.

Vi ser stadig at luftforurening (som følgevirkning af klimaforandringerne) slår 4200 danskere ihjel HVERT år - det kan vi gøre bedre. Og løsningen mener vi ikke er tusindvis af lastbiler, der skal køre læs med udfyldning til Lynetteholmen.

Mvh

Salli Rose Tophøj, læge i almen medicin

Poya Aram, læge i almen medicin og

Hanne Hollnagel, Pensioneret praktiserende læge og dr. emeritus

Vi er alle bosiddende i Københavns kommune

Fra: Rasmus Minor Petersen <rasmusminor@hotmail.com>
 Sendt: 24. april 2021 18:41
 Til: VVM-Sager
 Emne: Lynetteholmen

Høringssvar til supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet. Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *"at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu."*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *"Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter."* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages førend det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EUs VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltsbroen, byggeri af Fermenforbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringernes påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højrisikoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Sendt fra min iPhone

Høringssvar til supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017, pkt. 3, står der da også: *"at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu."*

Derfor virker det modstridende, at VVM-rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019 står der: *"Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter."* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195 meter bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte, vil indsnævre havneløbet til kun 80 meter. Lynetteholm bør ikke vedtages, førend det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salami-slicing i strid med EU's VVM-direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsningen på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro) og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, hvilket er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation uden at bruge betydelige mængder tid for at forstå det store spil, Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af

København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet med flere porte og sluser efter hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført, at alternativer i form af dige ikke vil blive undersøgt, da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i lyset af, at depot af affaldsjord heller ikke selvstændigt løser de problematikker, der er skitseret i den politiske aftale.

Østersøens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen igennem Øresund og Storebælt. Espoo-konventionen, der er underskrevet af FN's medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet, der med sin dybde er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltsbroen, byggeri af Femern-forbindelsen, samt planer for en Kattegat-forbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringerne påvirkninger. VVM-rapporten angiver, at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for, at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for, at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo-konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige deler Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne, der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia. kr. i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5 km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn vil have stor indvirkning

på Øresund og miljøet der. Det må forventes, at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling, der er i strid med EU's VVM-direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem, at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker, at anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk, at Folketingets politikere ikke må få indsigt i og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højrisikoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

25. april 2021

Karen Mohr Sokkelund

Høringssvar til supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *"at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu."*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *"Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter."* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages førend det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EUs VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersøens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltsbroen, byggeri af Fermen-forbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringernes påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige deler Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinets ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinets går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Jeg bemærker desuden at Miljørapporten og dennes tillæg på ingen måde harmonerer med Bekendtgørelse af lov om havstrategi (LBK nr 1161 af 25/11/2019) ... da hovedparten af faktorer til vurdering i tillægget til miljøkonsekvensrapporten er ukendte.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej

(havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har forsøgt at mørklægge finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højrisikoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed. Den nu offentliggjorte rapport viser tydeligt at der er tale om et helstøbt projekt med ringvej, metro samt salg af grunde til bebyggelse. Derfor bør den miljømæssige belastning i en VVM-rapport også afspejle denne tydelige samlet plan.

Høringssvar vedrørende Lynetteholm.

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

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

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

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

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

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

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

I rapporten er der heller ikke taget hensyn til at Langebro skal repareres. I henhold til Københavns Kommune er Langebro den mest trafikerede bro i København, hvor der dagligt kører 52.500 biler over. På grund af en konstruktionsfejl i den oprindelige bro skal Langebro i perioden 20121 – 2025 repareres for at undgå at der skal laves en helt ny bro. Direkte adspurgt svarer Københavns Kommune, at alle vejbaner ikke vil være åbne i denne periode, samt at der vil være kødannelser, selv om nogle vil søge andre veje. Erfaringerne fra 2020 viser, at en ret stor del af dem, der vælger andre veje, vælger Knippelsbro.

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

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

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

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

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

Henning Nielsen
Civilingeniør, Ph.D.
Margretholmsvej 70 7 TH
1432
København K

Høringssvar til supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *"at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu."*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *"Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter."* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages før det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EUs VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersøens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltbroen, byggeri af Fermen-forbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringernes påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinets ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinets går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højrisikoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Sebbe Bo Selvig & Enel Laura Pagaard Selvig
Margretheholmsvej 72, 1th
1432 København K

Fra: John Frisenvænge <john@solvaenge.dk>
Sendt: 26. april 2021 22:12
Til: VVM-Sager
Emne: Svar på høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Risiko for ulovlig skade på yngle- og rasteområder for bestand af grønbroget tudse, som af Miljøstyrelsen er vurderet som truet og ekstremt sårbar.

Det følgende høringssvar angår ikke de gennemførte supplerende miljøvurderinger, som aktuelt er i høring men den supplerende miljøvurdering, som ikke er udført. Denne mangel kan imidlertid medføre ulovlig skade på internationalt beskyttede naturværdier.

I mit høringssvar til første udgave af miljørapporten påpegede, jeg, at det måtte anses som en retlig fejl, at der ikke er foretaget miljøvurdering i forhold til Bilag-IV arten grønbroget tudse.

I forhold til padderne oplyses således i miljøkonsekvensrapporten (afsnit 21.2.3, s. 444): *Skanska har i forbindelse med fremtidige planer for grunden fået tilladelse af Miljøstyrelsen til at flytte tudserne, og der er derfor ikke søgt efter dem i området. På den baggrund vurderes påvirkningen på padder ikke i det følgende.*

I forhold til dette gjorde jeg opmærksom på, at COWI ikke har undersøgt Prøvestenen, hvor grønbroget tudse tidligere er fundet ynglende – et faktum der er dokumenteret i Amphi Consults overvågningsrapport til Københavns Kommune i 2006. Jeg påpegede, at det ikke kan udelukkes, at arten fortsat findes netop i dette område.

I mellemtiden er der opnået vished for, at grønbroget fortsat har en bestand på det nordlige Amager.

I det p.t. offentligt tilgængelige område Prøvesten Syd har jeg den 20. april 2021 således hørt kvækning af grønbroget tudse fra den tilstødende del af Prøvestenen. Dermed er det et faktum, at der findes en ynglebestand af grønbroget tudse på Prøvestenen, som ikke er omfattet af Miljøstyrelsens dispensation til flytning af dyr og nedlæggelse af ynglested. Bestandens størrelse lader sig ikke vurdere uden visuel inspektion i yngletiden, hvilket ikke er muligt uden særlig tilladelse til færdsel i det afspærrede område. Det kan heller ikke udelukkes, at arten yngler andre steder på øen.

En ny befærdet vej langs kysten af Prøvestenen vil potentielt kunne påvirke levesteder for den lokale bestand af grønbroget tudse, der må antages at kunne forekomme langs hele kystlinjen. Det er herunder sandsynligt, at stensætninger langs kysten fungerer som rasteområder for tudserne. Dertil kommer risikoen for at tudser bliver dræbt af trafikken på vejen.

Etablering af en direkte vejforbindelse mellem Prøvestenen og Refshaleøen vil desuden øge sandsynligheden for at tudser fra Prøvestensbestanden vender tilbage til Refshaleøen, hvorfra de formentlig er forsvundet pga. nedlæggelse af ynglesteder omkring 2006. Derved vil tudserne også komme ud i selve anlægsområdet og ud på de nye fyldpladser. Forudsætningen for konklusionen på COWIs feltundersøgelser på Refshaleøen vil dermed også blive ændret.

Miljøstyrelsen har begrundet en dispensation til flytning af grønbrogede tudser fra en byggegrund ved Kløvermarken med, at bestanden på det nordlige Amager er isoleret, uden oplagte spredningskorridorer og omgivet af industribyggeri. Miljøstyrelsen vurderede i den forbindelse, at bestanden af grønbroget tudse i det nordlige Amager ville være i høj risiko for at uddø af tilfældige årsager. Bestanden er dermed også meget sårbar over for skadelige påvirkninger såsom kørsel og anlægsarbejder i forbindelse med Lynetteholm. På baggrund af bestandens isolerede og udsatte situation må der derfor udvises ekstra forsigtighed ved projekter, der potentielt kan skade den lille og sårbare bestand. Dette lader sig ikke gøre, når man har undladt at konsekvensvurdere projektet i forhold til den truede bilag-IV art.

Jeg vil derfor opfordre til, at der foretages den nødvendige miljøvurdering inklusiv fastlæggelse af evt. afværgeforanstaltninger og projektilpasninger, som er nødvendige for at sikre bestanden af grønbroget tudse i området. Dette vil alt andet lige være billigere, jo tidligere i planlægningen det gøres.

Med venlig hilsen,

John Frisenvænge
Perlevej 49
2650 Hvidovre
Mob. 22129503
Mail: john@solvaenge.dk



DanskeRederier

T2-22

Trafikstyrelsen
vvm@trafikstyrelsen.dk

Høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

27. april 2021

Sagsnummer:
EMN-2021-00136

Vi har modtaget Tillæg til miljøkonsekvensrapport vedr. Lynetteholm (By & Havn, 31. marts 2021), som giver anledning til følgende bemærkninger:

Som oplyst i tidligere høringssvar vil der være væsentlige miljø- og klimamæssige fordele ved allerede fra starten af Lynetteholm-projektet at indtænke muligheden for systematisk jordtransport ad vandvejen fra (mest oplagt) Avedøre til Lynetteholm, ved anvendelse af (elektrisk) slæbebeåd og pram, med henblik på opfyldning inden for den ydre afgrænsning af Lynetteholm (perimeteren). Jordtransport ad vandvejen kan erstatte en væsentlig del af den mangeårige, tunge lastbiltrafik gennem Københavns centrum, der ellers ville være nødvendig ved etableringen af Lynetteholm. Ved at tage positiv stilling til jordtransport ad vandvejen fra starten af projektet (herunder med gennemførelse af udbud m.v.), vil der – ud over de åbenbare miljømæssige fordele ved maksimal anvendelse af denne løsning - være de bedste muligheder for at reducere/-optimere den lastbiltransport, der fortsat skal finde sted, og hermed reducere omkostninger og gener tilsvarende.

Tillægget til miljøkonsekvensrapporten har bl.a. til formål at belyse, hvorvidt Lynetteholm-projektet vil indebære forringelser af vandforekomster eller forhindre opnåelse af fastlagte miljømål. I den forbindelse skal vi understrege, at vandbåren jordtransport til Lynetteholm ved anvendelse af (elektrisk) slæbebeåd og pram med henblik på opfyldning inden for den etablerede perimeter kan gennemføres uden påvirkning af det omliggende.



DanskeRederier

de vandmiljø og bundfauna, idet der i dag er tekniske løsninger, som kan forhindre tab/udsivning af jord til det omliggende miljø, også hvor slæbebåd og pram skal kunne passere.

Vi vedlægger to illustrationer, der viser, hvordan slæbebåd og splitpram kan arbejde med opfyldning indenfor perimeteren.

Med venlig hilsen

Jacob K. Clasen
Viceadm. direktør
Danske Rederier
jc@danishshipping.dk

KONSTRUKTION AF SPUNSVÆG

SVITZER

Hullet i spunsvæggen tilpasses
prammens dybgang og tidevand



En teknisk løsning fx et
boblegardin sikrer, at
prammen kan passere,
men at sedimentet
bliver bag perimenteren.

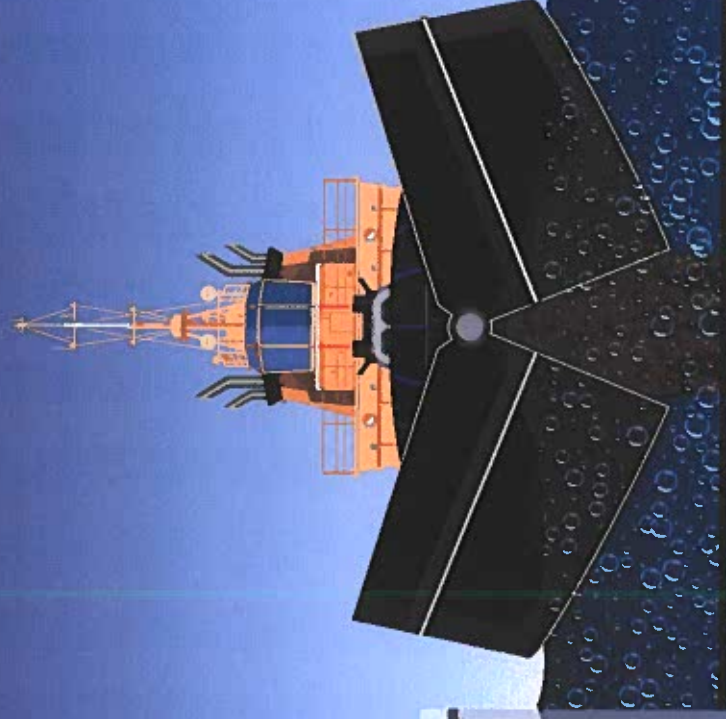
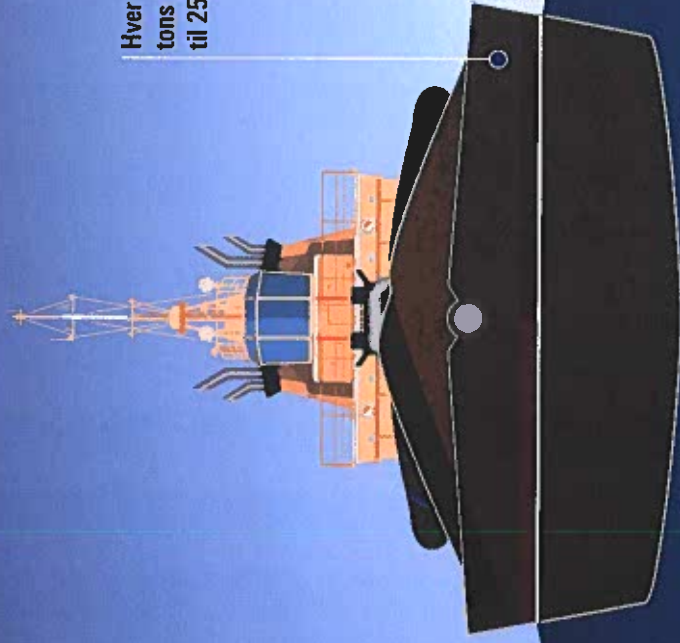
Navigationsmærker



JORDTRANSPORT MED SPLITPRAM

Hver pram kan fragte 8000 tons jord, hvilket svarer til 250 lastvognslæs pr. tur

SVITZER



Fra: Morten Maegaard <boardlongdk@gmail.com>
Sendt: 27. april 2021 15:50
Til: VVM-Sager
Emne: LYNETTEHOLM

Hermed mit høringssvar vedr. anlægning af Lynetteholmen:

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *"at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu."*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *"Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter."* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages førend det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EUs VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i

lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersøens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltsbroen, byggeri af Fermen-forbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringernes påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015:

"klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres.

Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højrisikoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Jeg håber inderligt at vi ikke endnu en gang vedr. denne sag vil blive frarøvet vores demokrati og at vores stemmer vil blive hørt.

-Morten Maegaard, 20 år, BLOXHUB facility management

Fra: Dyre-Jespersen <andrea@dyre-jespersen.dk>
Sendt: 27. april 2021 17:38
Til: VVM-Sager
Emne: LYNETTEHOLM

Knus Andrea

Start på videresendt besked:

Fra: Morten Maegaard
Dato: 27. april 2021 kl. 17.32.04 CEST
Til: andrea@dyre-jespersen.dk
Emne: LYNETTEHOLM

Frarøvelse af demokrati

Gennem hele forløbet vedr. anlæggelsen af lynetteholm har der været en gennemgående fornemmelse af mangel på demokrati og borgerinddragelse. Efter en aktindsigt udført af Sebbe Selvig er det blevet fremgjort at kun ét af de 28 møder der har været vedr. lynetteholm, har været åbent for offentligheden. Derudover er hele processen blevet gennemført ALT for hurtigt og enhver kan se at dette resultere i en mangel på offentlig viden om projektet og dermed mangel på borgerinddragelse. Den danske befolkning fortjener at høre om projekter som disse og i den grad blive inkluderet i beslutningstagningen vedr. anlægsloven. Det er dybt uacceptabelt og uprofessionelt at udføre en anlægslov omhandlende et så stort projekt som dette uden at inddrage befolkningen det involverer og påvirker i ekstrem grad.

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *“at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu.”*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *“Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter.”* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare.

Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages førend det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EUs VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år.

Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltsbroen, byggeri af Fermen-forbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringernes påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske

hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højrisikoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Fra: Anna Siewertsen <anna.708a@gmail.com>
Sendt: 27. april 2021 17:40
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Frarøvelse af demokrati

Gennem hele forløbet vedr. anlæggelsen af lynetteholm har der været en gennemgående fornemmelse af mangel på demokrati og borgerinddragelse. Efter en aktindsigt udført af Sebba Selvig er det blevet fremgjort at kun ét af de 28 møder der har været vedr. lynetteholm, har været åbent for offentligheden.

Derudover er hele processen blevet gennemført ALT for hurtigt og enhver kan se at dette resultere i en mangel på offentlig viden om projektet og dermed mangel på borgerinddragelse. Den danske befolkning fortjener at høre om projekter som disse og i den grad blive inkluderet i beslutningstagningen vedr. anlægsloven. Det er dybt uacceptabelt og uprofessionelt at udføre en anlægslov omhandlende et så stort projekt som dette uden at inddrage befolkningen det involverer og påvirker i ekstrem grad.

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *“at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu.”*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *“Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter.”* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages førend det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EUs VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne

lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltsbroen, byggeri af Fermen-forbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringerne påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højriskoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Fra: Artur Edward Wisniowski <artur901311@gmail.com>
Sendt: 27. april 2021 17:41
Til: VVM-Sager
Emne: LYNETTEHOLM

Frarøvelse af demokrati

Gennem hele forløbet vedr. anlæggelsen af Lynetteholm har der været en gennemgående fornemmelse af mangel på demokrati og borgerinddragelse. Efter en aktindsigt udført af Sebba Selvig er det blevet fremgjort at kun ét af de 28 møder der har været vedr. Lynetteholm, har været åbent for offentligheden.

Derudover er hele processen blevet gennemført ALT for hurtigt og enhver kan se at dette resultere i en mangel på offentlig viden om projektet og dermed mangel på borgerinddragelse. Den danske befolkning fortjener at høre om projekter som disse og i den grad blive inkluderet i beslutningstagningen vedr. anlægsloven. Det er dybt uacceptabelt og uprofessionelt at udføre en anlægslov omhandlende et så stort projekt som dette uden at inddrage befolkningen det involverer og påvirker i ekstrem grad.

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *“at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu.”*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *“Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter.”* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages førend det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EUs VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne

lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersøens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltsbroen, byggeri af Fermen-forbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringerne påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højriskoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Fra: Alma Ekehed Thomsen <almaekehedthomsen@me.com>
Sendt: 27. april 2021 18:24
Til: VVM-Sager
Emne: LYNETTEHOLM

Frarøvelse af demokrati

Gennem hele forløbet vedr. anlæggelsen af Lynetteholm har der været en gennemgående fornemmelse af mangel på demokrati og borgerinddragelse. Efter en aktindsigt udført af Sebba Selvig er det blevet fremgjort at kun ét af de 28 møder der har været vedr. Lynetteholm, har været åbent for offentligheden. Derudover er hele processen blevet gennemført ALT for hurtigt og enhver kan se at dette resultere i en mangel på offentlig viden om projektet og dermed mangel på borgerinddragelse. Den danske befolkning fortjener at høre om projekter som disse og i den grad blive inkluderet i beslutningstagningen vedr. anlægsloven. Det er dybt uacceptabelt og uprofessionelt at udføre en anlægslov omhandlende et så stort projekt som dette uden at inddrage befolkningen det involverer og påvirker i ekstrem grad.

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *“at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu.”*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *“Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter.”* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare.

Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages førend det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EUs VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år.

Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltbroen, byggeri af Fermen-forbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringerne påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højrisikoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

TZ-28



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

Brevet er fremsendt pr. mail til vvm@tbst.dk
Att.: Nanna Zangrando Vestergaard

Metroselskabets bemærkninger til supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Styrelsens sagsnr.: TS6040102-00024

Metroselskabet har den 31. marts 2021 modtaget anmodning om udtalelse i forbindelse med supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm.

Den supplerende miljøkonsekvensrapport er lavet på baggrund af en vurdering af, at den foreliggende miljøkonsekvensrapport kræver yderligere undersøgelser om bl.a. vandkvaliteten og uddybninger af sejlrender i området for Lynetteholm.

Metroselskabet har gransket det fremsendte materiale og har ingen bemærkninger hertil.

Hvis styrelsen har eventuelle spørgsmål til ovenstående, kan der rettes henvendelse til Metroselskabet, Naboer og Ejendomme på mailadressen byggeprojekt@m.dk.

Med venlig hilsen

Fie Kliving
Naboer og Ejendomme

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2021-04-29



T2-30

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

29. april 2021
J.nr.: D21-439806

Høringssvar vedr. supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Hermed fremsendes høringssvar vedrørende supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm, jf. høringsmaterialet dateret 31. marts 2021 offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside. Materialet vedrører supplerende vurderinger af vandkvalitet, uddybning af sejlrender samt kumulative påvirkninger ved etablering af Lynetteholm, uddybning af sejlrender og klappning af optagne havbundsmaterialer.

Høringssvaret er fra BIOFOS Lynettefællesskabet A/S, der som ejer af Renseanlæg Lynetten bliver en af Lynetteholms nærmeste naboer. Henvisningerne herunder til sidetal i parentes refererer til sidetallet i den samlede pdf på 200 sider.

Merudledning af kvælstof

Det fremgår af materialet, at der som følge af opgravning af havbund under perimeteren og i sejlrender og klappning af havbundsmateriale på to klappladser i Østersøen over en periode på 2,5 år samt ved udledning af overskudsvand fra bassinet i en ca. 30-årig periode vil være en begrænset merudledning af kvælstof til vandområdet Øresund Nord og vandområdet Køge Bugt, som klappladserne i Østersøen er placeret tæt ved.

Det fremgår (s.33) om udledningen af kvælstof, at

" Merbidraget til vandområde Øresund Nord er estimeret til følgende:

- *Opgravning af perimeter 26 ton biotilgængeligt N*
- *Udledt i 2023 7,7 ton N*
- *Udledning af 4,6 ton N i 2024 og 29 år frem, 133,4 ton N*
- *Samlet udledning fra Lynetteholm 167,1 ton N"*

Hertil skal lægges udledningen af kvælstof til Østersøen ved klappning af havbundsmateriale (s.59):

'Med en klappmængde på 2.541.390 m³ og en tørdensitet på 608 kg/m³ vil indhold af total-N og total-P i sediment der klappes, forudsat koncentrationer på hhv. 1.380 mg N/kg TS og 588 mg P/kg TS i sedimentet, svare til 2.132 tons total-N og 909 tons total-P. "

BIOFOS bemærker med endog meget stor undren, at merudledningerne af kvælstof "*kompen-
ses af reducerede udledninger som følge af Københavns Kommunes Spildevandsplan*", (s. 3, 33,
71, m.fl.), og at samme princip bruges ved merudledninger af fosfor.

Københavns Kommunes spildevandsplan pålægger BIOFOS at reducere udledningen af kvælstof
til Øresund med ca. 200 tons årligt i alt fra Renseanlæg Lynetten og Renseanlæg Damhusåen.
Dette sker med henvisning til et forventet krav i de kommende statslige vandområdeplaner
(2022-2027) om en reduktion på den samlede udledning til Øresund på 240 tons kvælstof årligt.

BIOFOS har på denne baggrund igangsat en række projekter til en samlet økonomi på ca. 1 mia.
kr. Det forvaltningsretlige grundlag for at pålægge BIOFOS at reducere udledningen af kvælstof,
er hensynet til vandmiljøet. Vi har derfor en berettiget forventning om at vores investeringer
kommer vandmiljøet til gode.

Det er derfor højst overraskende, at de reduktioner, som er en følge af spildevandsplanen, bru-
ges til at tillade nye udledninger.

Idet målet om en reduktion på 240 tons, hvoraf BIOFOS står for de ca. 200 tons, er begrundet i
vandmiljøet, hvem skal så stå for den sidste reduktion, nu hvor Lynetteholm øger differensen?
Det skal understreges, at en merudledning som kan henføres til etableringen af Lynetteholm,
selvom den er begrænset til en periode på 30 år, ikke må have den konsekvens, at BIOFOS og vo-
res spildevandskunder bliver pålagt yderligere krav til reduktion af udledningen fra renseanlæg-
gene.

Det formodes endvidere, at flere af de i spildevandsplanen beskrevne tiltag ikke er realiserede
endnu, ligesom BIOFOS' projekter heller ikke er det (dog forventes BIOFOS' projekter at være
færdige i 2027). At disponere over reduktioner, der fremgår af en plan, men som endnu ikke er
realiserede, virker som et noget usikkert grundlag.

Klapningen af opgravet havbundsmateriale i Østersøen medfører en merudledning af kvælstof i
vandopland Køge Bugt. Om der er tiltag i Københavns Kommunes spildevandsplan, der reducerer
kvælstofudledningen til Køge Bugt og om de er kvantificeret og dermed overhovedet kan bruges
kompensterende, fremgår ikke af materialet. Også her skal det understreges, at en merudledning
som kan henføres til etableringen af Lynetteholm, ikke må have den konsekvens, at BIOFOS og
vores spildevandskunder bliver pålagt yderligere krav til reduktion af udledningen fra Renseanlæg
Avedøre, der udleder til Køge Bugt.

Dog fremgår det, at de samme reduktioner ikke må bruges kompensterende flere gange, fx i for-
bindelse med andre merudledninger. Det fremgår ikke, hvem der holder styr på dette regnskab.
Vores vigtigste indvending i denne forbindelse er, at reduktionerne tilsyneladende kan udhules
efter behov.

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

Med venlig hilsen

Dan Fredskov
Plan- og projektchef

**DN København**

Formand: Knud Erik Hansen. Telefon: 40404344
Næstformand Ole Damsgaard. Telefon: 50515880
koebenhavn@dn.dk:

Danmarks
Naturfredningsforening

Dato: 2. maj 2021

Trafikstyrelsen VVM

På vegne af Danmarks Naturfredningsforening og Danmarks Sportsfiskerforbund fremsendes hermed følgende indsigelse til den supplerende høring vedrørende miljøvurdering af Lynetteholm.

Indledning

Det er vanskeligt at få overblik over hvad der er nyt i denne seneste høring i forhold de to tidligere høringer. Hvad er nye vurderinger eller blot er reference til vurderinger i de to første miljøvurderinger? Hvor indgår nyt datagrundlag og hvor anvendes det tidligere benyttede datagrundlag? Hvor er der tale nye afværgende foranstaltninger og hvor er de dokumenterede?

Vurdering af de mulige kumulative påvirkninger og vurderingen af uddybningen af sejlrender burde have været med i de to første vurderinger og det beklages at disse kommer så sent ind i processen. Delrapporterne 17 og 18 som indeholder et væsentligt grundlag for Notatet "Tillæg til miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrender" er ikke færdige og dermed gjort offentlige tilgængelige ved høringsprocessens start.

Danmarks Naturfredningsforening og Danmarks Sportsfiskerforbund skal endnu en gang beklage det hastværk og den meget uigennemsiagtige proces, som miljøvurderingen af Lynetteholm projektet er foregået under.

Lynetteholm – Tillæg til miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrenderAlternativer til Lynetteholm

På side 2 i den indledende redegørelse fremføres, at alternativet til Lynetteholm som stormflodssikring vil være et dige. Dette er imidlertid fravalgt som alternativ, da det ikke løser de ønskede formål nævnt i principaftalen.

Dette synes uforståeligt i og med at både transportministeren, overborgmesteren for Københavns Kommune og direktøren for By og Havn i medier og på offentlige informationsmøder gang på gang har understreget vigtigheden af, at København hurtigst muligt stormflodssikres fra nord og at løsningen på de øvrige formål er usikre og først vil blive besluttet længere ud i fremtiden.

Til trods for at dette ikke stemmer overens med hverken den gældende Stormflodsplan 2017 for Københavns kommune eller den nyeste Risikostyringsplan 2021. I begge tilfælde prioriteres stormflodssikring fra syd højere end stormflodssikring fra nord, som ifølge Stormflodsplanen kan vente et par årtier i forhold til sikringen fra syd.

Et dige eller en smallere tange, som ikke blokerer Kongedybet, kunne både være et langt billigere og langt mere miljøvenligt alternativ, som både kunne stormflodssikre København fra nord og fungere som jorddepot for en periode. En periode som vil være lang nok til at løsnin-

ger på de øvrige behov som skal opfyldes gennem principaftalen findes en fornuftig måde, og uden at være fastlåst i forhold de mulige løsninger.

DN og DS skal derfor på det kraftigste opfordre til at der foretages en miljøvurdering af mulige alternative måder at stormflodssikre København fra nord og at dette ses i sammenhæng med den sikring der skal ske fra syd.

Vurdering af påvirkninger af tilstand, og målsætninger i vandplaner og Danmarks havstrategi fra etablering af Lynetteholm

Bundvegetation

I rapporten fremføres flere steder at den økologiske tilstand for ålegræs i vandområdet Øresund N er klassificeret som "Ringe". Det vil sige at ålegræs generelt i dette vandområde er under pres og at selv mindre ekstrabelastninger med næringsstoffer og påvirkning fra sedimentspredning vil kunne få relativt store negative konsekvenser i og med at ålegræssets evne til at regenerere og sprede sig bliver yderligere nedsat. Hertil kommer at arealet til rådighed for ålegræs indskrænkes gennem inddragelsen af velegnede lavvandede kyststrækninger i projektet.

På side 6 konkluderes, at påvirkningen af ålegræsset lokalt inden for de arealmæssigt små områder, hvor der foretages arbejder på havbunden/ændring af eksisterende habitat, og hvor der forekommer ålegræs, vil være moderat, mens den overordnede betydning/påvirkning af ålegræsvegetationen regionalt, og for vandområde Øresund, nordlige del vurderes at være lille.

For sedimentspredning vurderes på side 9 at den samlede påvirkning vil være begrænset til et areal omkring 0,61% af et samlede areal på 150 km² for ålegræs og bundvegetation indenfor vandområdet Øresund, nordlige del. Dette selvom en ændret og mere skånsom afgravningsmetode af bunden under Lynetteholm forventes at blive anvendt end forudsat i den første miljøvurdering (beskrevet i afsnit 1.1).

Forhøjet koncentration af sediment i vandsøjlen vurderes ikke at påvirke dybdegrænsen for hovedudbredelsen af ålegræs i vandområdet Øresund N. I disse betragtninger indgår ikke risikoen for at det bundfældede sediment eroderes ved ændrede strømforhold og bundfældes endnu længere væk fra anlægsarbejdet. Der tages heller ikke hensyn til den mulige påvirkning af konnektiviteten af ålegræsforekomsterne.

For eksempel kan manglende konnektivitet/for stor afstand til nærmeste andet område med ålegræs få større betydning for de ret små forekomster af tæt vegetation af ålegræs i Svane-møllebugten end det antages i miljøvurderingen.

Der fremføres videre at der er tale om en reversibel påvirkning og at ålegræs kan forventes at genetablere sig efter ca 5 år. Dette er der imidlertid kun ringe sandsynlighed for. I den første miljøvurdering henvises til en enkelt observation fra Femern Bælt, hvor ålegræsset efter 5 år kun delvist var regenereret i partier. Hovederfaringerne er, at ålegræs har svært ved at etablere sig igen når det først er fjernet. Hurtigst går det almindeligvis hvis ålegræsset kan spredes ved rodsrud fra eksisterende bevoksninger, mens retablering fra spirende frø er en langsom og sårbar proces. Især hvis bunden ændrer karakter og bliver meget mudret eller – hvad der er mere sandsynligt her – hvis bunden på grund af strømforholdene bliver meget hård.

Det kan derfor ikke slutes at ålegræsset i Øresund, som i forvejen er under økologisk pres, vil regenerere helt eller delvist efter 5 år ud for Københavns Havn, på Middelgrunden eller i Svane-møllebugten. DN og DS er derfor uenig med miljøvurderingens konklusion om at påvirkningen af ålegræsbestanden Øresund N vil være lille.

Med hensyn til forurenede sediment konkluderes på side 10 at det efter bundfældning hurtigt vil blive overlejret af bundfældet rent sediment, og at der derfor ikke vil ske en opkoncentrering

af metaller og forurenende organiske stoffer i bundvegetation og fauna. Såfremt der genetabler sig en naturlig bundfauna i området (og det forudsætter vurderingerne jo), vil de gravede bunddyrs aktivitet typisk hurtigt føre til en opblanding af de øvre 5-10 cm af havbunden. Ideen om overlejring med uforurenede sediment som sikring af biota mod forurenende stoffer er således en hypotese. Desuden kan der være risiko for, at der ikke alle steder hvor der bundfældes forurenede sediment, straks vil ske en overlejring af bundfældet rent sediment, efter vores vurdering ikke afvises.

DN og DS er derfor uenig med miljøvurderingens konklusion om at risikoen for opkoncentrering af metaller og forurenende organiske stoffer i de biologisk aktive bundlag i Øresund N vil være lille. Den er efter vores vurdering absolut til stede.

Der bør derfor iværksættes yderligere afværgeforanstaltninger for eksempel i form af siltgardiner for at mindske sedimentspredningen endnu mere, ligesom ålegræssets tilstand og udbredelse bør indgå i overvågningen.

For driftsfasen vises på figur 6, side 14 resultatet af en modelberegning af klorofylkoncentrationen baseret på tal fra 2014 – 2016. De største ændringer sker umiddelbart nord og vest for Lynetteholm mens der sker en stigning på op til 10% ned langs Amagers østkyst og i dele af Svanemøllebugten. Omvendt sker en reduktion i Københavns havn og i kanalen langs Prøvestenen.

På den baggrund konkluderes i miljøvurderingen at der er tale om mindre ændringer i driftsfasen.

Stigningen i klorofylkoncentrationen skyldes en forøget næringsstofbelastning, som følge af udledning af urensede spildevand fra jorddepotet.

Den forøgede næringsstofbelastning som efterfølger den ovenfor nævnte forurening med sediment vil alt andet lige betyde ringere vilkår for ålegræsset og regenerering af ålegræs i omkring Lynetteholm, i Svanemøllebugten og langs Amagers østkyst.

DN og DS er derfor ikke enig i at der kun er tale af mindre ændringer og konsekvenserne derfor er begrænsede eller små. Der er en betydelig risiko for at anlæg og drift af Lynetteholm vil have en mærkbar negativ påvirkning af det marine miljø i Øresund. Specielt områder med ålegræs vegetation vil lide under dette.

Bundfauna

Sammenfattende vurderes (side 18), at hverken anlæg eller drift af Lynetteholm, at indvirke på mulighederne for at opnå god økologisk tilstand for bundfauna i vandområdet Øresund, nordlige del, ligesom tilstanden for bundfauna ikke vil blive ændret. Der vurderes ingen påvirkninger af bundfauna udenfor nærområdet for Lynetteholm, og således ingen påvirkninger udenfor vandområdet Øresund, nordlige del.

Dette kan imidlertid diskuteres i og med Lynetteholm beslaglægger 2,8 km² havbund, hvor den eksisterende bundfauna forsvinder. Dernæst vil aflejring af sediment fra gravearbejdet og fra etablering af perimeteren betyde, at de nærmest beliggende muslingebestande vil dø. Længere væk fra arbejdspladsen vil muslingebestandene blive belastet af sedimentaflejringer i mindre mængder. Påvirkningen forventes at blive kort og dødeligheden blandt blåmuslinger forudses at blive lille. I begge tilfælde forventes blåmuslingerne at reetablere sig indenfor et år.

I forhold til forurenende stoffer forventes vandkvalitetskriteriet VKK_{Maks} ikke overskredet i anlægsperioden på grund af anvendelse af en ændret og mere skånsom afgravningsteknik (i forhold til den første miljøvurdering).

DN og DS er ikke enig denne vurdering: Selvom bundfauna er i stand til relativt hurtigt at genetablere sig efter forstyrrelser så begrænses mulighederne af permanente ændringer i strøm og i bundsubstratets sammensætning. Begge forhold må forventes ændret af projektet. Tilsvarende vil fravær af ålegræs fjerne den hertil knyttede rige fauna. Der er med andre ord risiko for at der ikke er tale om en reversibel proces.

Kemisk og økologisk tilstand

Efter anlæg af perimeteren vil der ske udledning af fortrængningsvand under og efter opfyldningen hvoraf det meste af opfyldet består af lettere forurenede jord. Udledningen vil ske urensset via rørledning øst for Lynetteholm og via diffus udledning langs hele perimeteren. Ved udledningen og udsivning af fortrængningsvand vil der ske udledning af metaller, øvrige forurenende stoffer, samt næringsstoffer.

Ved udledningen af fortrængningsvand er det beregnet at koncentrationen for nogle af de udledte stoffer vil overskride VKKGenerel og VKKMaksimum som fastsat jf. BEK. 1625 af 19/12/2017 /10/. Derfor foreslås det i miljøvurderingen, at der skal etableres en blandingszone omkring udledningen med diameter på minimum 23 m, sådan at koncentrationen for alle udledte stoffer overholder krav til kvalitetskriteriet, og vil være <VKKGenerel udenfor en blandingszone omkring udledningen på <50 m. Det vil sige man alene satser på en fortynding af de forurenende stoffer og ikke på en rensning inden udledningen i Øresund.

Samlet er det vurderet (på side 23) at den kemiske og økologiske tilstand, ikke vil blive ændret, og ikke vil blive påvirket betydeligt for anlægsfasen for Lynetteholm, ligesom der ikke vurderes ændringer af tilstanden, eller overskridelse af vandkvalitetskravene for driftsfasen udenfor blandingszonen. Dette gælder for de tre berørte områder (vandområdet København Havn, vandområdet Nordlige Øresund og Øresund, 12 sm).

DN og DS er ikke enig i denne betragtningsmåde. Selvom den nuværende tilstand kan opretholdes vil der blive udledt betydelige mængder af forurenende stoffer ved anlæg og drift af Lynetteholm. Både for kviksølv, bly og cadmium er grænseværdierne i forvejen overskredet i vandområdet. For kviksølv beregner man at udledningerne fra Lynetteholm udgør 0,1% af de samlede årlige udledninger af kviksølv i Øresund mens der ikke er angivet tilsvarende tal for de øvrige stoffer. Det betyder at især de nærmeste berørte vandområder belastes yderligere og det bliver endnu sværere i fremtiden at forbedre den kemiske og økologiske tilstand. Derfor er det uansvarligt ikke at lade fortrængningsvandet gennemgå en renseproces før det ledes ud i Øresund og dermed belaster et farvand som i forvejen er under pres.

Næringsstofferne kvælstof og fosfor

Under anlægsarbejdet beregnes frigivet 3.188 t N og 1.050 t P (side 25). Heraf vurderes kun en mindre del (26 t N og 4,8 t p) at være biotilgængeligt og det estimeres at den årlige merbelastning af vandområdet vil være 2.3%. Dette estimat bygger blandt andet på en vurdering af det gravespild der opstår ved bundudskiftningen under Lynetteholm. Gravespildet estimeres til kun 9%, hvilket efter vores opfattelse er urealistisk lavt taget de skiftende meteorologiske forhold og til dels uforudsigelige strømforhold i betragtning.

Den estimerede merbelastning af vandområdet med næringsstoffer er derfor efter vores opfattelse urealistisk lav.

Under driftsfasen beregnes, at det udledte spildevand frigiver 7,7 t N i 2023 og 4,6 t N om året fra 2024 og frem; for P er tallene henholdsvis 0,46 t i 2023 og 0,27 t N om året fra 2024 og frem.

Som kompenserende foranstaltning nævnes (side 29) at Københavns Kommunes Spildevandsplan vil kompensere for denne merudledning. Der redegøres ikke nærmere hvordan det hænger sammen. Der fremføres at miljømyndigheden (Københavns kommune) har godkendt en sådan kompenserende foranstaltning. I tabel 7.1 i rapporten "Vurdering af påvirkninger fra det

samlede projekt bestående af Lynetteholm, uddybning af sejlrender og klapning af havbunds-materialer" nævnes, at der er planlagt en udbygning af Lynetteværket og Damhusåens rensningsanlæg vil reducere kvælstofudledningen så meget at dette kan kompensere for den forurening som driften af Lynetteholm medfører. Der oplyses ikke om denne kompenserende funktion indgik i beslutningen om at udbygge de to rensningsanlæg.

Det vil sige, at den forbedring som den allerede planlagte og vedtagne udvidelse af de to rensningsanlæg delvist vil modvirkes af Lynetteholm projektet. Derfor vil anlæg og drift af Lynetteholm alt andet lige betyde en merbelastning med næringsstoffer i Øresund. Herudover bryder man med princippet om at "forureneren betaler" i og med Københavns borgere gennem vandafledningsafgifter kommer til at betale for den forurening som opstår på grund af driften af Lynetteholm jorddepotet.

Påvirkning i forhold til Danmarks havstrategi

I tabel 4.1 gives en kvalitativ beskrivelse af den mulige belastning i forhold til 11 såkaldte deskriptorer.

Sammenfattende vurderes (side 47), at anlæg og drift af Lynetteholm hverken vil påvirke belastninger, kriterier eller mål for de 11 deskriptorer. Der vurderes heller ikke at kumulative forhold vil påvirke belastninger, kriterier eller mål.

DN og DS er uenige i vurderingen forhold til Deskriptor 1: Biodiversitet: Kvaliteten og forekomsten af

habitater samt udbredelsen og tætheden af arter for så vidt angår ålegræs. Miljøvurderingen tager ikke højde for evt. påvirkning af konnektivitet.

DN og DS er uenige i forhold til Deskriptor 4: Fødekæder: Alle elementer i havets fødekæde, i den udstrækning de er kendt. Tab eller svækkelse af områder med ålegræs og skader på bundfauna (blåmuslinger) vil svække Øresunds fødekæder.

DN og DS er uenige i forhold til Deskriptor 5: Eutrofiering: Menneskeskabt eutrofiering er minimeret. Estimeringen af sedimentspild ved gravearbejder er urealistisk lav og dermed de foretagne beregninger af biotilgængeligt N og P. Herudover vil de udledte mængder af næringsstoffer som indregnes i Københavns Spildevandsplan alt andet lige betyde en merbelastning af vandområdet.

DN og DS er uenige i forhold til Deskriptor 7: Hydrografiske forhold: Permanent ændring af de hydrografiske egenskaber påvirker ikke de marine økosystemer i negativ retning. Anlæg af Lynetteholm betyder en blokering af Kongedybet hvilket på baggrund af modelberegninger vurderes at give en blokerings effekt på 0,25% og en reduktion af salttransport på 0,23%. Der argumenteres med at de styrende strømningstværsnit for udvekslingen af salt og vand mellem Østersøen og Kattegat forsat vil udgøres af Drogdentræsklen. Lynetteholm vil derfor ikke ændre på hyppigheden og mængden af saltvandsindbrud til Østersøen. Der argumenteres også med at stigning af havspejlet i løbet af en årrække vil kompensere for reduktion af vandgen-nemstrømning og salttransport. Til trods for dette vil der alt andet lige ske en reduktion i vand- og salttilførslen til Østersøen i forhold til en situation hvor Lynneholm ikke blev anlagt. Der tages videre ikke stilling til eventuelle skader på kortere sigt, - i perioden indtil havstigning eventuelt vil udligne den reducerede vand- og salttilførsel.

Det kan derfor sammenfattende konkluderes at anlæg af Lynetteholm vil påvirke mulighederne for at gennemføre Danmarks Havstrategi for mindst 4 ud af 11 deskriptorer.

Vurdering af påvirkninger af tilstand, og målsætninger i vandplaner og Danmarks havstrategi fra klapning af havbunds materialer

Med en klappmængde på 2.541.390 m³ vurderes (side 7) at svare til 2.132 tons total-N og 909 tons total-P. Det forudsættes at den biotilgængelige del at være 1% for N og 0,1% for P og der vil teoretisk kunne frigives i alt omkring 21,3 ton N og 0,9 ton P fra sedimentet, der klappes.

Det vurderes videre at forøgelsen af indholdet af næringsstofferne kvælstof og fosfor ved klappingen ikke vil medføre nogen nævneværdig forøgelse af fytoplankton produktionen, og dermed klorofylindholdet i vandet for vandområde Køge Bugt og Østersøen, eller øvrige nærliggende vandområder

DN og DS finder ikke at et estimat af frigivelse på 1% til opløst fase er plausibelt, da suspenderet sediment er underlagt varierende hydrografiske forhold med varierende kemiske betingelser. Forureningen med næringsstoffer kan derfor være betydeligt højere end det antages hvilket blandt andet har betydning for den afværgende foranstaltning der peges på.

Her peges på, at reduktioner i udledning af kvælstof og fosfor fra Københavns spildevand som følge af udbygning af Lynetteværket og Damhusåens rensningsanlæg kan medregnes som kompenserende foranstaltninger i forhold til merudledningen fra klappingen. Her kan fremføres samme synspunkt som ovenfor: Dette er et brud med princippet om "at forurenere betaler". Da der samtidigt er usikkerhed omkring hvor store mængder kvælstof og fosfor der rent faktisk frigives, er det vanskeligt at vurdere om den foreslåede foranstaltning har den fornødne kapacitet til at kompensere for forureningen.

DN og DS er derfor heller ikke enige med rapportens konklusioner vedrørende påvirkning af målpopfyldelsen for Danmarks havstrategi.

Vurdering af påvirkninger fra det samlede projekt bestående af Lynetteholm, uddybning af sejlrander og klapping af havbundsmaterialer

Væsentlighedsvurdering i forhold til Natura 2000 området Saltholm N142

I kapitel 4 vurderes at det samlede Lynetteholm projekt (anlæg af Lynetteholm, uddybning af sejlrander og klapping af materiale). Det vurderes, at den samlede spredning og aflejring af sediment fra de tre delprojekter ikke vil have nogen betydning for tilstanden og bevaringsstatus af de udpegede naturtyper i N142 og de arter der er tilknyttet naturtyperne. Påvirkningerne vurderes derfor som uvæsentlige.

DN og DS er ikke enige i denne konklusion og henviser til bl.a. den kritik, der er rejst af Länsstyrelsen i Skåne vedrørende den manglende vurdering af risikoen for sekundær spredning og sedimentering. Ud over sedimentspredningen vil der ske en spredning af suspendede fine partikler som vil have en vis skyggeeffekt i forhold til de marine naturtyper som indgår i udpegningsgrundlaget.

Herudover kan det påpeges, at vurderingerne er baseret på at gravearbejde og klapping foregår i vinterhalvåret fra oktober – marts. Da der er tale om store og komplekse projekter med risiko for forsinkelser af det enkelte delprojekt og da tidsplanen er meget stram, anses det ikke for usandsynligt at tidsplanerne ikke kan overholdes og med deraf følgende endnu større skade på Natura 2000 området.

DN og DS mener ikke det er muligt på det foreliggende grundlag at konkludere at Lynetteholm projektet ikke kan have en væsentlig påvirkning af Natura 2000 område N142. Vi skal derfor opfordre til, at der foretages en uvildig vurdering af de anvendte beregningsmodeller for sedimentspredning og den anvendte vurderingsmetodik i forhold til Natura 2000 område N142 mere generelt.

Kumulative påvirkninger mellem Lynetteholm projektet og andre planer og projekter

I oversigten side 26, tabel 7.1 konstateres at der kan være mulige kumulative effekter i forhold til Havvindmølleprojekt Nordre Flint i Øresund (kvælstofdisposition til vandområdet og på Saltholm) MKR endnu ikke offentliggjort

Havvindmølleprojekt Aflandshage i Øresund (kvælstofdisposition til vandområdet, påvirkning af havpattedyr) MKR endnu ikke offentliggjort

Etablering af Nordhavnstunnel (MKR konkluderer, at der ikke er påvirkninger af Natura 2000 området N142 alene pga. afstand). Projektet er miljøvurderet før MKR for Lynetteholm. Ville samme konklusion kunne drages i dag og med brug af samme metodik, som er anvendt for Lynetteholm?

Indvinding af sand fra Kriegers Flak (muligvis indvindingsaktiviteter til Lynetteholm samtidig med idriftsættelse eller vedligehold på møller, som også kan være forbundet med nogen sejladsaktivitet. Der kan også være mulighed for samtidighed med indvinding til Femern forbindelsen.) Indvinding endnu ikke miljøvurderet.

Omlægning af spildevandsledninger U1 og U4 ifm. anlæg af Lynetteholm. (mulige kumulative effekter) MKR endnu ikke udført

På det grundlag konkluderes, at der ikke er væsentlige kumulerede påvirkninger, der kan ændre resultatet af de hidtil udførte vurderinger.

DN og DS er uenige i denne konklusion, som efter vores vurdering bygger mere på formodninger end på evidens.

For det første fordi miljøvurderingen af flere af de medtagne projekter (Havmølleprojekterne ved Nordre Flint og Aflandshage) endnu ikke er offentliggjorte og de mulige kumulative effekter dermed ikke blevet analyseret nærmere.

For det andet fordi der for andre projekter slet ikke gennemført nogen miljøvurdering på nuværende tidspunkt (indvinding af sand på Kriegers Flak til Lynetteholm og Femern forbindelsen samt omlægningen af spildevandsledninger fra Lynetteværket).

Dette ufuldstændige materiale giver efter vores vurdering ikke grundlag for at konkludere, at der ikke er risiko for betydelige kumulerede påvirkninger. Vi skal på den baggrund opfordre til at beslutning af projektet afventer indtil der foreligger en bedre og mere databaseret vurdering.

Kontaktpersoner denne indsigelse

Ole Damsgaard,
næstformand for DN København
ole.damsgaard@outlook.dk

50515880

Kaare Manniche Ebert,
Fiskebiolog, Danmarks Sportsfiskerforbund
kme@sportsfiskerforbundet.dk

40 97 14 92

T2-32



Notat

Plan VS

Direkte tlf. Indtast direkte nummer

E-mail kfar@hofor.dk

Modtager: Trafikstyrelsen

Afsender: HOFOR A/S

KS af/dato: SVHA, CACR, CLHI, CHA, NICH, NIER, KIMK/23.04.2021, LUCROU/
29.04.2021

Godkendt af/ dato: KPJE/22.04.2021, JESP/23.04.2021, STBA/29.04.2021

Version: 2

HOFOR A/S: Høringssvar for supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Trafikstyrelsen har igangsat "høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm".

Hermed fremsendes HOFORs bemærkninger til den supplerende miljøkonsekvensrapport. Der fremsendes én samlet kommentering for alle de forsyningsselskaber, der administreres af HOFOR A/S.

Kommenteringen er udarbejdet som henvisninger til materialet på høringsportalen.dk.

HOFOR har tidligere fremsendt kommentarer til den oprindelige miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm og er i dialog med By & Havn om en række af de tidligere påpegede udfordringer. Der henvises til tidligere fremsendte høringssvar, som stadig er gældende, indtil der er fundet konkrete løsninger på alle problemstillinger tidligere identificeret.

Havvind

HOFOR værdsætter, at By & Havn i den supplerende miljøkonsekvensrapport har forholdt sig til Aflandshage og Nordre Flint, så de indgår i vurderingen af de kumulative påvirkninger mellem Lynetteholm og de to havvindmølleparker. Som aftalt med By & Havn forventer HOFOR, at begge parter vil samarbejde om at koordinere projekterne og at skabe afklaring omkring de tidligere påpegede udfordringer, specielt med hensyn til klapning (tidsplan og plads i klappladser) og til anlægsarbejde for Lynetteholm og for Nordre Flint.

Spildevand

HOFOR bemærker, at den kommende omlægning af U4-spildevandsledningen er en direkte konsekvens af Lynetteholm-projektet. På denne baggrund bør det indgå i de kumulative effekter af Lynetteholm-projektet, hvilket på nuværende tidspunkt ikke er tilfældet.

Høringssvar til supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *"at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu."*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *"Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter."* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages førend det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EUs VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i

lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersøens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltsbroen, byggeri af Fermen-forbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringerne påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højrisikoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Venlig hilsen

Sara Cardel Bonnesen

Margrethevej 31

2900 Hellerup

T2-34

Fra: Jette Kromann <jette.kromann2014@gmail.com>
Sendt: 29. april 2021 22:54
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar om lynetteholmen

For bevarelse af lynetteholmen
Jette Kromann

Fra: Klaus Schlichter <klausschlichter@gmail.com>
Sendt: 30. april 2021 10:56
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm – Tillæg til miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrender
Vedhæftede filer: Mit svar til VVM tillægget..PDF; mangel på jord.PDF; mangel på grus.PDF; Forbrydelsen ligger under overfladen til facebook.PDF; grafer for byggeaktiviteten 2006-2021.ODT

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9416291

Journalnummer TS6020102-00024.

Hermed fremsendes mine indsigelser til ovennævnte tillæg til tidligere MKR-rapport, som jeg her samtidig tillader mig at henvise til.

Til rapporten har jeg tilknyttet mine mere uddybende beskrivelser, som jeg henviser til i nævnte indsigelse.

Med venlig hilsen

Klaus Schlichter
Initiativgruppen Bevar Margretheholms havn.
mobile 27114183

København den 28 april 2021

Sendt til VVM@trafikstyrelsen.dk

Hermed høringssvar vedrørende:

Lynetteholm – Tillæg til miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrender

Journal nr. til journalnummer TS6020102-00024.

Idet jeg henviser til tidligere indsendte høringssvar, hvor flere indsigelser desværre ikke har påvirket beslutningstagerne, fremsendes derfor nedenstående indsigelser, specielt efter at have læst tillægsdokumentet til eksisterende MKR-rapport og som ikke kom med afgørende nye informationer.

Sidst i 2018 offentliggjorde statsminister Lars Løkke Rasmussen og daværende overborgmester Frank Jensen deres såkaldte kinderæg med forslaget om projektet Lynetteholmen.

- At inddrage almenvældets (vores eget) havområde under Københavns havn.
- At spunse området af for senere at opfylde det over de næste 30-50 år med forurennet jord.
- At videresælge det således opfyldte område via byggeretter til danske og især udenlandske boliginvestorer.
- At påstå, at denne jordbunke i sig selv UDEN andre former for bygningsværker, såsom dokport i Kronløbet ville kunne udgøre en delvis stormflodssikring af København.
- At denne jordbunke helt eller delvist skulle finansierer den kommende infrastruktur, såsom Metro og Østlige Motorringvej og eventuelt en flytning af renseanlæg og endelig at give nye boliger til befolkningen, uagtet dyre og teknisk vanskelige byggemodningsudgifter grundet sin placering på et meget dybt havområde.

Lynetteholmen blev således fremstillet som et meget komplekst anlægsprojekt og skulle derfor nøje planlægges, lige som dette kræves at det skal miljøvurderes i sit fulde omfang.

Endvidere skulle byens borgere naturligvis inddrages og i hvert fald informeres om

økonomi og andre konsekvenser for den fremtidige udvikling af byen.

Denne information har grundet Covid-19 ikke reelt været muligt og en ensidig information er derfor kun kommet fra bygherren selv, By&Havn.

By&Havn er bygherre og med et allerede værende kæmpe milliardunderskud i pengekasen, haster det derfor om at få projektet i gang, så man kunne etablere den fortsatte lånefinansiering til selskabet med nye store lån.

Dette haster åbenbart så meget, at transportministeren i dag 28 april 2021 har fremlagt anlægsloven i Folketinget, uagtet at ej heller ministeren, ikke har læst hverken mit eller mange andre borgeres høringsvar.

Dette er en meget udemokratisk handling og ikke værdigt for vores FOLKE-ting.

Efterfølgende blev det dog hurtigt klart, at en miljøvurdering for HELE projektet ikke var muligt, at gennemføre i den tid man fandt at have til rådighed, fordi man endnu ikke havde bestemt hvordan eller hvor infrastrukturen skulle være og om der efter jorddepotets forventede opfyldning om 35 -50 år, stadig var behov for flere boliger i København.

Derfor valgte man at opdele projektet i et enkelt del-projekt, selv om man godt vidste hvad man yderligere på sigt skulle anlægge for at det projekt kunne gennemføres lige som man i sin tid havde bestemt i principaftalen.

Endvidere er der heller ikke taget stilling til om eller hvor hen Renseanlægget Lynetten i fremtiden skal være placeret. En meget afgørende beslutning for de fremtidige muligheder, som en jorddepot ville kunne komme ud med.

Som administrator for initiativgruppens mere end 2000 medlemmer, Bevar Margrethelholms havn har jeg følgende kommentarer til projekt, Kinderæg alias Lynetteholmen.

- **Jordberegningen.**

Rapportens manglende undersøgelser, såsom en jordstrømsanalyse om hvor og hvor meget jord der kan genereres over den forventede anlægsperiode på 50 år Rapporten har alene taget udgangspunkt i den modtagne jord fra Nordhavnen siden 2012.

Etagebyggeriet gennem en længere årrække bør give en langt bedre ide om den kommende byggeaktivitet og dermed også genereringen af overskudsjord.

Disse oplysninger er derfor hentet fra Danmarks Statistik for København.

Se min tidligere udregning, som dog er beregnet UDEN hensyntagen til en kommende nedgang i byggeaktiviteten og er derfor ikke her reguleret for denne situation. Bilag med overskriften: Jorden er et skrøbeligt fundament.

- **Stormflodssikring.**

Dette ville betyde, at jorddepotet kun kan være en del af en stormflodssikring fra nord, hvis der bliver monteret en dokport i Kronløbet.

Denne montering af en dokport i Kronløbet forudsætter at sejladsforhold og miljøkonsekvenser er beskrevet i MKR-rapporten eller dens tillæg ellers vil det være en klar anvendelse af den ulovlige salamimetode.

- **Sejladsforhold.**

Manglende kritiske oplysninger, såsom påvirkning af miljøet og ikke mindst sejladsforholdene i Kongedybet er ikke medtaget i MKR-rapporten.

I Kronløbet er disse beskrevet, men under tilbageholdelse af på det tidspunkt kendte afgørende oplysninger om ikke mindst sejladsikkerheden.

En fuld rapport forelå fra ingeniørfirma Rambøll nov. 2019, men blev ikke medtaget.

Sejladsforholdene gennem Kronløbet er fra at være kritisable i MKR-rapporten ændret til at være til direkte grænsende til det uansvarlige for en sikker gennemsejling.

Jeg henviser til rapporten fra Rambøll med overskriften: Hovedrapport version 03 af 14 november 2019 omhandlende Stormflodssikring: Analyse af mulige portløsninger i Kronløbet, København.

- **Tilbageholdte oplysninger.**

Jeg vil her præcisere, at rapporten fra Ingeniørfirmaet Rambøll allerede var færdigt i november 2019, altså samtidig med MKR-rapportens offentliggørelse og udsendelse for efterfølgende høring.

Jeg skal også præcisere min utilfredshed, at disse vigtige oplysninger åbenbart er glemt ved fremsættelsen af den egentlige MKR-rapport i november 2019.

Der er her tilbageholdt alvorlig oplysninger omkring sejladsikkerheden for gennemsejling af Kronløbet. Denne dokport med tilhørende anlæg er en absolut forudsætning for at en stormflodssikring skal kunne opfyldes, som påstået for Lynetteholmen.

Det må derfor kræves, at MKR-rapporten trækkes til bage for ikke at have medtaget disse kendte forhold fra selv samme firma og behandlingen i Folketinget skal stoppes øjeblikkeligt.

- **Udeladelse af kompenserende afgravninger.**

Angående forholdene for Kongedybet er disse skærpede nye sejladsforhold ej heller blevet belyst overhovedet, ligesom jeg skal påpege, at den kumulative påvirkning af vandgennemstrømningen ikke er medtaget og som kræver udført kompenserende udgravninger for at nå den såkaldte 0-løsning, som det kræves

også i Østersøkonventionen. Se bilag med overskriften: Forbrydelsen ligger under overfladen.

- **Mangel på resurser.**

Jord er en vigtig resurse og skal spare forbrug af andre vigtige resurser og derfor ikke blot dumpes ned i Kongedybet med store skader for biodiversiteten til følge for både Øresund og Østersøen.

Se bilag med overskriften: Mangel på grus.

Ovenstående er således situationens hovedtræk for den samlede miljøvurdering, som helt ulovligt er blevet reduceret til blot at være et jorddepot i Øresund. Desværre er principbeslutningen senere blevet udvidet med også inddragelsen af Kongedybets dybe havområde, som ikke var en aftale da principaftalen i sin tid mellem Venstre og Socialdemokratiet blev indgået.

Borgerne i København burde naturligvis være spurgt om denne meget store ændring i projektet.

Alligevel skal vi i den kommende anlægslov ikke tage stilling til andet end denne jordbunke, Lynetteholmen, da flere følgeprojekter endnu ikke er fremlagt i MKR-rapporten eller værre, som det tidligere er nævnt, helt er blevet undladt en fremlæggelse til trods for at indeholde vigtige oplysninger om nye sejladsforhold i Kronløbet og konsekvenser for miljøet også i Københavns havn.

Bygherren By&Havn har fremlagt følgende udtalelser for Lynetteholmen.

1. At man skaffer København og Frederiksberg af med en formodet kommende overskudsjord fra bygge og anlægsprojekter og fra den igangværende Metro.
2. At dette jorddepot vil være en del af den kommende stormflodssikring for den nordlige del af København, uden en beskrivelse af en dokport og anden beskyttelse for også det højvande, der dokumenteret fra DHI og DMI måtte løbe syd om Prøvestenen allerede ved højden +2.40 M.
Der er IKKE medtaget en stormflodsbeskyttelse for den sydlige del af København, selv om det netop her er mest nødvendigt at klimasikre først i flg. undersøgelsesdokumenter fra ingeniørfirmaet Cowi rettet og betalt af Københavns kommune.
3. At man som afværgeforanstaltning for en kommende jordtransport af 81 mio. tons jord vil etablere en ny kørevej fra Prøvestenen ind over HOFOR og Margretheholms havn og hvor lystbådehavnens sejlere må leve med, at få ganske få åbningstider for en oplukkelig bro og dette til trods, at de tilhører en

af landets største sejlkлубber. Dette er ikke en acceptabel afværgeforanstaltning for den voldsomme jordtrafik med tunge køretøjer gennem den indre by. Sejlkлубben har foreslået en akvædukt i stedet for en broklap, som uden dokumentation er afslået med påstand om en for høj forskelspris og manglende tid til dens etablering for det samlede projekts færdiggørelse i 2070 eller nok senere !

Vi har her i gruppen foreslået at søge en kombineret lastvogn og pramtransport, lige som firmaet Svitzer A/S har gjort det og hvor sidstnævnte er affejet som ikke muligt og vores eget forslag her i gruppen, ikke er fundet værdig for en nærmere diskussion. Dette betyder dog ikke at vi har opgivet projektet, tvært imod.

De i MKR-rapporten udregnede CO₂ udledninger er direkte usande og virker som skabt til opgaven, nemlig at fremme lastvognstrafikken.

Blot her disse få forhold i rapporten og som danner grundlag for konklusionen, er ikke korrekte.

- Der indgår en kørselsdistance på 2 x 25 km hvilket svarer til at hente jorden UDEN for kommunegrænsen.
- Jorden skal trippelshåndteres, hvilket ikke er korrekt, da jorden kan læsses direkte ned i pram og endvidere kan klappes i det lukkede havområde med spunsvægge og en indgang kan sikres for sedimentspredning ved et effektivt boblegardin, som praktiseres overalt i verden.
- CO₂ regnskabet forvanskes yderligere ved at der kun bliver stillet én laste/losseplads til rådighed på under 2 km. fra Lynetteholmen.

Der er langt flere muligheder end dette eneste ene forslag fra By&Havn.

Ovenstående 3 hovedformål med Lynetteholmen giver disse uddybende bemærkninger.

Med udgangspunkt i oplysninger fra MKR-rapporten anføres følgende.

1. Jorden.

Det er oplyst at der behøves 81 mio. tons jord til depotet og som skal komme fra København og Frederiksberg kommune ved disses bygge- og anlægsarbejder.

Siden 2012 er der årligt genereret 2.6 mio. tons jord og dette skulle give en anlægsperiode på 81/2.6 altså 31 år med samme byggetakt, som vi har haft i de sidste 8 år udregnet fra modtaget jord i Nordhavnen.

Byggetakten for eksempelvis etagebyggerier for byggeselskaber i perioden fra

2006 til 2021 beskriver, at siden 2012 har byggetakten været ekstremt høj og er derfor ikke hverken repræsentativt eller sandsynlig for de næste 31 år.

Det fremgår af Danmarks Statistik, at igangværende byggeri efter 2012, at byggetakten i gennemsnit udgjorde 103.000 m² pr. kvartal, medens det i perioden mellem 2006 og 2012 kun udgjorde 33.000 m² pr. kvartal. Altså blot 1/3 del.

I HELE perioden fra 2006 genereres i gennemsnit 75.000 m² pr. kvartal og når 103.000 m² /kvartal forventes at genererer jord til en periode af 31 år må den lange periode forholdsmæssig forvente at genererer en jordmængde svarende til en periode på 42 år ud fra den antagelse, at byggetakten i sig selv indikerer en ide om jordgenereringen gældende for København.

Hvis kun den første periode mellem 2006 – 2012 alene skulle ligge til grund (og hvorfor ikke) vil depotet først være fyldt om $3 \times 31 = 93$ år

Det vil derfor være rimeligt at forvente, at genereringen af disponibel jord alene ud fra dette statistiske materiale for HELE perioden 2006 – 2021, vil betyde at Lynetteholmen tidligst være fyldt op om 42 år, inklusiv denne periode med højkonjunktur.

Bemærk at denne udregning alene tager udgangspunkt i forholdet mellem byggetakt og den her af forventelige jordgenerering i København. Se endelig beregning afsluttende.

[https://www.statistikbanken.dk/BYGV11?](https://www.statistikbanken.dk/BYGV11?fbclid=IwAR3qgl3nhki9IDRr0JCskycQWYvVdCTDcYHwOOdAt9rfUhEy8Lp315qj4og)

[fbclid=IwAR3qgl3nhki9IDRr0JCskycQWYvVdCTDcYHwOOdAt9rfUhEy8Lp315qj4og](https://www.statistikbanken.dk/BYGV11?fbclid=IwAR3qgl3nhki9IDRr0JCskycQWYvVdCTDcYHwOOdAt9rfUhEy8Lp315qj4og)

Ovenstående forventelige generering af jord til rådighed for Lynetteholmen antages, at være den højest mulige, da ny lovgivning om retten til jordmodtagelse er fjernet fra Københavns kommune og nye teknikker for rensning af forurenede jord er i kraftig udvikling og endelig samfundets ændrede indstilling til i fremtiden at bruge jordressourcen langt mere fornuftigt.

- At kigge mere end 50 år frem er selv ikke den bedste spåkone beskåret, men jeg vil alligevel komme lidt nærmere ind på denne udvikling, som sandsynligvis vil kunne påvirke mængden af overskudsjorden i stærk nedadgående retning.

- Med reference til Transportminister Benny Engelbrecht tidligere svar til Folketinget skal jorden til Lynetteholmen KUN komme fra København og Frederiksberg kommune, men da 30% af jorden til Nordhavnen hidtil er kommet fra Hovedstadens Omegnskommuner skal denne jord holdes uden for dette regnestykke.
Som det fremhæves af By&Havn er det netop jorden fra Københavns kommune, som de vil hjælpe os af med og også af den grund medtages denne del ikke.
- Jord er en meget vigtig resurse. For hver kubikmeter der genanvendes kan der spares på tilsvarende mængde grus fra grusgrave og sand fra vores havområder. Region Hovedstaden har mange god eksempler på dette forhold på <https://jordhåndtering.dk> og Københavns kommune har i dag så mange eksisterende giftgrunde, som det oplyses at det vil tage ca. 100 år at oprense.
- **Udtalelse fra Region Hovedstaden:**
Kommuner og regioner vil gerne tilstræbe en bæredygtig forvaltning af både natur og ressourcer og ønsker at fremme en mere cirkulær økonomi (= mindre deponering og mere genanvendelse)
Sand og grus er ikke-fornybare råstoffer og råstofreserven er begrænset
I Region Hovedstaden er der knaphed på råstoffer (sand, sten og grus) og regionen arbejder for, at overskudsjord skal substituere råstoffer i en vis grad
- Genbrug af jord og ikke mindst rensningen har EU bevågenhed og fulde støtte til at udvikle og har i dag inspireret store jordhåndteringsfirmaer til at gå ind i denne fremtidige udvikling af nye kompetenceområder, som også vil gavne den danske export på dette specialområde.
Organisationen Dansk Byggeri har i sit høringssvar gjort opmærksom på deres bekymring, at By&Havn med deres forslag om opførelse af deres eget jordkarteringsanlæg. De ulige konkurrencevilkår for alene modtagelse af jorden, fratager også disse nye udviklingsselskaber muligheden for at konsolidere sig på dette nye marked.
Det anbefales kraftigt, at undersøge denne bekymring også hos Dansk Byggeri, om der i dag med de nye liberale vilkår for jordhåndtering kan være tale om konkurrenceforvridende vilkår fra en kommunal institution som By&Havn.
By&Havn vil til enhver tid kunne modtage jorden til en lavere pris end disse private jordbehandlingsdeponier og dette er konkurrenceforvridende forhold fra en offentlig virksomhed.

- Konkurrence om at modtage jorden vil øges fra især Hvidovre kommune, som ikke selv forventer at kunne generere denne jord, men alliggevel planlægger opførelsen af sine 9 industriører og som kræver tilført mellem 40-50 mio. tons jord over en meget kort anlægsperiode.

Udviklingen af jordbearbejdning må med stor sandsynlighed være, at en meget stor del af også den stærkt forurede jord kan renses og genbruges til andre store bygge- og anlægsprojekter og derfor må vi forvente (med henvisning til jordhåndteringen hos Region Hovedstaden), at allerede inden for nogle få år vil omkring 15-20% af overskudsjorden ikke tillades, at blive dumpet eksempelvis i havområder, men skal renses/genanvendes til nyttighedsgørelsesprojekter, hvor Lynetteholmen bestemt ikke hører ind under.

Om der er jord nok til Lynetteholmen må det derfor samlet antages med rimelig sikkerhed, at med erfaring fra de senere års byggetakter og de her nævnte nye tiltag for at rense og genbruge denne vigtige resurse, at den omsluttende perimeterkonstruktion tidligst kan være fyldt op et sted mellem 42 år og i værste fald om 93 år og sandsynligvis nærmere de 93 år end 42 år.

Den siden 2012 årlige tilførte jordmængde oprindeligt 2.6 mio. tons pr. år vil give en opfyldningsperiode på 31 år.

Denne opfyldningsperiode er taget med udgangspunkt fra de tilførte jordmængder fra Nordhavnen og under højkonjunkturer i byggebranchen.

I efterfølgende regnestykke har jeg taget udgangspunkt i de data, der findes fra Danmarks Statistik, som desværre ikke har data om jordmængder, men data om igangværende etagebyggeri, foretaget af selskaber i København og fra perioden 2006 – 2021.

Vi finder at disse data er en god indikator for byggetakten siden 2006 og fremadrettet og langt bedre end data fra Nordhavnen alene.

Med udgangspunktet for den lange periode fra 2006 til 2021 (inkl. højkonjunktur) bliver jordmængden ifølge ovenstående udregning nedsat til 81/42 eller 1.93 mio. tons pr. år.

Fradrag for jord uden for København og Frederiksberg 1.93 – 30% eller nu svarende til 1.35 mio. tons pr. år.

Fradrag for den lavest fastsatte genanvendelsesprocent, 1.35 – 15% eller svarende til 1.15 mio. tons jord pr. år.

Lynetteholmen er således først fyldt op med egen jord om 81/1.15 eller om 70 år.

I det "værst" tænkelige scenarie med lavkonjunktur som i perioden 2006-2012 og maksimal genbrugsudnyttelse på 20% vil Lynetteholmen være fyldt op om 168 år.

Skal vi så retfærdigvis gøre en gennemsnitlig antagelse mellem disse yderpunkter kunne det bliver 119 år altså startende fra 2021 + 119 = år 2140.

Sejladsforhold.

- **Kronløbet.**

Allerede inden dokporten sættes i vil der, uagtet et gennemsejlingsløb på 200 meter være gener for både heavy marine og lystbådene på vandet. En simulation foretaget i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten viste, at forholdende for specielt fritidsaktiviteter på vandet ville få meget vanskelige forhold, selv i roligt vejr. Dansk Sejlunions kommentarer til simuleringen er nedtonet i rapporten og rapporten viser derfor ikke det fulde billede.



Lynetteholm frem til 26.8.19
markeret med rød streg

Lynetteholm d.d. markeret
med hvid streg

Den orange cirkel markerer en
dokport med 80 meters
gennemsejlingsbredde

Rapporten om mulige port løsninger, se ovenfor er ikke præsenteret eller en del af Miljøkonsekvensrapporten. (Dette er en fejl og tilbageholder vigtige oplysninger, som allerede var kendt ved MKR-rapportens udsendelse)

Der er således ikke givet et retvisende billede af hvilke konsekvenser Lynetteholm, udvidelsen og nedlæggelse af Lynetteløbet, betyder for fritidsmiljøet på og langs med vandet i Købehavns Havn.

Ved at iagttage området omkring Trekroner ses, at det bliver det område hvor fritidssejlere dvs. sejlbåde, kanoer, kajaker, paddelboard m.v. skal vente.

I samme område lander vandflyveren og vandbussen, samt turistbåde sejler sammen i samme område. Der sker således en blanding af fritidsaktiviteter, erhvervstrafik og landingsbane. Området er som det ses af ovenstående billeder begrænset og det kan medføre alvorlige konsekvenser, her under ulykker i større omfang end set tidligere.

Anlæg af Lynetteholm medfører ligeledes konsekvenser udenfor Københavns Havn, idet kapsejladsbanen nedlægges. Denne rummer dels lokale kapsejladser, men også internationale kapsejladser.

En fritidsaktivitet for juniorer og som nu nedlægges og det samme for Sejlklubben Lynettens mange skolebåde.

Gennemsejlingen af Kronløbet ind mod København vanskeliggøres af vind, strøm og bølger. Måden Lynetteholm anlægges på kan give kastevinde og tilbageslag af bølger. Der vil således forekomme perioder med kraftige østlige vind og bølgeforhold, som vil betyde at den østlige del af Kronløbet ikke vil kunne benyttes og ej heller vil kunne fortøjre ved eventuelle ventepladser.

Man fortøjre ikke en båd på åben sø, men trygt bag ved havnens dækmoler.

I samme område ligger krydstogtskibe til kajs og hvor mange mindre som større skibe samtidig skal passerer under meget usikre forhold.

- **Kongedybet.**

Som flere gange nævnt i MKR-rapporten sætter blokeringen af Kongedybet gang i ændrede vandstrømme og ikke mindst dissens forøgede styrke.

I rapporten henvises til en forstærket strømstyrke ved den østlige del af Nordhavnen og det samme ved østsiden af Lynetteholmen, hvor der samtidig foreslås anlagt badestrande.

Denne forøgelse af strømstyrken vil angiveligt for skibe med lille motorkraft medfører umulige gennemsejlingsforhold mellem østsiden af Lynetteholmen og det urene lave område på Middelgrunden.

Grundet gældende lovgivning for langsgående motorsejlad ved Danmarks badestrande gælder der en sikkerhedszone og derfor vil gennemsejlingsbredden

være tilsvarende Kronløbet. Forskellen er bare at skibstrafikken er flerdobbelt med store skibe og til tider meget stærk strøm.

En kommende meget farefuld sejlads i dette nye smalle sejløb.

By&Havn er pligtig til at indsende en sikkerhedssejladsanalyse til

Søfartsstyrelsen, således at de kan lave en risikovurdering for skibsfarten.

Dette er pt. endnu ikke foretaget og ingen dokumentation er fremlagt omkring forholdene i denne nye smalle sejlrende.

Der ses ikke i Miljøkonsekvensrapporten hvilke virkninger denne omlægning vil have på fritidslivet ved Amager Strand.

Udeladelse af nødvendige kompenserende afgravninger i havbunden.

- Øresund tager sig af 25% af den samlede vandgennemstrømning mellem Kattegat og Østersøen. Lynetteholmen blokerer med 13 % tværsnitsarealet mellem Trekroner og Sverige og bliver alligevel her i rapporten nedbragt til kun at blokere vandgennemstrømningen med 0,25%

Der foreligger stadig ingen dokumentation i rapporten for de 0,25%.

- Modsat projektet Øresundsbroen, hvor der blev kompensationsudgravet 6 mio. kubikmeter havbund til en omkostning af 2 milliard kroner, anser man i rapporten det ikke nødvendigt at udgrave overhovedet.

Påstanden er at kommende vandstandsstigninger vil kompensere for den her manglende udgravning i havbunden.

Denne påstand anses for værende direkte usand af de Svenske miljømyndigheder, samt egne danske eksperter i hydrauliske forhold.

- Uagtet denne manglende, men også ødelæggende fjernelse af havbunden, som en nødvendig afværgeforanstaltning i flg. Østersøkonventionen, vil alene fjernelsen af biodiversiteten på det 280 hektar store havområde, som et kommende jorddepot vil betyde, på ingen måde stå i forhold til den ringe værdiskabelse jorddepotet vil give til samfundet.
- I det tilfælde at Østersøkonventionen SKAL respekteres, vil en kompenserende udgravning af havbunden ved eksempelvis Drogden-tærsløen, jo kun forværre de samlede miljøskader på havbunden.

Blot sidstnævnte kompenserende udgravning vil naturligvis også medføre et krav om alene af den grund, ikke at dumpe jorden i Kongedybet.

- De meromkostninger det koster at forlænge eller flytte eksisterende overløbsledninger fra Renseanlægget Lynetten skal naturligvis relateres til jorddepotets samfundsværdi.
- Østersøkonventionen kræver en såkaldt 0-løsning for vandgennemstrømningen, men alligevel tillod man ved Øresundsbroens opførelse ikke at kompensationsudgrave for de her manglende sidste 0,24% som omtalt i rapporten. Dispensationen blev givet alene grundet den samfundsmæssige værdi for de to lande i mellem, sammenholdt med de yderligere havbundsskader dette ville betyde for biodiversiteten. I forhold til Østersøkonventionen er vi således bagud med de 0,24% men skal nu desværre også tillægge 0,25% for Lynetteholmen og anslået 0,12% for den ej heller foretagede kompensationsudgravning for udvidelsen af Nordhavnen foretaget i 2012.

Ingen bør vel derfor være i tvivl om, at en kompenserende havbundsudgravning i Øresund er nødvendig om ikke Østersøen kan risikere, at betragtes som et stor kloakudledning af iltfattigt og råddent vand ud gennem vores fjorde og bælder.

Blokeringen af Kongedybet er måske netop den sidste hændelse, som vil kunne igangsætte en sådan miljøkatastrofe.

Klaus Schlichter

Danmark er ved at løbe tør for grus: Et af de vigtigste råstoffer, verden har

Gravemaskiner trækker grus op fra dybet i grusgraven ved Reerslev en halv times kørsel fra København. Det har de gjort i mere end 40 år, men til næste år er det slut.

Grusgraven er ligesom mange andre landet over ved at være tom. Derfor risikerer Danmark at løbe tør for de råstoffer, vi bruger til blandt andet at lave asfalt og beton til vores veje og huse. Det viser en ny fremskrivning, som ingeniørvirksomheden Niras har lavet for Danske Regioner.

- Danmark bygger i vildskab, og derfor vil vores forbrug af råstof stige helt vildt. Samtidig er vores grusgrave ved at være tomme, så vi kommer til at mangle grus, fortæller Heino Knudsen, der er formand for Danske Regioners Miljøudvalg.

Frem mod 2040 vil efterspørgslen efter grus ifølge Niras stige med mere end 50 procent. Og derfor vil grusgrave løbe tør for råstoffet, hvis ikke der findes nye steder at udvinde. Særligt slemt ser det ud i Region Hovedstaden, der ifølge fremskrivningerne ser bunden af grusgravene i 2027.

Knas med forudsætningen for alt infrastruktur

Ifølge Per Kalvig, der er geolog og leder af Videnscenter for Mineralske Råstoffer og Materialer, er Danske Regioners bekymring berettiget.

- Grus er et af de vigtigste råstoffer, verden har. Det er en forudsætning for alt infrastruktur, og for at vi kan lave byggerier og veje, men nu begynder der at være knas i forsyningskæden, siger Per Kalvig.

Hvornår vil din region cirka løbe tør for grus?

- Region Hovedstaden: 2027
- Region Sjælland: 2032
- Region Syddanmark: 2037
- Region Midtjylland: 2050
- Region Nordjylland: 2056

Dyrere for danskerne

NCC, der ejer grusgraven i Reerslev, regner allerede nu med, at omkostningerne bliver større, når man må skifte grusgraven ud med en ny længere væk fra København. For det er dyrt at transportere grus og koster på CO2 aftrykket, som vi alle til dagligt får at vide skal nedsættes.

Hvis ikke man finder en løsning, der kan sikre, at der i fremtiden er råstoffer nok, kan man blive nødt til at importere grus fra andre lande. Det vil betyde en dyrere regning hos danskerne på grund af de højere transportomkostninger.

Allerede nu koster transporten af grus mere, end det koster at udvinde det.

Det danske forbrug af råstoffer kommer fra følgende kilder:

- 80 % af råstofforbruget hentes fra råstofgrave på land
- 11 % hentes fra indvinding på havet
- 5 % hentes gennem genbrug
- 4 % er nettoimport

Kilde: Danske Regioner

Region Hovedstadens formand Sophine Hæstorp Andersen har vidst et troværdighedsproblem, når hun selv forsvarer misbruget af 82 mio. jord til Lynetteholmen og samtidig skal efterleve disse ord på hendes hjemmeside:

Hvert år flyttes mange millioner tons overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter. Det foregår i lastbiler, der efterlader store CO2-udledninger, støj og partikelforurening, og belaster især gader i byområder ift. trafiksikkerhed. Mange bygherrer overser, at overskudsjord ikke bare er et restprodukt, men en ressource af økonomisk værdi, hvis jorden håndteres lokalt og rigtigt

Jorden er et skrøbeligt fundament for Lynetteholmen, men vil jorden overhovedet være til stede i de næste 50 år eller bliver den kun fyldt halvt op ?

I et svar fra transportminister Benny Engelbrecht den 17 november 2020 anføres det:

” Formålet er – ligesom det er tilfældet for opfyldningen i Nordhavn – at kunne betjene det lokale behov for at kunne komme af med jord”

Altså påstås det her, at der gøres københavnernes en stor tjeneste, at skaffe dem af med overskudsjorden fra byens mange byggepladser.

Denne ”gode” samfundstjeneste har nu stået på i mange år og siden 2012 er der således blevet opmagasineret næsten 20 millioner tons jord på Nordhavnen. Der tilføres her årligt 2,6 millioner tons jord årligt i den gode sags tjeneste, hvor af 30% kommer UDEN for Københavns kommune, altså netto 1,82 millioner tons fra Københavnerne selv (inkl. Frederiksberg).

I de foreløbige planer for Lynetteholmen skal opfyldningen i væsentlighed være afsluttet i 2050 altså om 30 år, hvor efter byggemodningen kan påbegyndes.

Tilført jord fra København og Frederiksberg i perioden bliver således $30 \times 1,82 = 54,6$ millioner tons + det nuværende lager på Nordhavnen = 74,6 millioner tons.

Disse jordmængder er under forudsætning af, at vi i de næste mange år vil forsætte dette misbrug af en vigtig jordresurse og ikke vil genbruge jorden overhovedet for derved, at sparere på vores andre vigtige resurser, som grus fra miljøbelastende grusgrave og sand fra vores havbunde, hvis fortsatte rovdrift på sand vil ødelægge biodiversiteten i vores farvande.

Danske Regioner har til hensigt, at øge genanvendelsen af den rene, men også den lettere forurenede jord fra vores byggepladser .

I flg. svaret fra ministeren kommer 25% af jorden fra det nuværende metrobyggeri og som anses at være ren jord og derfor kan genanvendes direkte til kommende klimadæmninger omkring København og i særdeleshed syd på, da det her er mest påkrævet, i flg. deres egne oplysninger.

Derfor bør det antages, at der således bør fratrækkes 25% af 74,6 millioner tons = 18,65 millioner tons, da denne jord udnyttes langt bedre end blot at dumpes ned i et dybt hul på 10-14 meter.

5% af jorden kommer uden for København og kan fratrækkes med 3,73 millioner tons.

Frederiksberg kommune må vel selv tage ansvaret for sin egen overskudsjord, men er alligevel medtaget her i dette velgørende jordprojekt for Københavnerne og jeg skyder frit fra hoften denne jordmængde til min. at udgøre 10% af 74,6 millioner eller 7,46 millioner tons.

Den samlede mængde jord, som ”vi” i bund og grund selv måtte have ansvaret for, er derfor nedbragt til $74,6 - 29,84 = 44,76$ millioner tons jord.

I alt skal der i flg. By & Havn bruges 80 millioner til hele opfyldningen, altså en manko på 35,24 millioner tons jord.

I dette simple regnestykke er der ikke taget højde for andre mulige tiltag, som yderligere vil reducere den til rådighed for Lynetteholmen værende jordmængde :

- En sandsynlig afdæmpning af byggeaktiviteten generelt, hvor det nu også kan måles en tendens, hvor børnefamilier flytter fra by til land.
- Vores samfund vil IKKE fremadrettet acceptere, at lettere forurenede jord ikke bliver rensset og genanvendt på byggepladserne eller skal genanvendes fornuftigt i andre større anlægsprojekter, såsom kommende klimadæmnninger.
I København alene findes der forurenede områder, som i flg. Region Hovedstaden selv, vil tage 100 år at få oprenset og derfor bør en forsat deponi af forurenede jord ikke længere accepteres.
- Jord til Lynetteholmen er i stærk konkurrence med de kommende 9 industriøer ved Avedøre holme. Her skal der bruges min. 50 millioner tons jord til det 3,1 km² store areal og det forventes, at skulle gennemføres inden Lynetteholmen vil stå færdig.
Kan lille Hvidovre kommune selv leverer disse enorme jordmængder eller skal de "låne" af nabokommunerne ?

Afsluttende vil jeg sende vores forbrændingsanlæg Amager Bakke en venlig tanke.

I sin tid måtte de ikke opføre værket i sin nuværende størrelse. Arkitekten Bjarke Ingels hjalp til med en skibakke for således, at denne overstørrelse bedre kunne glide ned (bogstaveligt talt). Uagtet, at man allerede den gang vidste, at vi vil genbruge langt mere affald, accepterede man så den nuværende overstørrelse.

Mere genbrug af affald betyder i dag, at store mængder affald skal importeres for at gøre værket økonomisk rentabelt.

INGEN kan vel i dag være i tvivl om, at vi ikke fremover kan tillade, at forsætte med at deponere forurenede jord, men vil rense og genbruge langt mere end tilfældet er i dag, ikke mindst med sigte på de kommende klimamål i 2050.

Netop det år som Lynetteholmen skal være fyldt op med forurenede jord, hvis de har fået nok af det.

Overskriften fra Region Københavns hjemmeside <http://jordhaendtering.dk/>

Hvert år flyttes mange millioner tons overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter. Det foregår i lastbiler, der efterlader store CO₂-udledninger, støj og partikelforurening, og belaster især gader i byområder ift. trafiksikkerhed. Mange bygherrer overser, at overskudsjord ikke bare er et restprodukt, men en ressource af økonomisk værdi, hvis jorden håndteres lokalt og rigtigt.

Klaus Schlichter

En undrende sejler fra Margretheholms havn

Forbrydelsen ligger under vandoverfladen.

Vandgennemstrømningsforholdene i Øresund er ikke korrekt belyste i forbindelse med opfyldningen af Kongedybet

Endog fremsættes udokumenterede påstande, som bestrides af anerkendte specialister i hydrologi, både i Danmark og Sverige.

Baggrunden for disse oplysninger i MKR-rapporten er meget komplicerede matematiske regnemodeller, hvor i mod analysen er mere forståelige og har en relativ større margin i forhold til mulige konsekvenser.

Overordnet betragtet for Østersøen har man i forbindelse med

Østersøkonventionen besluttet, at søge fastholdt saltbalancen på et stabilt, uforanderligt niveau for derved at fastholde den nuværende biodiversitet, herunder eksempelvis torskens fortsatte bestånd.

Hvad der sker i Øresund har derfor meget stor betydning for Østersøen og derfor skal den samlede vandgennemstrømning være uændret og som i praksis betegnes med 0-løsningen.

Øresundsbroen bygning.

Dette projekt reducerede naturligvis vandgennemstrømningen til Østersøen og krævede derfor at der skulle kompenseres med udgravninger, eksempelvis i Drogden-tærsklen og at man gav selve brokonstruktionen et design for at opnå en så lav friktionsværdi som muligt.

Samlet blev det nødvendigt at bortgrave 6 mio. kubikmeter havbund til en samlet udgift på 2 milliarder kroner.

Desværre kom man ikke helt i mål med en 0-løsning og måtte acceptere en reduktion på 0,24%, som man holdt op mod de skader, som yderligere udgravninger ville forårsage på havbunden og den værdi denne broforbindelse havde for samfundet i Sverige og Danmark.

Udvidelsen af Nordhavnen i 2012.

Denne udvidelse udgør lidt under halvdelen af Lynetteholmen opmålt efter det tværsnitsareal, som det reelt blokerer mellem Danmark og Sverige.

Reduktionen af vandgennemstrømningen er ikke her beregnet og i følge MKR-rapporten for Nordhavnen anså man ikke en kompenserende udgravning for nødvendig.

Man kunne ej heller i rapporten foreslå havområder, som i givet fald kunne afhjælpe for den påståede lille, men dog en reel reduktion af vandgennemstrømningen, - antagelig halvdelen af blokeringen i Kongedybet.

Alligevel anføres det i rapporten at strømforholdene omkring Nordhavnen bliver forøget, hvilket vi som sejlere i området klart kan bekræfte også er blevet tilfældet og givet vis også med ændrede strømretninger, som har flyttet kraftigt rundt på lettere sedimenter med deraf følgende skade på biodiversiteten i Øresund.

Jorddepotet i Kongedybet.

Her har man analyseret og efterfølgende tolket, at dette jorddepot vil give en reduktion af vandgennemstrømningen på 0,25% og alligevel ikke at iværksætte afværgeforanstaltninger i form af afgravning i havbunden for at opnå den i Østersøkonventionens krævede 0-løsning.

Den påståede beregning på 0,25% er bare ikke dokumenteret og både specialister i Sverige og vores egne her i Danmark sætter et stor spørgsmål ved rigtigheden af denne her i rapporten påståede udregning.

I MKR-rapporten begrundes denne manglende udgravning ikke at være nødvendig, fordi fremtidige temperaturstigninger igen vil betyde et højere vandspejl og som derfor vil medvirke til, at opretholde den vigtige saltbalance i Østersøen på det aftalte minimumsniveau.

Denne påstand er bare ikke dokumenteret og denne påstand tilbagevises som direkte usand af de Svenske miljømyndigheder beskrevet i deres høringssvar til Transportministeriet.

Byherrers rådgiver begrundes også, at denne reduktion jo ligger tæt på de 0,24% man manglede ved Øresundsbroen og derfor mener man, at de har opfyldt kravene i Østersøkonventionen.

Lige som den svenske stats miljømyndigheder anfører også vi helt almindelige borgere i Danmark, at den samfundsmæssige værdi ved at deponere noget jord i Kongedybet ikke står i et rimeligt forhold til den negative påvirkning denne opfyldning vil forårsage for biodiversiteten ikke bare i Øresund, men også for Østersøen.

Vælger man som normalt, at kompensationsudgrave vil også dette betyde store miljøødelæggende konsekvenser og vel også staks blive mødt med et naturligt modkrav om, helt at undlade at dumpe det store jorddepot ned i Kongedybet.

I følge MKR-rapporten gælder denne miljøundersøgelse kun nyttiggørelse af et jorddepot og være en del af klimasikringen for det nordlige København (hvad det jo heller ikke er).

Den totale situation i Øresund - nu løftet op til overfladen.

Naturligvis kan man ikke her tælle procenterne sammen for disse tre blokeringer i Øresund, altså $0,24 + 0,25 + 0,125 = 0,61 \%$, men de forskellige påvirkninger vil med sikkerhed sammenlagt påvirke vandgennemstrømning langt over hvad som kan accepteres i Østersøkonventionen og dette forhold vil derfor betyde, at denne opfyldning med 81 mio. tons jord ikke må igangsættes.

Endvidere vil den helt manglende kompenserings ved udvidelsen af Nordhavnen betyde, at de forudsætninger, som har ligget til grund for de af DHI udregninger for Lynetteholmen næppe kan være retvisende for dette projekt.

Den forberedende igangsætning af anlægsloven for Lynetteholmen skal derfor øjeblikkelig stoppes ind til en fuld dokumentation kan fremlægges de respektive miljømyndigheder både i Danmark og Sverige og ikke mindst til de nuværende borgere, hvis børn og børnebørn om 50 år skal leve med virkningerne af en i vor tid begået fejltagelse.

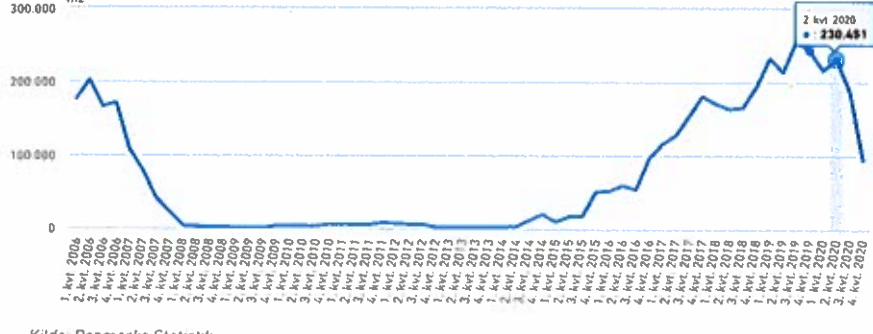
Klaus Schlichter

Bevar Margrethelms havn

Byggeaktiviteter fra Danmarks Statistik.

Den samlede byggeaktivitet (ikke korrigeret for forsinkelser)

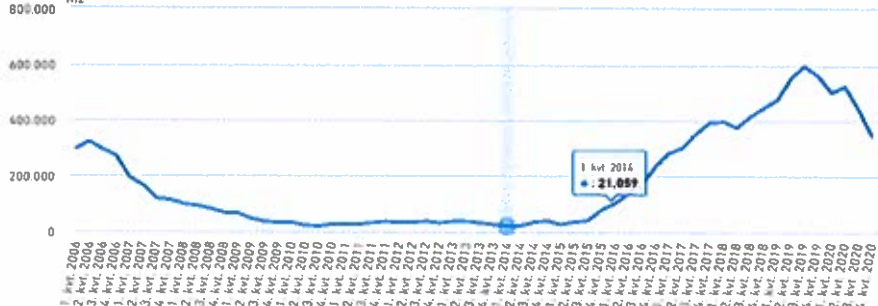
Bygherreforhold: A/S, ApS og andre selskaber | Anvendelse: Etageboliger | Byggefase: Byggeri under opførelse | Område: København
m²



Kilde: Danmarks Statistik

Den samlede byggeaktivitet (ikke korrigeret for forsinkelser)

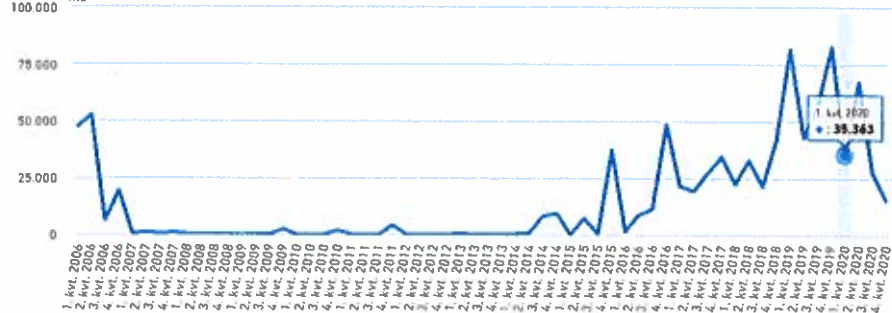
Bygherreforhold: A/S, ApS og andre selskaber | Anvendelse: Etageboliger | Byggefase: Byggeri under opførelse | Område: Region Hovedstaden
m²



Kilde: Danmarks Statistik

Den samlede byggeaktivitet (ikke korrigeret for forsinkelser)

Bygherreforhold: A/S, ApS og andre selskaber | Anvendelse: Etageboliger | Byggefase: Påbegyndt byggeri | Område: København
m²



Kilde: Danmarks Statistik

Fra: Henrik Nielsen <hnielsen@dadlnet.dk>
Sendt: 30. april 2021 20:38
Til: VVM-Sager
Emne: Indsigelse mod tillæg til miljøkonsekvensrapport vedr. Lynetteholm.

Indsigelse mod tillæg til miljøkonsekvensrapport vedr. Lynetteholm.

Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen har fundet det nødvendigt med en supplerende rapport, som man har bedt projekter By&Havn om at udfærdige. Det fremgår ikke hvorfor? Og resultatet er en lang redegørelse for, at Lynetteholm ikke har nogen negativ betydning for miljøet. Det er en konklusion truffet på forhånd.

Eneste nyhed er, at Lynetteholm ikke kun er et "havneprojekt", men trækker tråde til en række forhold i Øresund og på land: andre graveprojekter ved Kriegers Flak, havvindmølleparker, sejlrendeuddybning, havnetunnel og omlægning af ledninger fra Renseanlæg Lynetten. **Miljø, klima og økonomi** ved disse projekter er ikke belyst og viser endnu engang, at opsplitningen af byggeriet af Lynetteholm i mindre projekter er en fejl, der ikke muliggør en samlet bedømmelse af projektets konsekvenser, hverken for politikere og borgere. Det virker grotesk, at By&Havn's ønske om at komme af med overskudjord skal resultere i anlæg af en kæmpe Lynetteholm i Øresund, uden en informeret offentlig debat og uden neutrale offentlige redegørelser for og imod. I sidste ende et stort demokratisk problem.

En lille detalje er der dog i rapporten og den bortforklares. Projektet: opgravning og klapning vil medføre en øget udledning af kvælstof (og fosfor) til havmiljøet, hvilket ifølge lovgivningen bør kompenseres. Det er der "mulighed for", da der ifølge rapporten forventes en bedre rensning af vandet fra rensningsanlæg. Altså ikke noget krav til kompensation. Den forbedring af havmiljøet, som rensningen forventes at medføre sættes over styr.

Der er ingen detaljering af de kemiske forureningers afgrænsning i opgravningerne fra havet og i opfyldet fra byggepladser på land. Det er dokumenteret, at der forekommer betydelige sundhedsskadelige og miljøskadelige kemikalier flere steder og at de er stede i høje koncentrationer:

- hvordan og hvor meget vil blive sejlet på land og renses? Hvornår?
- hvor meget af opfyldet vil lettere eller sværere forurenede blive dumpet i Øresund?
- Hvordan vil de faktisk forekomne kemiske forureninger blive håndteret?
- Hvad forventes omkostningerne at være? Arbejdsmiljøet?

Rapporterne giver ingen sikkerhed for at den "lettere forurenede jord", der tænkes smidt i havet, faktisk håndteres forsvarligt. Og det uden miljømyndighedernes kontrol, men alene overladt til bygherre.

Overordnet set er Lynetteholm et fejlslagent projekt:

Der mangler totalt en beskrivelse af konsekvenserne af at inddrage et 2,96 m³ stort område af Øresund til land: ikke om der er en musling eller fugl mere eller mindre. Eller om havstrømmene bliver mere eller mindre salte. Men landskabsmæssigt, historisk, kulturelt, arkitektonisk, trafikalt, juridisk og fredningsmæssigt. Kan man uden videre beslutte at anlægge en sådan stor ø i Øresund? I resten af Danmark? På den svenske side? Hvad er konsekvenserne, hvis der bygges mange af den slags øer i havet omkring Danmark? Sammenkædning af jorddeponering, stormflodsikring, byggeplaner og øget biltrafik gennem havnetunnel er ingen begrundelse for at bygge Lynetteholm.

Det dybt problematisk, at et så stort projekt ikke er klimaberegnet. Hele anlæggets placering og etablering vil give massive CO₂ belastninger i alle faser: lastbilkørsel af jord (kan ikke bortforklares med at det alligevel vil forekomme), opgravning, påfyldning, nedramning af spuns vægge, opgravning til søs, sejlads til klappladser, bygning af

Nordhavnstunnel, efterfølgende motorvej til lufthavn, metro, byggeri af boliger og arbejdspladser på øen, kørsel af materialer, daglig færdsel på øen og i vandet omkring. Det er imod intentionerne i klimalovgivningen og vil betyde en belastning af Danmarks i forvejen dårlige klimaregnskab.

Der er heller ikke, som ved anden lovgivning, lavet økonomiske beregninger til brug for stillingtagen til det samlede projekt. Al økonomi forsvinder i By&Havn modellen: at alle de kommende udgifter skal kunne betales ved salg af byggegrunde på Lynetteholm. Hvad hvis det ikke sker? Skal øens kommende beboere betale med høje grundpriser eller høj udnyttelsesgrad uanset hvad? Skal infrastruktur betales gennem dyre grundsalg af de kommende beboere? Skal københavnernes alene betale for infrastruktur, medens andre tager indtægterne fra øen, der vel som udgangspunkt er offentlig ejet jord? Skal metrogæld slå Øresund ihjel? Vil der blive inddraget mere af Øresund, hvis indtjeningen ikke er høj nok eller der kan øjnes yderligere indtjening? Hvad sker der hvis folk slet ikke vil bo i de dyre boliger i København?

Vi kan se hvad der sker på Amager Fælled i øjeblikket. By&Havn inddrager natur til byggeri pga. penge de påstår mangler, hvilket ikke er dokumenteret for offentligheden. Vil det samme ske med tab af natur i Øresund?

Det er på høje tid at Øresund fredes og ikke bliver en affaldsplads for forurenede jord, derfor denne indsigelse mod Lynetteholm.

30-04-2021

Henrik Nielsen, speciallæge i samfundsmedicin.

Høringssvar om supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholmen

Journalnr. TS6040102-00024

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

Margretheholm bliver klemmt i forurening, støj og møg de næste 30 år

Vi bor på Margretheholm, som er en bydel med ca. 2000 beboere, heraf 500 børn. Vi er nærmeste naboer til Refshaleøen, og anlæggelsen af Lynetteholm vil derfor få massive konsekvenser for vores levede liv og hverdag.

Det er fortsat ikke undersøgt eller belyst, hvor meget støj, møg og forurening, der vil komme til vores bydel fra adgangsvejen over Margretheholm Havn, hvor der skal køre 700 lastbiler dagligt, 10 timer om dagen, i 30 år. Hvad betyder det for vores sundhedstilstand? Da anlægsarbejdet forventes at vare 30 år, må man forvente, at vores sundhedstilstand vil blive påvirket både i forhold til forurening, støj og møg. Det er videnskabeligt bevist, at såvel forurening som støj øger risikoen for dårlig livskvalitet og for tidlig død. Når politikerne samtidig taler om, at der skal være flere grønne og rekreative områder i København til gavn for børnefamilierne, så klinger det noget hult i vores bydel, hvor der bor mange børnefamilier.

Det fremgår af planen, at der kun skal være to veje ind til Lynetteholm, hvor der forventes at komme til at bo 35.000 mennesker. For det første en motorvej (Østre Ringvej). For det andet vores lille og meget smalle vej, Refshalevej. På Refshalevej forventes der at komme et afsindigt forøget antal biler dagligt. Flere end der i dag kører på "hovedvejen på Christianshavn", Torvegade. Udover at blive til skade for vores folkesundhed, vil den vanvittige trafik ødelægge et af Københavns smukkeste og mest fredede områder. Allerede fra starten af anlægsperioden vil vores børn få en farlig skolevej, grundet de mange lastbiler, der dagligt skal køre på samme vej, hvor der kun er markeret en cykelsti på vejen med en hvid streg.

Salamimetoden og manglende demokratisk proces

For det andet – og i sammenhæng hermed – undrer vi os over, at planen om etablering af en ny infrastruktur (havnetunnel/Østlig Ringvej og Metro), som fra politisk hold er italesat som en helt central præmis for Lynetteholmen, i høringsperioden er blevet adskilt fra planerne om Lynetteholmen således, at der nu skal tages stilling til projekterne lidt efter lidt – og ikke til hele projektet på én gang. Dette er udtryk for den såkaldte salamimetode, som er i modstrid med EU's VVM direktiv.

Der har endvidere været stort hastværk med at få truffet beslutninger vedr. Lynetteholm. Så meget hastværk, at vi oplever, at den demokratiske proces og involveringen af borgerne er blevet komplet tilsidesat. At bygherren By & Havn afholder et informationsmøde er ikke det samme som en egentlig politisk debat om, hvorvidt Margretheholm er det rette for København og den omgivende region. Vi er meget i tvivl, om der overhovedet er brug for Lynetteholm, og vi oplever det som et yderst klimaskadeligt projekt. Men vi har ingen mulighed for at give vores mening til kende politisk, da projektet både er fæstet og forventes besluttet og påbegyndt mellem to kommunalvalg. Det er ikke værdigt for demokratiet, at danmarkshistoriens største anlægsarbejde forventes vedtaget, uden at borgerne får indflydelse på beslutningen.

Klimasikring og jordtransport

For det tredje vil vi gøre indsigelse mod at lukke havneløbet ind mod Margretheholmen og Margretheholmens Havn af med en dæmning/klapbro. En sådan løsning vil de facto lukke et af Københavns centrale havnemiljøer. Vi mener, at en løsning med jordtransport via vandvejen bør genvurderes og/eller en løsning med en akvædukt. Dette af hensyn til et historisk rekreativt område, som bruges af mange borgere i København.

For det fjerde vil vi opponere imod, at Lynetteholm skulle udgøre den nødvendige klimasikring, som den fra starten er blevet "solgt" som. Det kræver ikke megen viden om projektet, før man med sin logiske sans kan se, at Lynetteholm ikke kan klimasikre København. Argumentet er, at Lynetteholm klimasikrer mod Nord. Men det kræver en dokport, som der ikke noget sted i VVM-rapporten er redegjort for, hverken mht. økonomi eller konkret udførsel.

VVM-rapporten fokuserer på Lynetteholm som eneste løsning til klimasikring. Det undersøges overhovedet ikke, hvilke alternative løsninger der kunne findes til at klimasikre København. Der er behov for seriøse overvejelser over, hvordan klimasikring af byen kan foregå mere bæredygtigt og virksomt, og med langt færre negative konsekvenser for borgernes sundhed og trivsel. De store miljø- og biodiversitetskonsekvenser, hvis der smides 80 mio. tons forurenet jord i Øresund, kan vi ikke rette op på igen.

Med venlig hilsen

Jakob og Charlotte Demant, Margretheholmsvej 65, 1432 København K

Fra: Bent Andersen <have104@hotmail.com>
Sendt: 1. maj 2021 09:45
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm journalnr. TS6040102-00024

Journalnr. TS6040102-00024 1. maj 2021

Trafikstyrelsen har i **Sammenfattende redegørelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm samt temarapport for uddybning af sejlrende og klaphavn** fra 31. marts 2021 i afsnit 3.5.1 anført:

Høringssvar vedr. vandgennemstrømning i Øresund og påvirkning af salttransporten til Østersøen Flere høringssvar, herunder fra Danmarks Naturfredningsforening, påpeger at etablering af Lynetteholm ikke må påvirke vandgennemstrømningen og saltbalancen i Øresund. Ved etablering af Øresundsforbindelsen var det et myndighedskrav, at der ikke måtte være en påvirkning, en såkaldt 0-løsning, hvilket også bør gælde for Lynetteholm. By & Havns bemærker bl.a.:

Det er alt i alt vurderingen, at Lynetteholms påvirkning af vand- og saltgennemstrømningen i Øresund, ikke foringer overfladevandområderne Øresund Nord, Køge Bugt og Østersø, da der ikke er en betydende påvirkning af hverken den økologiske eller kemiske tilstand.

og bemærket: Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger. Der henvises i øvrigt til, at der udarbejdes en supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, havstrategi, sejlrende og kumulative effekter.

Da hverken i By & Havns bemærkninger eller i den supplerende miljøkonsekvensrapport kan finde noget der forholder sig til mit høringssvar 608 angående ufuldstændige hydrauliske beregninger, gentager det her med en væsentlig opdatering f) om de store saltvandsindbrud til Østersøen.

Hydrauliske beregninger - ufuldstændige

Der er problemer i forhold til

- Vandudvekslingen mellem Øresund og Østersøen over Drogdentræsklen, specielt for salt
- Blokerings effekten i forhold til klimaændringer
- Effekten af Lynetteholm på høje højvande langs Øresundskysten
- Ændringer af overfladestrømmen øst for Lynetteholm
- Verificeringen af modellen. Den er utilstrækkelig og viser systematiske bias
- Nyt: der er ingen beregninger for de store saltvandsindbrud gennem Øresund til Østersøen

Kilder: Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm (MLy)

Baggrundsrapport vedrørende hydraulik (BHy)

Stormflodssikring af Kalveboderne – Spor 2 Samfundsøkonomi: Oversvømmelser og skadesomkostninger - 02-07-2020 (Rambøll 2020)

Nye:

Mohrholz (2018): Major Baltic Inflow Statistics – Revised

<https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2018.00384/full>

Mohrholz et al. (2015): Fresh oxygen for the Baltic Sea — An exceptional saline inflow after a decade of stagnation.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0924796315000457>

Ad a:

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

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

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

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

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

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

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

Beregnet blokering:

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

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

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

Nyt: SMHI grafer for *Accumulated inflow through the Øresund* for 1971 til 2020 var et meget atypisk år.

Ad b: Klimaændringer

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

BHy side 32 (Baggrundsrapport vedrørende hydraulik): Når der ses på blokeringseffekter af salttransporten, er påvirkningen lidt større. Her er det fundet at den blokerende effekt vil være

udlignet ved en havspejlsstigning på 4 cm. Tages der igen udgangspunkt i den nuværende rate for den effektive havspejlsstigning, vil blokerings-effekten genereret af Lynetteholm forventeligt være udlignet indenfor en periode på 25 år. Såfremt raten for havspejlsstigninger accelererer, vil perioden blive kortere.

Jeg har ikke i VVM-en kunnet finde noget om klimaændringernes betydning for havmiljøet i Østersøen (det er jo ikke fordi det ikke er belyst i et utal af undersøgelser). Højere havtemperaturer vil f.eks. føre til et generelt mindre iltindhold i vandet.

Der argumenteres med "positive" effekter af klimaændringer uden at de samlede negative effekter for Østersøen indgår i miljøvurderingen. Trafikstyrelsen må bede By og Havn om at få denne mangel belyst og vurderet.

Ad c: forskydning af høje højvande

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

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

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

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

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

Rambøll (2020) har for Københavns kommune regnet på Den Stille Stormflod, modellen passer godt på vandstandene i Køge og Hornbæk, men den undervurderer maks. vandstanden i Københavns Havn med ½ meter og varigheden af den høje vandstand (se Figur 11, midt). Det er formodentlig et problem med at modellere vandstrømmen over Dragørtærskelen. Modellen er desværre ikke testet mod vandstandene på Drogden, Dragør og Nordre Røse.

VVMen indeholde ingen beregninger for effekten af højere stormfloder, f.eks. plus ½, 1, 2, 3 meter oven i Den Stille og Bodil stormfloden. Så VVM-en siger ikke noget om effekten af Lynetteholm på vandstande i Øresund under stormfloder

Derfor må Trafikstyrelsen bede By og Havn om at få dette belyst og vurderet. Borgerne i Gentofte og Dragør skulle gerne kunne sove trygt om natten.

Ad d: Ændringer af overfladestrømmen øst for Lynetteholm

I Mly er der figurer, der viser dybdemidlede ændringer i strømmen øst for Lynetteholm. Hvis man går ned i bilaget Bhy er der figurer, der viser nogle eksempler på ændringer i overfladestrømmen fra figur 6-13 og frem. I forhold til "baggrunds"strømmen får jeg det til at ændringen kan være op til +50%. Problemet er en manglende analyse af sammenhængen mellem baggrundsstrømmen og øgningen af overfladestrømmen. Der mangler en dokumentation for at de eksempler der vises er for den maksimale strøm der optræder omkring middelgrunden. Når jeg tilfældigt de sidste måneder er gået ind på DMI-strøm, er der ofte at den sydgående strøm har matchet med det der er vist i BHy: så der forekommer sikkert stærkere strømme. I de senere år er der mange sejlere herunder undertegnede bemærket at strømmen i Øresund fra Nordhavn til Nordre Røse er blevet kraftigere. Det har været tilfældige bemærkninger, endda før Lynetteholm kom på bordet. Min tolkning er, at det er følge af udvidelsen af Ydre Nordhavn ud i Kongedybet (jeg ved godt at beregninger i VVM-en for udvidelsen viste at det kun ville være lokalt – det er jo det der er problemet med modellen – den beskriver ikke virkeligheden).

Trafikstyrelsen bør sikre, at der bliver lavet en frekvensberegning for ændringen af overfladestrømmen ud for Lynetteholm så betydningen for små både og havkajakker kendes.

Ad d: Verificering af modellen

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

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

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

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

På Figur A-3 til A-13 er sammenligning af målte og modellerede **vandstande** for 11 lokaliteter i Øresund. Desværre er Drogden ikke med, det havde været relevant da det er lige syd for tærsklen til Østersøen. For de to stationer der ligger lige nord for Dragørtærsklen (Dragør og Nordre Røse) passer modellen ikke så godt. Det forklares ved "datumfejl" – læs: når modellen ikke passer med data, ja så må data være fejlbehæftede.

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

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

Figur A-15 til Figur A-36 er sammenlignet målte og modellerede **saltholdighedsprofiler** syd for Hven og i Køge Bugt. For de 22 sammenligninger ses syd for Hven en systematisk begning af for lave værdier af saltholdigheden under springlaget (86 procent), mens der er en svag tendens til for høje beregnede saltværdier over springlaget (37 procent).

For Køge Bugt hvor der sjældent optræder springlag beregnes saltholdigheden for højt i 50% af eksemplerne.

Det tyder på at der er problem med at få en retvisende beregning af salttransporten over Dragørtærskelen.

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

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

Ad e: der er ingen beregninger for de store saltvandsindbrud gennem Øresund til Østersøen

Kilde: Mohrholz 2015 og 2018

De store saltvandsindbrud erstatter iltløst med iltholdigt bundvand i de dybere bassiner i Østersøen; først i Arkonabassinet, så Bornholmerbassinet og videre til de øvrige dybe bassiner i den indre Østersø.

De store saltvandsindbrud optræder med omkring 10 års mellemrum (de 3 sidste: januar 1993, januar 2003 og december 2014). Omkring 40% af salttransporten foregår gennem Øresund (i 1993 57%, i 2003

41% og i 2014 35 %. Indstrømningen gennem Øresund kommer først til Arkonabassinet og er mere saltholdigt end indstrømningen gennem Storebælt, der når frem til Arkonabassinet 1-3 uger senere. Der mangler beregninger på effekten af Lynetteholm på de store saltvandsindbrud gennem Øresund til Østersøen.

*Med venlig hilsen
Bent Andersen
Willemoesgade 54, 2.th.
2100 København Ø*

Sendt fra Mail til Windows 10

Fra: Bent Andersen <have104@hotmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 08:57
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm - Journalnr. TS6040102-00024

Journalnr. TS6040102-00024

1. maj 2021

Trafikstyrelsen har i **Sammenfattende redegørelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm samt temarapport for uddybning af sejlrende og klapping** fra 31. marts 2021 ikke forholdt sig til de manglende kompensationsafgravninger i projektet. For at kunne vurdere de kumulative effekter mv. er det væsentligt at kende den fremtidige vandgennemstrømning af Øresund.

Jeg genindsender derfor mine oprindelige bemærkninger fra høringssvar 608 fra 25. januar 2021 i håb om en stillingtagen fra Trafikstyrelsen.

Samtidig kan jeg konstatere at tredje høring bl.a. handler om vandkvalitet, herunder Lynetteholm projektets påvirkning af tilstand og målsætninger for vandområderne. Det kan man vel ikke gøre uden at have et rimeligt retvisende modelgrundlag at gøre det på. Jeg formoder også at Arkonabassinet og Bornholmerdybet også er nationale vandområder med en målsætning.

Ad a: Vandudvekslingen mellem Øresund og Østersøen over Drogdænsklen, specielt for salt

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

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

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

Saltvandsindstrømningen fra Øresund til Østersøen er vigtig for ikke at forringe havmiljøet i Østersøen.

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

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

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

Sædvanligvis der er en lagdeling i Øresund med en nordgående overfladestrøm af ferskvand fra floderne der løber ud i Østersøen og en sydgående bundstrøm af tungere iltholdigt saltvand fra Kattegat.

Lynetteholm vil derfor i væsentlig grad reducere indstrømningen af saltvand over bunden i den vestlige del af Øresund omkring Middelgrunden. Det vil reducere salt og iltindholdet i Østersøen – og påvirke bl. a. torskebestanden i Østersøen i negativ retning.

Beregnet blokering:

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

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

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

Som noget nyt kan jeg tilføje: at SMHI's grafer for *Accumulated inflow through the Öresund* for 1971 til 2020 viser at **2018 var et meget atypisk år** med meget ringe vandtransporten gennem Øresund (https://www.smhi.se/hfa_coord/BOOS/Oresund.html). De hydrauliske beregninger for 2018 giver derfor et misvisende billede af transporten af salt og iltholdigt vand til Østersøen.

Med venlig hilsen

Bent Andersen

Willemoesgade 54, 2.th.

2100 København Ø

Fra: Bent Andersen <have104@hotmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 09:11
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm, Journalnr. TS6040102-00024

Journalnr. TS6040102-00024

2. maj 2021

Trafikstyrelsen har i ***Sammenfattende redegørelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm samt temarapport for uddybning af sejlrende og klapning*** fra 31. marts 2021 i afsnit anført:

"3.5.7 Høringssvar vedr. uddybning af Kronløbet og Svælget

En borger har i sit høringssvar efterlyst formålet og nødvendigheden af uddybningen af Kronløbet og Svælget. Der er intet kort, der viser det påtænkte uddybningsområde, og den påtænkte uddybnings kote fremgår ikke klart.

Miljøstyrelsens bemærkninger: Oversigtstegningen i temarapporten giver ikke et præcist billede af opgravningsområderne. By & Havn har i den nye supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, havstrategi, sejlrende og kumulative effekter fremlagt reviderede oversigtstegninger over diverse opgravningsområder samt en oversigt over prøveanalyser med reference til optagningsstedet og en redegørelse for, hvilke data der indgår i beregning af de viste gennemsnitsværdier.

og bemærket: Trafikstyrelsen henviser til, at der udarbejdes en ny supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, havstrategi, sejlrende og kumulative effekter. "

I rapporten *Lynetteholm – Tillæg til miljøkonsekvensrapport – uddybning af sejlrende* er udførlig behandling af uddybningen Svælget (80 sider), mens uddybningen af Kronløbet er noget hastigt behandlet på 2 sider i bilag 1 (side 167) - eksempelvis er der ni fejl i kildehenvisningerne til godt 900 sider i tre rapporter; den viste kortskitse er ganske utydelig, signaturerne passer ikke og der står vistnok "vest for Skudeløbet", som jo må være et sted i Kalkbrænderihavnen.

I By & Havns forklæde hedder det:

"Uddybning af sejlrende i Svælget syd for Middelgrunden og en mindre uddybning af sejlrende i Kronløbet.

Redegørelsen for uddybning af sejlrender er indeholdt i en selvstændig miljøkonsekvensrapport, der indeholder en beskrivelse af uddybningen og dets miljøpåvirkninger."

Når jeg læser bilag 1, vil jeg stadig mene, at der ikke er en tilstrækkelig beskrivelse af uddybningen, da der f.eks. mangler nogle linjer om hvilken kote man vil uddybe til i Kronløbet og hvilken garanteret dybde der skal være for gennemsejling af Kronløbet; oversigtstegningen er så utydelig "at den ikke giver et præcist billede af opgravningsområdet."

Når jeg så sammenholder det med bilag 2 og bemærkningerne i lovforslag nr. L 220, hvor hedder det:

3.1.1.5. Uddybning af sejlrende

Aktiviteter, der knytter sig til kysten og adgangen til Øre- sund, vil blive påvirket af arealinddragelsen til Lynetteholm. Sejlads i Lynetteløbet vil således blive umuligt, hvor- for Kronløbet fremtidigt skal benyttes til både rekreativ og kommerciel sejlads, og der vil derfor være behov for uddybning af Kronløbet.

Som en konsekvens af etablering af Lynetteholm blokeres Kongedybet vest om Middelgrund, hvorfor skibstrafik til og fra Prøvestenen i fremtiden skal anløbe fra sydøst. Dette betyder at skibe sejlede fra og sejlede mod nord skal svaje omkring Sydkardinalen, i området benævnt Middelgrunden. I denne forbindelse uddybes havbunden i området for at udvide området hvori skibe kan svaje.

Området i Svælget er i dag en indsejling til Prøvestenen, hvorfor vanddybden i dele af området er tilstrækkeligt. Det foreslås at uddybe til en garanteret dybde på 12,8 meter.

Benyttes dette opnås en uddybningsmængde på 140.880 m³ fra Svælget og 28.180 m³ fra Kronløbet.

kan jeg se, at kortskitsen i bilag 2 ikke stemmer overens med uddybningerne i Kronløbet, at der ikke er foreslået en garanteret dybde i Kronløbet, at der for Kronløbet er en uoverensstemmelse mellem uddybningsmængderne i lovforslaget i forhold til bilag 1.

Jeg har noteret at "foreligger ikke forureningsundersøgelser af materialet, der skal opgraves" i Kronløbet og at "forurenet materiale vil blive deponeret". Det burde vel være undersøgt og beskrevet, hvor det skulle deponeres, når det nu indgår i en miljøkonsekvensrapport?

Med venlig hilsen

Bent Andersen

Willemoesgade 54, 2.th.

2100 København Ø

Fra: Bent Andersen <have104@hotmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 14:06
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm, Journalnr. TS6040102-00024

Journalnr. TS6040102-00024

2. maj 2021

Trafikstyrelsen har i **Sammenfattende redegørelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm samt temarapport for uddybning af sejlrende og klapning** fra 31. marts 2021 har ikke forholdt sig den manglende analyse af effekten af Lynetteholm på høje højvande langs Øresundskysten. For at kunne vurdere de kumulative effekter af sedimentspild mv. er det ikke uvæsentligt at vide om der sker en forskydning af de høje højvande.

Jeg genindsender derfor mine oprindelige bemærkninger fra høringssvar 608 fra 25. januar 2021 i håb om en stillingtagen fra Trafikstyrelsen.

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

Ad c: forskydning af høje højvande

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

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

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

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

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

Rambøll (2020) har for Københavns kommune regnet på Den Stille Stormflod, modellen passer godt på vandstandene i Køge og Hornbæk, men den undervurderer maks. vandstanden i Københavns Havn med ½ meter og varigheden af den høje vandstand (se Figur 11, midt). Det er formodentlig et problem med at modellere vandstrømmen over Dragørtærskelen. Modellen er desværre ikke testet mod vandstandene på Drogden, Dragør og Nordre Røse.

VVMen indeholde ingen beregninger for effekten af højere stormfloder, f.eks. plus ½, 1, 2, 3 meter oven i Den Stille og Bodil stormfloden. Så VVM-en siger ikke noget om effekten af Lynetteholm på vandstande i Øresund under stormfloder

Derfor må Trafikstyrelsen bede By og Havn om at få dette belyst og vurderet. Borgerne i Gentofte og Dragør skulle gerne kunne sove trygt om natten.

Med venlig hilsen

Bent Andersen
 Willemoesgade 54, 2.th.
 2100 København Ø

Fra: Bent Andersen <have104@hotmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 16:31
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm - Journalnr. TS6040102-00024

Journalnr. TS6040102-00024

2. maj 2021

Trafikstyrelsen har i **Sammenfattende redegørelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm samt temarapport for uddybning af sejlrende og klapping** fra 31. marts 2021 ikke forholdt sig efterlysningen af frekvensberegning for ændringer af overfladestrømmen øst for Lynetteholm. For at kunne vurdere de kumulative effekter på sejladssikkerheden mv. er det ikke uvæsentligt at kende til ændringerne i strømforholdene.

Jeg genindsender derfor mine oprindelige bemærkninger fra høringssvar 608 fra 25. januar 2021 i håb om en stillingtagen fra Trafikstyrelsen.

Kilder: *Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm (MLy)*
Baggrundsrapport vedrørende hydraulik (BHy)

Ad d: Ændringer af overfladestrømmen øst for Lynetteholm

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

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

Trafikstyrelsen bør sikre, at der bliver lavet en frekvensberegning for ændringen af overfladestrømmen ud for Lynetteholm så betydningen for små både og havkajakker kendes.

Med venlig hilsen

Bent Andersen
Willemoesgade 54, 2.th.
2100 København Ø

Fra: Bent Andersen <have104@hotmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 17:40
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm - Journalnr. TS6040102-00024

Journalnr. TS6040102-00024

2. maj 2021

Trafikstyrelsen har i **Sammenfattende redegørelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm samt temarapport for uddybning af sejlrende og klappning** fra 31. marts 2021 ikke kommenteret min kritik af den anvendte **hydrauliske model** for Øresund. For at kunne vurdere de kumulative effekter mv. er det væsentligt at den anvendte hydrauliske model giver rimelige retvisende resultater.

Jeg genindsender derfor mine oprindelige bemærkninger fra høringssvar 608 fra 25. januar 2021 i håb om en stillingtagen fra Trafikstyrelsen.

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

Ad d: Verificering af modellen Den er utilstrækkelig og viser systematiske bias

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

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

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

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

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

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

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

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

Figur A-15 til Figur A-36 er sammenlignet målte og modellerede **saltholdighedsprofiler** syd for Hven og i Køge Bugt. For de 22 sammenligninger ses syd for Hven en systematisk begning af for lave værdier af saltholdigheden under springlaget (86 procent), mens der er en svag tendens til for høje beregnede saltværdier over springlaget (37 procent).

For Køge Bugt hvor der sjældent optræder springlag beregnes saltholdigheden for højt i 50% af eksemplerne.

Det tyder på at der er problem med at få en retvisende beregning af salttransporten over Dragørtærskelen.

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

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

Med venlig hilsen

Bent Andersen

Willemoesgade 54, 2.th.

2100 København Ø

Fra: Bent Andersen <have104@hotmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 18:44
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm - Journalnr. TS6040102-00024

Journalnr. TS6040102-00024

2. maj 2021

Trafikstyrelsen har i **Sammenfattende redegørelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm samt temarapport for uddybning af sejlrende og klapning** fra 31. marts 2021 ikke forholdt sig til de **negative effekter af klimaændringerne** for Østersøen, men kun inkluderet de "positive" i miljøvurderingen. For at kunne vurdere de kumulative effekter mv. er det væsentligt at kende de fremtidige klimaændringer effekt på vandmiljøet i Østersøen. Saltvandsindbruddene med iltholdigt vand gennem Øresund vil fremover få større betydning for havmiljøet i Østersøen.

Samtidig kan jeg konstatere at tredje høring bl.a. handler om vandkvalitet, herunder Lynetteholm projektets påvirkning af tilstand og målsætninger for vandområderne. Det kan man vel ikke gøre uden at have et rimeligt retvisende modelgrundlag at gøre det på. Jeg formoder også at Arkonabassinet og Bornholmerdybet også er nationale vandområder med en målsætning.

Jeg genindsender derfor mine oprindelige bemærkninger fra høringssvar 608 fra 25. januar 2021 i håb om en stillingtagen fra Trafikstyrelsen.

Kilder: Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm (MLy)
Baggrundsrapport vedrørende hydraulik (BHy)

Ad b: Blokerings effekten i forhold til klimaændringer

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

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

Jeg har ikke i VVM-en kunnet finde noget om klimaændringernes betydning for havmiljøet i Østersøen (det er jo ikke fordi det ikke er belyst i et utal af undersøgelser). Højere havtemperaturer vil f.eks. føre til et generelt mindre iltindhold i vandet.

Der argumenteres med "positive" effekter af klimaændringer uden at de samlede negative effekter for Østersøen indgår i miljøvurderingen. Trafikstyrelsen må bede By og Havn om at få denne mangel belyst og vurderet.

Med venlig hilsen

Bent Andersen

Willemoesgade 54, 2.th.
2100 København Ø

Fra: Bent Andersen <have104@hotmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 19:37
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm - Journalnr. TS6040102-00024

Journalnr. TS6040102-00024

2. maj 2021

I Sammenfattende redegørelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm samt temarapport for uddybning af sejlrende og klapning fra 31. marts hedder det:

"3.14.3 Høringssvar vedr. opfyldelse af miljømål for danske og svenske vandområder

Vattenmyndigheten Södra Östersjön påpeger i deres høringssvar, at der i miljøkonsekvensrapporten savnes en vurdering af, hvordan de udpegede vandområder i Danmark og Sverige påvirkes af projektet. Der henvises til Vandrammedirektivet og Weser-dommen.

By & Havns bemærkninger: Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm kapitel 12, at vandmiljøet i Københavns Havn og Øresund ikke vil blive påvirket væsentligt. Det fremgår desuden af miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, at bundvegetation og marin fauna, herunder ålegræsforekomster, ikke vil blive påvirket væsentligt.

By & Havn vurderer, at påvirkningerne som følge af det samlede projekt Lynetteholm ikke vil føre til forringelse af overfladevandområderne Øresund Nord, Køge Bugt og Østersø. Projektet er altså også på dette punkt i overensstemmelse med den gældende danske lovgivning og EU's vandrammedirektiv. Dokumentation herfor findes i den nye supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, havstrategi, sejlrende og kumulative effekter.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen henviser til den nye supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, havstrategi, sejlrende og kumulative effekter.

Og

3.14.7 Høringssvar vedr. gennemstrømning i Øresund/blokering

Flere myndigheder, Malmö Stad, Vattenmyndigheten Södra Östersjön og Länsstyrelsen i Skåne er bekymret for Lynetteholms påvirkning af vandgennemstrømningen i Øresund. Herudover er der kritik af beregningsgrundlaget for vurdering af gennemstrømning samt at Lynetteholm ifølge miljøkonsekvensrapporten vil reducere gennemstrømningen med 0,25 pct. Myndighederne er kritisk over for argumentet om, at blokeringen vil blive udlignet som følge stigningen i havspejlet som følge af klimaforandringerne.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen kan oplyse, at der pågår dialog mellem de svenske myndigheder og bygherre vedr. dette emne. Bygherre forventer at kunne besvare disse spørgsmål baseret på de allerede gennemførte analyser og miljøvurderinger. Styrelsen afventer denne afklaring."

Jeg kan ikke se hvordan By & Havn kan vurdere, at der ikke vil være nogen forringelse af vandkvaliteten i Østersøen og at By & Havn kan besvare spørgsmålet om vandgennemstrømningen til Østersøen "på de allerede gennemførte analyser", når der ikke er foretaget beregninger for de store saltvandsindbrud gennem Øresund til Østersøen.

Samtidig kan jeg konstatere at tredje høring bl.a. handler om vandkvalitet, herunder Lynetteholm projektets påvirkning af tilstand og målsætninger for vandområderne. For at kunne vurdere de kumulative effekter mv. er det væsentligt at vide hvordan Lynetteholm påvirker saltvandsindbruddene til Østersøen med iltholdigt vand gennem Øresund. Disse indbrud vil som følge af klimaændringerne med højere havtemperaturer fremover få større betydning for havmiljøet i Østersøen.

Der er ingen beregninger for de store saltvandsindbrud gennem Øresund til Østersøen

Kilder: Mohrholz (2018): Major Baltic Inflow Statistics – Revised

<https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2018.00384/full>

Mohrholz et al. (2015): Fresh oxygen for the Baltic Sea — An exceptional saline inflow after a decade of stagnation.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0924796315000457>

De store saltvandsindbrud erstatter iltløst med iltholdigt bundvand i de dybere bassiner i Østersøen; først i Arkonabassinet, så Bornholmerbassinet og videre til de øvrige dybe bassiner i den indre Østersø.

De store saltvandsindbrud optræder med omkring 10 års mellemrum (de 3 sidste: januar 1993, januar 2003 og december 2014). Omkring 40% af salttransporten foregår gennem Øresund (i 1993 57%, i 2003 41% og i 2014 35 %). Indstrømningen gennem Øresund kommer først til Arkonabassinet og er mere saltholdigt end indstrømningen gennem Storebælt, der når frem til Arkonabassinet 1-3 uger senere.

Der mangler beregninger på effekten af Lynetteholm på de store saltvandsindbrud gennem Øresund til Østersøen.

Med venlig hilsen

Bent Andersen

Willemoesgade 54, 2.th.

2100 København Ø

Fra: Bent Andersen <have104@hotmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 20:30
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm, Journalnr. TS6040102-00024

Journalnr. TS6040102-00024

2. maj 2021

I det ikke-tekniske resume i *"Lynetteholm – Tillæg til miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrender"* fremgår

"Påvirkninger fra det samlede projekt / kumulative påvirkninger Der er foretaget en samlet vurdering af, hvorvidt der er kumulative påvirkninger af det samlede projekt i forhold til andre projekter. Dvs. om hvorvidt etablering og drift af Lynetteholm, uddybning af sejlrender og klapning af havbundsmaterialer som forbundne aktiviteter har en miljøpåvirkning og om denne miljøpåvirkning i sammenhæng med omgivende kendte projekter og aktiviteter har en væsentlig miljøpåvirkning. Det er vurderet, at der ikke er væsentlige kumulative miljøpåvirkninger."

Ser man på rapporten:

LYNETTEHOLM TILLÆG TIL MILJØKONSEKVENSRAPPORT – PÅVIRKNINGER FRA DET SAMLEDE PROJEKT

Projekt navn Lynetteholm
 Projektnr. 1100038380
 Kunde By & Havn
 Version 03 Dato 30-03-2021
 Udarbejdet af OG, METW

Kontrolleret af METW

Godkendt af SGRJ

Vurdering af påvirkninger fra det samlede projekt bestående af Lynetteholm, uddybning af sejlrender og klapning af havbundsmaterialer

Bemærker jeg

- At rapporten er udarbejdet og kontrolleret af den samme person; næppe i overensstemmelse med god rådgiver skik.
- At der i 8. konklusion intet står om miljøpåvirkning i sammenhæng med omgivende kendte projekter og aktiviteter, så hvorfor står der så i det ikke-tekniske resume at "Det er vurderet, at der ikke er væsentlige kumulative miljøpåvirkninger"?

Når jeg dykker ned i kapitel 7. *Kumulative påvirkninger mellem det samlede Lynetteholm projekt og andre planer og projekter* forbavses jeg gang på gang.

Udpegede blandingszoner	1. afsnit	Størrelsen af den kumulativ påvirkning er ikke vurderet
	2. afsnit	Det er ikke dokumenteret at overlap af "under blandingszone" koncentrationer ikke "kumulativt" kommer over.
Etablering af ny containerterminal og krydstogtsterminal		Her har man glemt uddybningen til 12,5 m for den nye containerterminal på Ydre Nordhavn

Eablering af Nordhavnstunnel og etablering af erstatningshavn	4. afsnit	Meget uforståeligt. Hvordan kommer flytningen af containerterminalen ind her? Vejdirektoratet omtaler ikke nogen steder siltgardiner – bruges de ved uddybningen til containerterminalen? (så hvorfor ikke også til udgravningen til Lynetteholm?). Baggrunden for vurderingen er uforståelig. Det væsentlig her var vel de kumulative effekter af sedimentspild fra Nordhavnstunnelen og anlægget af Lynetteholm, som følge af strømhvirvlen i Svanemøllebugten som udvidelsen af Nordhavnsspidsen har skabt.
Omlægning af spildevandsledninger U1 og U4 ifm. anlæg af Lynetteholm		Omlægningen kan da ikke være et særskilt projekt, når det er en direkte følge af Lynetteholm. Omlægningen burde da vel være indarbejdet i MKR for Lynetteholm, så Folketinget kan vedtage anlægsloven på et oplyst grundlag?
Udbygning af Renseanlæg Lynetten og Renseanlæg Damhusåen		Øh? Udbygningen sker for at kunne overholde de nye skærpede vandkvalitetskrav i 2027, så det kan ikke være en positiv kumulativ miljøpåvirkningen man kan fylde oven på.

Det kan ikke være rigtigt at offentligheden skal præsenteres for et sådan ufærdigt og utilstrækkeligt produkt, når Trafikstyrelsen gentagne gange i ***Sammenfattende redegørelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm samt temarapport for uddybning af sejlrende og klapning*** fra 31. marts 2021, har henvist til, "at der udarbejdes en ny supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, havstrategi, sejlrende og kumulative effekter".

Med venlig hilsen

Bent Andersen

Willemoesgade 54, 2.th.

2100 København Ø

Høringssvar til supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *"at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu."*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *"Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter."* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages før det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EU's VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersøens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FN's medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltsbroen, byggeri af Femern-forbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringernes påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

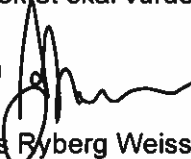
Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EU's VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højrisikoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Mvh



Jens Ryberg Weissfeld
Margretheholmsvej 48 6 th
1432 København K
Direkte: 28783237

Fra: Christian Prip <cpr@fni.no>
Sendt: 1. maj 2021 18:36
Til: VVM-Sager
Cc: DN Bornholm
Emne: Indsigelse fra DN Bornholm overfor miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm ud for København

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

Danmarks Naturfredningsforening Bornholm gør hermed indsigelse overfor miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm ud for København.

Som andre høringsparter, ikke mindst DN København og Länsstyrelsen Skåne, frygter vi for virkningerne på Østersøens havmiljø af den reducerede vandgennemstrømning i Øresund som følge af Lynetteholm og den dermed reducerede salttransport på 0,21 – 0,23%.

Som det fremgår af høringssvaret fra DN København:

"Gennemstrømningen af relativt salt havvand fra Kattegat/Nordsøen til Østersøen forgår langs bunden af Øresund via en række dybe render. Etablering af Lynetteholm vil blokere en af disse render, Kongeløbet. Det betyder at salt bundvand presses op til overfladen allerede ved Københavns Havn frem for længere mod syd i Østersøen."

"Sammenlignes med etableringen af Øresundsforbindelsen var det et internationalt krav, at anlægget ikke måtte reducere gennemstrømningen, den såkaldte nulløsning. Der blev i forbindelse med udformningen af Øresundsforbindelsen foretaget kompensationsafgravninger på ca. 6 mio. m³ havbund, til en pris af ca. 2 mia. kroner, for at overholde kravet om nulløsningen."

Da alt andet end en nulløsning for vandstrømmen til og fra Østersøen også her vil være uacceptabelt, opfordrer vi til, at Lynetteholms omfang og placering tilpasses, så dette kan opnås, og at der gennemføres en række nye modelberegninger som dokumenterer dette.

Som DN København mener vi, at havmiljøet i Østersøen er et internationalt anliggende, og at man derfor i stedet for eksperter hyret af bygherren selv bør lade en uafhængig ekspert eller myndighed, gerne fra Sverige, stå for beregning af vandgennemstrømning og salttransport.

For DB Bornholm
Christian Prip

Fra: Dunja Gry <dunjagry@gmail.com>
Sendt: 1. maj 2021 18:42
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Til Trafikstyelsen,

Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdig og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnernes og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

KH
Dunja Gry Jensen
Bjerregårdsvej 2, st
2500 Valby

Fra: Regitze Estrup <eztiger@live.dk>
Sendt: 1. maj 2021 19:25
Til: VVM-Sager
Emne: lynetteholmen

Til Trafikstyrelsen,
Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.
Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig
herlighedsværdi og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til
sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er
blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet
af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnere og danskerne
med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå
gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved
den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en
påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på
bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og
umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst
forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en
grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende
folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Mvh

Regitze Estrup

Fra: Mirjam Bastian <mirjambastian@gmail.com>
Sendt: 1. maj 2021 19:40
Til: VVM-Sager
Emne: høringssvar vedr. Lynetteholmen

Til Trafikstyelsen,
Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdig og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige. Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnere og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Mvh Mirjam Bastian

Fra: heidikatzenelson@gmail.com
Sendt: 1. maj 2021 20:05
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Til Trafikstyrelsen,

Vedr. Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdig og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnere og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Mvh.
Heidi Katzenelson
22808104

Fra: Lissen Rasmussen <lissen.rasmussen@gmail.com>
Sendt: 1. maj 2021 20:47
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar

Journalnr. TS6040102-00024

Kbh. d. 1. maj 2021

Høringssvar til supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Klimasikring

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der: *"at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu."*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *"Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter."* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages førend det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EU-retten

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, hvilket er åbenlyst i strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter.

Østersøens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringernes påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring finansiering og organisering af Lynetteholm. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højrisikoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Mvh. L. Sahl

Fra: Julie Hennecke Hartmann <juliehennecke@gmail.com>
Sendt: 1. maj 2021 21:08
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Til Trafikstyrelsen,

Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdig og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnere og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Vh
--

Julie Hennecke Hartmann
Production Designer

'Krag og Virkner' | Monday Productions

T: +45 60636206
M: juliehennecke@gmail.com
W: juliehennecke.com

Fra: Sara Lillie Gornitzka <sara@saralillie.com>
Sendt: 1. maj 2021 21:15
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Til Trafikstyrelsen,

Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdig og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnere og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uheldig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Med venlig hilsen / Best regards

Sara Lillie Gornitzka

T: [60 61 41 06](tel:60614106)
M: sara@saralillie.com
<http://saralillie.com>

Fra: Mette Munk Plum <mette@munkplum.dk>
Sendt: 1. maj 2021 22:13
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Til Trafikstyrelsen,

Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdig og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnernes og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Venlige hilsener fra

Mette Munk Plum

Peter Rørdamsvej 24, 1 th
2400 Kbh NV
T: +45 20220171

T2-57

Fra: sara thelle <sarathelle@gmail.com>
Sendt: 1. maj 2021 22:37
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Til Trafikstyrelsen,
Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Jeg mener, som borger bosiddende i nærområdet (indre Frederiksberg), at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdig og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for, at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnere og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed. Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Med venlig hilsen
Sara Thelle
Carit Etlars Vej 11
1814 Frederiksberg C

Sara Thelle
+45 30 30 88 14

Fra: Anne Østerud <anneosterud@hotmail.com>
Sendt: 1. maj 2021 22:49
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Til Trafikstyelsen,

Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdig og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnere og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

KH

Anne Østerud

Sendt fra min iPhone

Fra: Søren Meyer <sor1meyer@gmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 11:01
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdi og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnernes og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en for længst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Søren Meyer

TZ-60



Østerbro Havnekomité

1. maj 2021

Høringssvar til Lynetteholm – Tillæg til miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrender

Øresunds havmiljø

Rambølls konklusioner om påvirkning af havmiljøet under udgravning og opførelse af Lynetteholm bygger ikke på målinger af, hvor stor indflydelsen reelt bliver for havmiljøet i Øresund. De bygger nogle modelberegninger, der f.eks. ikke tager hensyn til, at slam ikke har en ens kornstørrelse og derfor ikke synker med samme hastighed.

Det er korrekt, som rapporten konkluderer, at *arealmæssigt* er det område af Øresund, der bliver direkte berørt af grave- og påfyldningsarbejder ved anlæg af Lynetteholm ikke stort i forhold til hele den nordlige del af Øresund, der omfatter området fra Gilleleje til Drogden mellem København og Malmø. Øresunds bund er dannet under den sidste istid, hvor en stor gletscher har presset sig ned igennem Øresund og ramt en hård bund af kalk syd for Drogden. Nordpå har gletscheren gravet et meget stort hul med en dybde på omkring 40 m. Der kommer der ikke lys ned på bunden og derfor vokser der kun en snæver bræmme af havskov nærmest kysten, der ikke er så vigtig for det øvrige liv i Øresund.

Anderledes med det område, der bliver direkte berørt, hvis Lynetteholm skal anlægges. Det udgør en mosaik af lavvandede banker mellem kysten København-Skovshoved og Skåne, herunder Amager, Saltholm, Peberholm og Middelgrunden. Det er et lavvandsområde, hvor lyset kan trænge ned i 10-12 m dybde, med banker af morænesand og store sten, beklædt med hhv. Ålegræs og store alger. **Det udgør Øresunds højproduktive spisekammer og vigtigste yngleområder for fisk og smådyr, bygget af havskove med stor fangst af CO₂ og dæmpende effekt på kysterosion.** Derfor giver det ingen mening alene at benytte områdets *areal* i forhold til hele det nordlige Øresunds areal som en parameter for dets betydning for naturen i Øresund. **Det er det vigtigste produktive område i Øresund, der vil lide ubodelig skade, hvis det løbende bliver påvirket af slam fra jordarbejde, der vil vare adskillige år.**

Så Rambølls konklusion, at det berørte område udgør en meget lille del af det nordlige Øresund og derfor ikke betyder noget for livet i Øresund, er forkert. **Det er netop det område, der skal fredes og ikke udsættes for slam i store mængder, hvor kun det mest grovkornede bundfælder sig**

hurtigt lige omkring Lynette-perimeteren og i klappingsområderne i Køge Bugt, mens resten spredes over meget større områder afhængigt af vind og strøm og kun bundfældes langsomt.

Vi henviser til høringssvar fra hhv. havprofessor Dorthe Krause-Jensen og hendes forskergruppe ved Aarhus Universitet og Länsstyrelsen Skåne samt DN's skrivelse, underskrevet af borgmestre fra Gilleleje til Køge, med kraftige protester og advarsler mod det meget mere omfattende projekt, som Lynetteholm udgør og som vil vare 30-50 år bare at opføre.

Østersøens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er også skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet, der med sin dybde er en vigtig transportvej af saltvand til Østersøen, som er meget afhængig af saltvand og ilt fra Nordsøen, ind gennem Øresund og Storebælt.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal derfor tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen. Resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltsbroen, byggeri af Femern-forbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen, der er en konvention om grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Hvis planer, programmer eller konkrete projekter kan forventes at medføre grænseoverskridende miljøpåvirkninger, træder konventionen i kraft. Den er underskrevet af FN's medlemslande og forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand ved grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Så det er godt, at Sverige er blevet hørt, da det deler Øresund med Danmark. Men Tyskland bør også høres, pga. risikoen for uoprettelig skade på Østersøen. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så de er vigtige at inddrage.

Klimaforandringerne

Det er også vigtigt at inddrage klimaforandringernes påvirkninger. VVM-rapporten angiver, at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendige, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra, at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt en forståelse for, at klimaforandringerne foregår. Derfor må det også være relevant at tage højde for, at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "Med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold, modarbejder klimaændringerne Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten."

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet. Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der: "*at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu.*"

Derfor virker det modstridende, at VVM-rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går imod Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *“Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter.”* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden. Bevoksede dæmninger af jord tæt på land ville være en billigere og bedre løsning for både vandmiljø, fugle og mennesker. Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport. I sig selv er jorddeponiet Lynetteholm ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Ved anlæg af en dokport samt Lynetteholm, er vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge. Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195 m bredt. Men for at Lynetteholm skal kunne klimasikre, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De undersøgte løsninger, hvoraf den foretrukne løsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80 m. Lynetteholm bør ikke vedtages førend det er klarlagt, på hvilken måde Kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Konklusion

Lynetteholm må betegnes som et højrisikoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Indsendt af

Østerbro Havnekomité
v/Bestyrelsesformand Inger Hutters
ingerhutters@gmail.com

Fra: Jan Boman <jbrejse@hotmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 11:55
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende Lynetteholm - indsigelse mod igangsætning eller vedtagelse af enhver anlægsaktivitet relateret hertil.

Jeg gør hermed indsigelse mod igangsætning af enhver form for anlægsarbejde - herunder forberedende arbejde - med det formål at anlægge den såkaldte "Lynetteholm".

Det **samlede** projekt - projektet som helhed: fra idé over behovsanalyse, over behov og eventuelle alternativer til konsekvenser - har på **intet** tidspunkt været til hverken debat, i høring eller på anden måde været genstand for en samlet behandling, som har været grundig og offentlig, og hvor der har været mulighed for at tage stilling til det.

Med projektets enorme påvirkning - ikke kun i anlægsfase, men i den evighed, den såkaldte 'holm' står - giver det sig selv, at der ikke kan tages beslutning om aktiviteter, der reelt sætter projektet i gang.

Alene af den grund kan en anlægslov som fremlagt ikke vedtages. Der kan - som det fremgår ovenfor - heller ikke inden for andet regi eller lovgivning sættes reelle anlægsarbejder i gang på, før det er sket. Længere er den ikke!

(NÅR projektet som helhed fremlægges til **reel** vurdering, debat og beslutning skal det første og vigtigste punkt være at gøre klart, at projektet - også med mere eller mindre reelle ændringer - for evigt vil fjerne Københavns særkende og måske mest værdifulde egenskab som by ved hav og sund: Visuelt, æstetisk, praktisk og især kulturelt ødelægger man aktivt alle væsentlige værdier ved at lukke den historiske del af byen inde - og samtidigt fjerne hele udsigten til Øresund over vandet mod Sverige.

Og den udsigt vil man erstatte med en dysfunktionel kloning af Miamis skyline og det grimme af det grimme fra Sydhavnen? NOT!)

Venlig hilsen

Jan Boman

Rudolph Berghs Gade 14
2100 København Ø

Fra: Sanne Korn <sannekorn@yahoo.com>
Sendt: 2. maj 2021 12:30
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Her er mit høringssvar:

Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdi og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnernes og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Venlig hilsen Sanne Korn, Østerbro, København

Sender : Sanne Korn

Fra: mik stangerup <mikstangerup@gmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 14:24
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdi og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnere og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Mik Stangerup, Thyvej 9. 2720 Vanløse

Høringssvar Miljøvurdering Lynetteholm.

Prepared by: Jan Harries Hansen	Date: 20210415	Revised: 20210424
Subject: Fornyet Miljøvurdering		
Remarks: Jorddepot		

Jan Harries Hansen
Hjortekærvej 125A
2800 Lyngby
jan@harrieshansen.dk

Om mig:
Civilingeniør, sejler, dykker, klima og miljøbevidst og meget andet.
Medlem af sejlklubben Lynetten

Iagttagelse

De omfattende analyser af miljøforhold i havet og på land, dertil hørende analyse af kompenseringsforanstaltninger, sejladsikkerhed mm., viser tydeligt de meget komplekse forhold, som gør sig gældende ved at placere et jorddepot ved indsejlingen til København. Det er et stort udredningsarbejde, som trods seriøse indsigelser fra kompetente organisationer, bagatelliserer den negative påvirkning af Øresund og Østersøen.

Tilsvarende ses meget skadelige påvirkninger på land pga. den intensive lastbil trafik og negative påvirkning af de rekreative aktiviteter i området. Dertil kommer den negative påvirkning for den kommercielle skibstrafik.

Omfanget af den negative påvirkning, vil der naturligvis være uenighed om. Men det er uden for enhver tvivl, at der er negative miljø konsekvenser af jorddepotet. Dertil kommer adskillige supplerende negative konsekvenser.

Samfundets nytte af jorddepotet er yderst tvivlsom. Dertil kommer, at der findes alternative og bedre muligheder for at udnytte overskudsjorden. Overskudsjord er en ressource.

Det er ude af proportion at etablere et jorddepot af den størrelse på baggrund af de mange negative påvirkninger. Det er ikke en samfundsmæssig god investering og det er næppe en god investering for bygherren By og Havn.

Det er således ikke risikoen værd, at etablere jorddepotet på et kritisk sted i Øresund. Der er oplagt bedre alternativer. Disse bør, som minimum undersøges.

Usikkerheden bør komme miljøet på land og til havs til gode.

Indsigelser:**HAVET ER IKKE EN LOSSEPLADS!**

Jorddepotet Lynetteholmen tjener ikke almenvellets interesse. Depotets samfundsnytte harmonerer ikke med risici og ulemper. Det må betragtes som et miljømæssigt og økonomisk højrisikoprojekt.

Jorddepotet vil med sin placering foran det historiske Trekroner fort og tilhørende opfyldning af Reden være en utilgivelig krænkelse af vigtige historiske områder i Danmarks og Københavns historie. Et kulturhistorisk forræderi og ringeagt, som normalt ikke accepteres i Danmark.

Jorddepotet vil væsentligt påvirke den rekreative udnyttelse af Øresund. Området er desuden transportkorridor for både erhverv og lyst sejlads. De negative påvirkninger vil kunne mærkes i et meget stort område af regionen.

Jorddepotet er visionsløst og skadeligt. Jorddepotet vil reducere muligheden for at udvikle cirkulær økonomi med hensyn til jordrensning, erstatning for ikke-fornybare ressourcer –som grus og sand osv.- Og dermed bremse for den teknologi og forretningsudvikling, som skal gøre Danmark til et miljø foregangsland og eksportør af grønne løsninger. Jorddepotet bliver således en bremse på en ønsket udvikling til skade for miljø og beskæftigelse.

Bemærkninger:

Der er ikke, i dette høringssvar, taget stilling til supplerende anvendelser af området som ny bydel, klimasikring, rekreativt landområde osv. Undersøgelsen omfatter udelukkende etablering af et jorddepot. En evt. yderligere nyttiggørelse af området ligger en generation ude i fremtiden og kan tilsyneladende ikke håndteres i den aktuelle VVM-redegørelse. Det er en skræmmende, visionsløs fremgangsmåde.

Samfundsøkonomi.

Etablering af jorddepotet efter beskrivelserne i VVM rapporterne vil:

- Sende ca. 350 lastbiler gennem i forvejen trange korridorer på Amager. (De skal naturligvis også retur)
- Samlet årlig mængde estimeres til 2½ mio Ton eller 10.000 ton pr dag.
- Forøge trængsel på vejnettet på store dele af Amager
- Forøge slitage på vejnet og ejendom.
- Genere støj og forurening
- Uundgåeligt forøge antallet af trafik drab og skader.
- Forøge antallet af forurenings relaterede sygdomstilfælde og dødsfald.
- En ekstra vej skal etableres i konflikt med samfunds-kritisk infrastruktur. Havnepladser nedlægges.
- Spildevandsledninger fra renseanlæg til hav skal omlægges.
- Føringsveje af højspænding, fjernvarme mm. skal omlægges.
- Bruge vigtige ressourcer, sand, sten osv. osv. Som kunne være brugt mere fornuftigt
- Overskudsjord er også en ressource, som ikke bør deponeres på dybt vand.
- Uundgåelig påvirke værdien af privat ejendom, især langs ruten for lastbiltrafikken

Den samlede samfundsomkostning er betydelig. Til gengæld er gevinsten ikke eksisterende. Det er et samfundsøkonomisk højrisikoprojekt, som ikke er i almenvellets interesse.

Investerings.

Bygherren ønsker adgang til et depot for overskudsjord. Mængden af overskudsjord vurderes til at være konstant pga. den høje aktivitet i København. Dette er ikke ensbetydende med at tilførslen til depotet vil være konstant. De mange tiltag til cirkulær ressource håndtering og in-situ rensning, vil givet reducere mængden af jord til deponi. Dertil kommer at markedet for jorddeponering liberaliseres. Bygherrer vil i fremtiden nøje vurdere disse forhold, da det er en del af Bygherremanifestet. Punkt 12 "Ansvarligt forbrug og produktion", punkt 13 "Klima-indsats" og naturligvis punkt 17 "Partnerskaber for handling". Det er sårbart for bygherrer at sende store lastvognstog gennem byen. Miljø begrænsninger, trængsel og beboerprotester kan gøre transporten gennem byen uforholdsmæssig kostbar og give negativ PR. En oplagt risikofaktor. Det er overoptimistisk, at satse på uændret jord tilførsel. Depotet vil næppe kunne fyldes op på 30 år.

B&H estimerer etableringsomkostningerne for jorddepotet til 2½ MiaKr. Det er antageligt lavt sat. Iflg. B&H's regnskaber er indtægten for jord til deponering 110 MioKr/år. I lyset af ovenstående vurderinger vil denne indtægt falde. Men for eksemplets skyld kan tilbagebetalingstiden beregnes ved en rente på 0%. 2500/110 år eller ca. 23 år. Ved 2 % pa. er tilbagebetalingstiden 30 år. Det er en meget lav return of investment set i lyset af den store usikkerhed mht. etableringsomkostninger og indtægter. Det er efter al sandsynlighed en løbende underskudsforretning. Det kan desuden risikere at stå ufærdigt til 'evig tid'.

Konklusion:

Jorddepotet er hverken en samfundsøkonomisk eller privatøkonomisk fordel. Det er en meget risikabel investering. Og tilmed unødvendig, da der naturligvis findes bedre alternativer.

Konkurrence forvridning og hæmmende for den grønne forretningsudvikling. Risiko.

Genbrug af jord og ikke mindst rensningen har inspireret store jordhåndteringsfirmaer til at gå ind i udvikling af nye kompetence og forretningsområder. Disse vil naturlig gavne den danske eksport og beskæftigelse. Organisationen Dansk Byggeri har i sit høringssvar gjort opmærksom på deres

bekymring, at By&Havn med deres forslag om opførelse af deres eget jordkarteringsanlæg, skævvrider den frie konkurrence. De ulige konkurrencevilkår for modtagelse af jord, fratager således disse nye udviklingsselskaber muligheden for at konsolidere sig på dette nye marked. Det må anses for konkurrenceforvridende og hæmmende for den nødvendige udvikling af nye teknologier at fokusere så massivt på en enkelt dominerende løsning, deponi. Det vil give den netop liberaliserede adgang til jordhåndtering urimeligt svære vilkår. Det er ikke rimeligt at en kommunal virksomhed, By&Havn, således får en dominerende og dermed ødelæggende indflydelse på en nødvendig og ønsket udvikling. Omvendt, vil en succesfuld cirkulær jordhåndtering fjerne grundlaget for jorddepotet og påføre B&H store tab.

Herlighedsværdi, rekreative aktiviteter, maritim kulturarv, historie og gravfred.

Her er tale om 'immatrikulere værdier', som ikke kan værdi sættes eller erstattes.

Historie.

Området, som tænkes anvendt til jordopfyldning, har været ramme om vigtige historiske begivenheder i flere omgange. Især huskes 'Slaget på Reden' i 1801 og efterfølgende "Københavns bombardement" og det smertelige tab af flåden i 1807. En begivenhed, som blev enden på Danmarks status som sømagt.

Det er utænkeligt at anlægge et jorddepot på et vigtigt, historisk sted. Et historisk sted, som også er grav for mange søfolk.

Ville et tilsvarende projekt på land blive tolereret? Jorddepot på Dannevirke? Dybbøl?

UTÆNKELIGT!!

Historien er stadig levende. Flådeegene, som blev plantet som konsekvens af tabet af flåden, er netop meldt klar til brug !!!

Rekreative aktiviteter.

Den rekreative anvendelse af området er betydelig. Der sejles, motioneres, fiskes mm. i området. Et område som også er en vigtig transportkorridor for mindre fartøjer. Dertil en vigtig og sikker adgangsvej til de mange havnepladser i Københavns havn.

Jorddepotet vil i væsentligt omfang påvirke fritidssejladserne fra Kbh. Havn negativt. Dertil kommer en ikke uvæsentlig forøgelse af risiko for uheldige hændelser for både fritidssejlere og kommerciel skibsfart.

Havnepladser, som ikke er beliggende i Københavns havn, vil ligeledes blive påvirket negativt. Især Margretheholm Havn og Københavns Motorbådsklub. Det er sandsynligt, at disse havne ikke vil kunne drives med de restriktioner der påtænkes. Dette vil give et tab på ca. 800 havnepladser i et område, som mangler pladser til fritidssejlere. Det skal desuden bemærkes, at disse havne er bygget og finansieret af bådejerne, som derfor naturligvis har et særligt forhold til havnen. Området har mange besøgende til gavn for Københavns kultur og erhvervsliv.

Herlighedsværdi.

Den fri udsigt over havet er under pres. Store dele af Østerbro er visuelt lukke inde af Jernbanedæmning og den store udbygning af Nordhavn. Langs Havnefronten skyder store huse op tæt på kajen. Der er endnu udsigt fra Langelinie og Toldboden til det smukke Trekroner fort og Øresund. Dette vil et lavt jorddepot naturligvis ikke påvirke. Men det må forventes, hvis det nogensinde bliver fyldt op, at det 'vil gå i skov'. Enten af sig selv eller ved offentlig indblanding. Er det det Københavneren vil? Udsigt til en skov?

Konklusion

Det er overvejende sandsynligt, at Københavns befolkning -og Danmarks befolkning for den sags skyld- ikke ønsker disse negative påvirkninger til fordel for et visionsløst jorddepot. Et jorddepot, som dybest set er unødvendigt og tilmed skadelig for den grønne omstilling landet ønsker.

Fra: Trine Bloch Larsen <triblola@gmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 17:11
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdi og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnernes og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Mvh
Trine Bloch Larsen

Fra: Tine Munch Pedersen <tinemunch@gmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 17:31
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen - TS6020102-00024
Vedhæftede filer: fejl på hjemmeside ang høringsfrist.PNG

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9417444

Høringssvar vedrørende supplerende miljøkonsekvensrapport.

Jeg tillader mig - udover miljøaspektet - også at beskrive mine bekymringer om andre aspekter af projektet Lynetteholm, som jeg mener, bør tages i betragtning.

Som borger i Danmark og København har jeg følgende indvendinger

- Tidshorisonten: Det bekymrer mig, at man vil igangsætte et megaprojekt, som har en tidshorisont på 50 år. Det er bekymrende, at de politikere, som er ansvarlige for beslutningen om projektet, ikke vil være i live, når det har været i gang i en årrække og når det skal afsluttes. Vil de kommende generationer bakke op om beslutningen og fortsætte arbejdet, eller vil projektet blive droppet halvvejs med ukendte miljøkonsekvenser som følge?

- Økonomien: Så vidt jeg kan læse mig frem til, er den samlede økonomi i projektet 20 mia. kroner. Det er dog meget usikkert, om det estimat vil holde de næste 50 år, og det er også uklart, hvorfra projektet vil skaffe finansiering, hvis det viser sig, at de 20 mia. ikke er nok. Med erfaringen fra andre store projekter, fx det nye signalsystem på jernbanen, er det meget usandsynligt, at de første estimater holder. Og hvis de manglende penge skal hentes fra andre områder, vil det skabe stor utilfredshed i befolkningen.

- Kommunikation og demokrati: De første planer om Lynetteholm blev så vidt jeg husker lanceret af Lars Løkke Rasmussen i 2018. Som jeg husker det, blev det præsenteret som en beslutning, der allerede var taget: "Om 50 år får vi en ny ø i København, og det er nødvendigt, så vi kan klimasikre byen". Det er en vildledning af befolkningen at fortælle, at der skal en lang proces til at beslutninger og høringer, før en så stor beslutning kan tages, og det gav en følelse af, at man lige så godt kan opgive at pege på, hvorfor Lynetteholm evt. ikke var så oplagt en ide.

Derudover vil jeg også gerne gøre opmærksom på, at denne høring på Trafikstyrelsens hjemmeside i dag, 2. maj, bliver beskrevet som udløbet! (se billede herunder, som også er vedhæftet som fil). Der er ikke annonceret et tidspunkt på dagen, hvor høringen udløber. Det bør undersøges juridisk, om denne fejl skal medføre, at høringsperioden forlænges. I hvert fald svækker det tilliden til høringens seriøsitet og til myndigheden, at høringen beskrives som udløbet inden fristen.



Så er der materialet fra By og Havn. Her kommer citat fra "Faktaark om jordtransport" fra By og Havns hjemmeside. Faktaarket indledes med følgende sætning: "Lynetteholm bliver en helt ny bydel midt i Københavns Havn, der kan bidrage til at stormflodssikre byen fra nord og skabe plads til ca. 35.000 beboere og lige så mange arbejdspladser." Her er det fuldstændig udeladt, at det endnu ikke er besluttet i Folketinget at igangsætte projektet og at det skal gennem en beslutning. Dette mener jeg også, er vildledende i et såkaldt "faktaark".

Derudover er det særdeles vildledende, når transportminister Benny Engelbrecht på det seneste har udtalt, at man endnu ikke har besluttet, hvad Lynetteholm skal bruges til. Er der tale om en minister, som ikke selv har læst det grundlag, beslutningen skal tages på? Ikke engang et lettilgængeligt faktaark fra By og Havn?

Som nabo til et Lynetteholmsprojekt har jeg følgende indvendinger

- Jordtransport: Det er uundgåeligt, at Lynetteholmsprojektet vil medføre øget transport af jord gennem København. Det kan godt være, at transport af jord fra byggeprojekter allerede foregår, men projektet vil kræve mere transport end blot den, der allerede foregår, og det kan ikke undgå at få negative konsekvenser for trafiksikkerhed og forurening af luften i byen, og dermed store miljømæssige konsekvenser.

- Vandkvalitet: Det vil ikke være sandsynligt, at de mange etablerede badezoner ikke vil blive påvirket af al den (forurenede) jord, som skal hældes i havnen. Miljøundersøgelsen vurderer ikke, at det vil påvirke meget, men enhver påvirkning er et tilbageskridt for det fantastiske badevand, vi har.

- Arbejdsarealer i anlægsfasen: På kortene i materialet er der anlagt et arbejdsareal stødende direkte op til vores grundejerforening. Det er ikke klart for mig, hvad det arbejdsareal betyder konkret, men det er klart, at jeg er bekymret for støj og luftkvalitet på et område,

hvor der bor mange tusinde mennesker, heriblandt en stor andel af børn (byggeriet Udsigten og rækkehusene i området).

- Støj: Ifølge naboer er det blevet beskrevet, at der vil forekomme arbejde om natten, bl.a. med pilotering. Det virker dog helt unødvendigt at skulle larme om natten med helbredsfare for os, der bor tæt på projektet, i et projekt, der er sat til at vare i 50 år.

- Lynetteholm Havn: Som nabo til Lynetteholm Havn er det en stor del af vores hverdag at nyde miljøet på havnen med vores børn. I de forelagte planer er der lagt op til, at havnen vil blive betjent med en bro, der kan åbnes, så skibene kan komme ind og ud. Det er dog langt fra nok at kunne sejle ind og ud morgen og aften, hvis det fine havnemiljø skal bevares for både sejlerne og naboerne. Det vil være et stort tilbageskridt for fritidslivet i København, hvis livet i havnen ødelægges, og en stor skamplet kulturelt set, at Borgerrepræsentationen i KBH og Folketinget med en beslutning om Lynetteholmen ikke ærer det sejlermiljø, som er opbygget af brugerne selv for år tilbage.

Jeg vil alt i alt opfordre til, at Lynetteholmsprojektet sættes i bero, til der har været en gennemsigtig, demokratisk proces om beslutningen pga. de ovennævnte punkter.

Sådan som "debatten" har kørt indtil videre, har der ikke været en reel inddragelse af alternative synspunkter, end at København skal have en ny ø, som er nødvendig i forhold til klimasikring, boliger og udvikling.

Med venlig hilsen
Tine Munch Pedersen

--
Tine Munch Pedersen
Luftmarinegade 108
1432 København K

T: 25 18 32 53

Fra: Sixten Rasmussen <sixten22privat@gmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 17:32
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Vedrørende projektet Lynetteholm.
Journal nr. TS6040102-00024

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdi og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnernes og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

- Sixten Rasmussen

Høringssvar ang. Lynetteholmen,
dens ødelæggende virkning på Margretheholms Havn
og sejlmiljøet i København generelt.

Indsendt af... Ilse Jespersen
Gåsebæksvej 16
2500 Valby

FRI IND OG UDSEJLING FOR ALLE!....AKVADUKT!.....JA TAK!

Lidt om os i Margretheholms Havn som vi selv har bygget...

Klubben,- og dermed dens medlemmer, har i alle årene betalt og vedligeholdt alt hvad der findes i havnen.

"Vild Med Vand" som blev iværksat af Flid, Dansk Sejlunion og Nordea Fondet, har vi været en del af lige fra starten og Margretheholms Havn er i dag en vigtig del af lokalmiljøet.

Vi har glade gæstesejlere som meget gerne må fortsætte med at besøge Margretheholms Havn.

En velfungerende Junior afdeling, som i år udvides med et tilbud til de helt små kommende sejlere.

Sejlerskolen for de voksne er konstant overtegnet og det er klubbens egne medlemmer der underviser i sejlads og vedligeholder skolebådene, sammen med elever og klubbens båd-eksperter,

Alt i alt.. et lærerigt og inkluderende miljø for børn, unge og gamle.

I vores klubstruktur, vedtaget af medlemmerne, har man,- når man får fast bådplads, mulighed for at betale en del af udgiften med pligtarbejdstimer, derved holdes prisen på pladser nede og alle kan være med, altså et godt socialt grundlag for sejlmiljøet i København.

Kapsejlads... Hver Tirsdag + Stævner med deltagelse fra Nord og Syd,
Danmarksmesterskabet for Spækhuggere er også blevet afholdt i Margretheholms Havn.
Alt dette ændres radikalt af Lynetteholmen idet der ikke er plads nok til at etablere nye kapsejladsbaner i nærheden af vores havn når "Jorddepotet" har snuppet en stor luns af Øresund.

Margretheholms Havn blev bygget mens B&W stadig var en aktiv virksomhed og jord og vand var i lav kurs, så den husleje klubben har betalt i alle årene er rent overskud.. i alt...ca. 50 millioner.

Derudover har Margretheholms Havn været et aktiv når grundene til Margrethehusene skulle sælges og "Øen Hibes"...så alt i alt... BØR Margretheholms Havn bevilges en AKVADUKT og derved bevare sin selvstændighed med FRI IND OG UDSEJLING FOR ALLE
alt andet er utilstedeligt.

B/H's øjeblikkelige behov for indtjening på jordkørsel, kan ikke betragtes som gyldig grund til at forringe/ødelægge vores havn.... og det gør man hvis vi bliver lukket inde bag en klapbro...

uanset åbningstider vil det være en forringelse for medlemmer og gæstesejlere.

Sø-redningen vil måske kunne komme ud af havnen men det vil ikke være muligt i hårdt vejr at bringe en nødstedt båd med mast i sikker havn hvis broen er lukket.

Det er ikke muligt,- i en havn som vores med direkte adgang til Øresund, at operere med åbningstider, idet det er vejret og bølgerne der bestemmer hvornår man kan sejle, der kan meget let opstå farlige situationer hvis havnen er lukket og vejret er dårligt.

Man må sige at vores skiftende bestyrelser har gjort det godt! Margretheholms Havn er stadig selvstændig og har aldrig modtaget en krone i tilskud, som sagt har vi betalt,- og vi har været et aktiv for kommunen, vi bør behandles ordentligt og B&H bør sættes på plads af politikkerne som oprindeligt har ansvaret for de budgetoverskridelser der i dag og i al hast, tvinger Lynetteholmen igennem uden respekt for det bestående.

S/K Lynettens medlemmer er,- for størstedelens vedkommende, bosat i Københavns Kommune og vi fortjener en ordentlig behandling af de politikere som er ansvarlige for de beslutninger som B/H gør til virkelighed.

Venlig Hilsen Ilse Jespersen.

Fra: Anne Andersen <anne.andersen@outlook.dk>
Sendt: 2. maj 2021 19:45
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar ang. Miljøvurdering, journalnr. TS6020102-00024

Ang. Høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrender, samt kumulative effekter af Lynetteholm projektet.

Jeg må med stor skuffelse konstatere at jeg i By og Havns supplerende miljøkonsekvensrapport ikke har fundet svar på hvad jeg har pointeret i tidligere høringssvar vedr. etableringen af Lynetteholm. Som jeg skrev i mit forrige høringssvar:

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

"Nu kan jeg så konstatere at By og Havn også vil uddybe Kronløbet og at de samlede effekter stadig ikke er vurderet. Dette er jo endnu et gravearbejde i området inden for en kort årrække og det må forventes at der er en akkumulativ effekt. Derfor undrer det mig gevaldigt at der endnu ikke er lavet en vurdering af de samlede effekter på dyreliv, planteliv såvel som vandkvalitet.

Udover Svanemøllebugten, er jeg også bekymret for de samlede påvirkninger af de værdifulde ålegræsenge vest for Trekronerfortet som jo over en årrække vil blive påvirket af den gentagne forplumring. Denne påvirkning er heller ikke vurderet hverken i VVM'en eller i temarapporten. Da Lynetteholm er flyttet helt ud i Kongedybet af hensyn til ålegræsengene, må de jo vurderes som vigtige, derfor undre det mig at de samlede effekter ikke er vurderet som en selvfølgelig heraf."

Jeg har ved gennemlæsning af den sidste rapport i tillægget som skulle dække de samlede og indbyrdes kumulative påvirkninger af Lynetteholm projektet, ikke kunne finde svar på ovenstående spørgsmål om vandkvaliteten i Svanemøllebugten og de gentagne påvirkninger af de værdifulde ålegræsenge vest for Trekronerfortet fra forskellige projekter over en årrække. Det undrer mig meget da det jo netop er de kumulative effekter og vandkvaliteten som Trafikstyrelsen har bedt By og Havn om at belyse i denne nye rapport.

På s. 8 står der under befolkning og sundhed: "Der graves kun i vinterhalvåret, uden for badesæsonen". Dette må siges at være en sandhed med modifikationer. Vinterhalvåret er en del af badesæsonen for en stigende andel af befolkningen. Med en hurtig søgning viser det sig at der alene i København er 14.000 medlemmer af vinterbadeklubber indregistrerede i kommunen. Hvis vi tager de omkringliggende kommuner (Køge Bugt og Øresund Nord) med skal dertil lægges 16.098 medlemmer. Dette er kun medlemmer og da langt de fleste vinterbadeklubber i hovedstaden har ventelister på op til flere år, er der mange der vinterbader uden at være i klub. Denne vinter har der sågar været trængsel om bade faciliteterne ved Svanemøllebugten, så man fristes til at antage at der er flere der bader i vinterhalvåret end på det rapporten kalder "sæsonens" (sommerens) få gode badedage. Med andre ord, det er altså ikke en uvæsentlig del af den københavnske befolkning der bader i vinterhalvåret, men dette er slet ikke belyst i rapport, skønt det har været pointeret i tidligere høringssvar.

Apropos befolkning og sundhed, kan jeg stadig ikke se, at man har forholdt sig til det, jeg også skrev i mit første høringssvar:

"Jeg har desuden bemærket at vandtemperaturen i Inderhavnen og i Svanemøllebugten vil blive højere om sommeren og lavere om vinteren, samt at der vil komme en øget ophobning af tang inde i Svanemøllebugten om sommeren. Om sommeren må det det betyde at de nuværende lugtgener, der i dag kun optræder periodisk, vil blive forøget på grund af mere tang og højere temperatur. Varmt vand kan jo ikke indeholde ligeså meget ilt som koldere vand og det må da formodes at det kan lede til episoder med iltsvind især som følge af de igangværende klimaforandringerne. Derudover er havet jo med til at afkøle byen om sommeren, en varmere havtemperatur må lede til en øget varmeøseffekt som man ser det i mange andre storbyer. Dette kan føre til flere hedeslag og være til stor gene for borgerne i København. Jeg kan ikke forstå at disse problemer slet ikke er behandlet, hvorfor der så jo heller ikke er foreslået afværgemuligheder. Som vinterbader er jeg selvfølgelig glad for at vandtemperaturen bliver lavere om vinteren, men varm luft over koldt vand giver havgus ved let østenvind. Hyppigheden og udbredelsen af havgus må nødvendigvis øges med en større temperaturforskel. Det kan gøre det rigtig surt at bo København om vinteren, hvis byen dækkes af havgusen omkring havnen og et pænt stykke ind i byen. Det er uforståeligt at denne problemstilling slet ikke er undersøgt i miljøvurderingen. Man burde da undersøge om det er et stort eller lille problem, for hvem ønsker at bo og færdes i tåge fra november til marts?"

Her undrer jeg mig gevaldigt over at varmeø-effekter stadig ikke er behandlet. Disse effekter er veldokumenterede og har været kendt fra alverdens storbyer i flere årtier. Disse effekter vil med de igangværende klimaforandringer kun forværres hvorfor de samlede og kumulative effekter af Lynetteholm heller ikke er belyst i denne nye rapport.

Fra: Tommy Andresen <tommyandresen@live.dk>
Sendt: 2. maj 2021 20:35
Til: VVM-Sager
Emne: høringssvar Lynetteholmen

Hvem skal betale for skader på veje og bygninger i medfør af mere end 700 40 tons lasbiler dagligt i smalle gader og på små veje i Kbh?

Mvh

Tommy Andresen

Vibevej 6

Fra: Jeanette Schou <jeanette_schou@hotmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 20:39
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Vedr Lynetteholm.
Journal # TS6040102-00024

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Drop Lynetteholmen og koncentrer jer om stormflods sikring i stedet
INGEN i København tror på at Lynetteholmen vil skaffe billige boliger til Københavnerne. Man kan langt billigere samarbejde med omegnskommunerne og udbygge infrastrukturen.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdi og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnerne og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bl.a. ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet. I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Med enlig hilsen
Jeanette Land Schou

Jeanette Land Schou
mobil: 0045 21478838
website: https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1ldH04-000f1T-3U&i=57e1b682&c=KcVO5dHCDR8u5TDyPr4MM3EjYe_8KRvBIIcMEcxVyLhq1pW9cKmaKdMlwB1voWq2WLO-

aVjD29Yn2oqbJzeKwP-nkyN08vV8zpyoRMPwlxIFVh09vXDkWM6SNrqINHFOB-
mFAdCkA5QJfl0iZnaGi5ulJ6_NkLURiiOj5oFnpX2V47jF4GZ8uMr5QxsE1BC5GeohtosjxwjTEoLvbLMRDg

TS6040102-00024 - Lynetteholmen

Jeg har en række bemærkninger til det materiale, som foreligger.

Indledningsvis vil jeg gerne gøre indsigelse mod, at By og Havn får en bemyndigelse til at foretage "dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelse af anlægsprojektet" Det er en alt for bred bemyndigelse uden grænser.

By og Havn er et selskab, der har en egen interesse i at gennemføre projektet. Det er et problem, at Folketinget skal træffe beslutning på baggrund af rapporter, som er udarbejdet efter bestilling fra By og Havn. Der bør være en neutral instans, der sørger for, at hele projektet bliver oplyst på neutralt grundlag.

By og Havn har store kommercielle interesser i projektet, det må ikke vægte højere end borgernes interesser.

Det materiale, som By og Havn har fået udarbejdet er partsindlæg, og der er ikke et modspil, der sikrer borgernes interesser. Det er et komplekst projekt til mere end 100 mia. kr. som bliver vedtaget uden en tilstrækkelig grad af borger involvering.

Det er mit klare indtryk, at alle indsigelser er fuldstændig forgæves og for døve øre. Det er en beslutning, der allerede er reelt truffet – men det er svært at gennemskue, hvem, der har truffet beslutningen. Folketinget får ikke mulighed for at træffe en beslutning på et oplyst grundlag. Det er et kæmpe demokratisk problem.

Der er ikke foretaget en reel behandling af fordele og ulemper, der giver beslutningstagerne mulighed for at vurdere, om de påståede fordele der er forbundet med projektet modsvarer ulemperne.

Det er først og fremmest et problem, at det samlede projekt, der indeholder boliger, metro og motorvej ikke bliver vurderet samlet set. Projektet giver jo slet ikke mening, hvis ikke der skal bygges boliger og etableres den fornødne infrastruktur.

Er der lavet et samlet co2 regnskab? Hvilken påvirkning vil projektet have på Danmarks co2 regnskab? Er det en tidssvarende og samlet set bæredygtig måde at byplanlægge på? Man er nødt til at se på et samlet projekt, for at kunne tage stilling til projektet.

Er der lavet en exit strategi, som man kan iværksætte, hvis der ikke er jord nok, eller hvis det viser sig, at antallet af tomme lejligheder i København fortsætter med at stige, så der rent faktisk ikke er brug for alle de lejligheder, eller hvis ejendomspriserne pludselig begynder og falde, og man ikke kan få investeringer til at bygge?

Det fremgår af påvirkningen af kulturarv er i moderat grad – det er jeg bestemt ikke enig i. Den historiske indsejling til København ødelægges. Hele udsynet fra Langelinje over mod Trekroner og den smukke horisont, hvor man kan se over til Sverige – den bliver ødelagt! Muligheden for at stå på Trekroner og forestille sig forsvaret af København og slaget på reden – det bliver ødelagt. Det er vigtig kulturarv, og det er ikke en påvirkning af moderat grad – det er i allerhøjeste grad.

Alt den graven op og ned må alt andet lige påvirke vandkvaliteten i havnen, hvor der er rigtig mange, der nyder at bade. Særligt vinterbadning er blevet meget populært, så det problem kan ikke løses, som foreslået ved, at man graver i vinterhalvåret.

Nordhavn bliver påvirket af 50 db i anlægsfasen, det vil sige, at vi kommer til at blive påvirket af konstant støj i årevis. Det er ingen trøst, at det kun er i dagtimerne – det er simpelt hen en ulidelig belastning at blive udsat for konstant støj fra nedramning. Vi har i Nordhavn nu i mere end 5 år levet med støj fra byggepladser, og jeg havde den forventning, at det nu var ved at være på sidste vers. Nu starter der så endnu et projekt, hvor larmen bliver konstant og ubærlig. Det er endvidere ødelæggende for hele den ydre havn, der ligeledes vil blive påvirket af støj.

By og Havn vurderer ikke, at støjen fra anlægsarbejdet vil medføre påvirkninger på menneskers sundhed. Hvad bygges det på? De vurderer selv, at støjen i de nærmeste boligområder vil være høj og generende. Det stresser helt vildt at blive påvirket af støj også selvom det kun er i dagtimerne. Det bør uddybes, hvilken påvirkning støjen vil have på menneskers sundhed. By og Havn bør tvinges til at finde på mere støjsvage metoder til at nedramme.

Der beskrives en række afværgningsforanstaltninger – den mest effektive er nu at undlade at gennemføre projektet.

Med venlig hilsen

Marianne Stigborg

E-mail: marianne@stigborg.dk

Fra: Hans Rugaard <hansrugaardjensen@msn.com>
Sendt: 2. maj 2021 20:55
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

TS6040102-00024

Den supplerende miljøkonsekvensrapports konklusioner er en potentiel forringelse af den økologisk tilstand og bør ikke accepteres før alle parametre er fyldestgørende kortlagt. By&Havn bør allokere reelle ressourcer til at klarlægge de mange ukendte parametre i kemisk og økologisk tilstand og herpå kortlægge faktiske hydrografiske forhold i Øresund og Køge bugt, således at By&Havn kan præsenteres en miljøkonsekvensrapport på et troværdigt niveau.

Med venlig hilsen

Hans Rugaard Jensen

Margretheholms Havn
København

Fra: Peter Land <land124@hotmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 21:02
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm. Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdi og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnere og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Hilsen
Peter Land

Fra: Adda Djørup <addadjorup@icloud.com>
Sendt: 2. maj 2021 21:42
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Til Trafikstyelsen,

Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdi og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnernes og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

KH Adda

Sendt fra min iPhone

Fra: Michael Lunøe <michael.lunoe@gmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 21:42
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdi og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnere og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bl.a. ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Mvh. Michael

Fra: Tommy.Andersen@sas.dk
Sendt: 2. maj 2021 22:01
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdi og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Ud over dette vil man også spærre en af Københavns største lystbådehavne inden bag en bro bygget til jordtransport. Denne vil kun give meget begrænset ud og indsejlings muligheder til alle Magretheholms medlemmer, hvilket er helt urimeligt. Ud over dette vil det helt ødelægge muligheden for sejlere at gæste havnen hvilket har store økonomiske konsekvenser for havnen og de faciliteter som er til rådighed.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnernes og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Med venlig hilsen
Tommy Doktor Andersen
Falkoner Alle 26A 2tv
2000 Frederiksberg

This e-mail (including any attached documents) is proprietary and confidential and may contain legally privileged information. It is intended for the named

recipient(s) only. If you are not the intended recipient, you may not review, retain, copy or distribute this message, and we kindly ask you to notify the sender by reply e-mail immediately and delete this message from your system. Thank you.

E-mail is susceptible to unauthorised alterations which may corrupt

the message of the e-mail. SAS Group only sends and receives e-mails on the basis that SAS Group is not liable for any unauthorised alterations.

Fra: Mikkel Eggers <mikkel.eggers@gmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 22:03
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholmen
Vedhæftede filer: Høringssvar, Lynetteholm supplerende VVM, 2. maj 2021.DOCX; ATT00001.TXT

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9417571

Hej!

Jeg vedhæfter her mit høringssvar i forbindelse med Lynetteholmen. Svaret er udfærdiget af en nabo bosiddende på Margretheholmen. Med denne mail bakker jeg hermed op om vedhæftede svar ligesom mange andre bosiddende på Margretheholmen.

Mvh.

Høringssvar til supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *“at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu.”*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *“Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter.”* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages førend det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EUs VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersøens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltsbroen, byggeri af Fermen-forbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringerne påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højrisikoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Fra: Mette Sattrup <mettesattrup@gmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 22:06
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholmen
Vedhæftede filer: Hvzringssvar, Lynetteholm supplerende VVM, 2. maj 2021.DOCX; ATT00001.TXT

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9417597

> Hej!

>

> Jeg vedhæfter her mit høringssvar i forbindelse med Lynetteholmen. Svaret er udfærdiget af en nabo bosiddende på Margretheholmen. Med denne mail bakker jeg hermed op om vedhæftede svar ligesom mange andre bosiddende på Margretheholmen.

>

> Mvh.

Høringssvar til supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *"at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu."*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *"Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter."* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages før det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EUs VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersøens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltsbroen, byggeri af Fermen-forbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringerne påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højrisikoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Fra: Maria Szathmari <mszat@rocketmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 22:09
Til: VVM-Sager
Emne: Vedr.: Indsigelse Lynetteholm. Journal nummer: TS6040102-00024

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil forringe Københavns herlighedsværdi ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet behandlet ufuldstændigt i processen.

Der er stærke indikationer for, at havmiljø vil gå til og, at det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnere og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem.

Det virker skummelt og uhæderligt, at der bl.a. omgås gældende EU regler, at projektet fremstilles forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

Jeg vil opfordre til, at en så alvorlig beslutning i hvert fald udskydes til efter et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende.

I håb og forventning.

Venlig hilsen

Maria Szathmari

Hemmelig adresse

København

Høringssvar vedrørende supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm, journalnr. TS6020102-00024

Indsendt af Morten Holtegaard Nielsen, Marine Science & Consulting ApS, Peder Lykkes Vej 8, 4. th., 2300 København S.

Hermed fremsendes nedenstående kommentarer til den supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm. Den supplerende miljøkonsekvensrapport har titlen "Lynetteholm – Tillæg til miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrender" og er udgivet af By & Havn d. 31. marts 2021. Den supplerende miljøkonsekvensrapport indeholder fire separate notater lavet af Rambøll. Nærværende høringssvar omhandler et af disse notater, nemlig "Vurdering af påvirkninger af tilstand, og målsætninger i vandplaner og Danmarks havstrategi fra etablering af Lynetteholm", dateret d. 31. marts 2021. Dette notat refererer til dels "Lynetteholm. Miljøkonsekvensrapport", forfattet af Rambøll d. 24. november 2020, dels "Anlæg af Lynetteholm. VVM Teknisk Baggrundsrapport nr. 1. Hydrauliske undersøgelser", forfattet af DHI d. 2. november 2020. Disse to dokumenter er derfor også gennemgået som en del af høringssvaret. I det følgende refereres der til disse tre dokumenter som hhv. Rambøll (2021), Rambøll (2020) og DHI (2020). Referencer til andre dokumenter end disse fremgår af referencelisten nederst i høringssvaret. Dokumenterne i referencelisten omfatter udelukkende offentligt tilgængeligt litteratur, som er publiceret i internationale, videnskabelige tidsskrifter med såkaldt *peer review*. Skulle der være behov for disse dokumenter, fremsender vi dem gerne.

I nærværende høringssvar lægger vi vægt på de hydrauliske forhold i Øresund samt to centrale størrelser, som etableringen af Lynetteholm kan have indflydelse på, nemlig udvekslingen af dels vand, dels salt gennem Øresund. Indledningsvist skal det derfor understreges, at Øresund spiller en enorm rolle for indstrømningen af salt til Østersøen, og at selv en lille reduktion af denne indstrømning, pga. f.eks. etableringen af Lynetteholm, kunne få katastrofale og uoverskuelige følger for de miljømæssige og biologiske forhold i Østersøen.

Øresund er den korteste og den dybeste af de tre forbindelser mellem Østersøen og Kattegat. Derfor foregår der en netto-indstrømning af salt til Østersøen gennem Øresund, mens der gennem Storebælt og Lillebælt sker en netto-udstrømning af salt fra Østersøen. Endvidere er vandmasserne, som strømmer ind i Østersøen via Øresund, forbundet med det højeste indhold af salt. Dvs. at indstrømningen gennem Øresund har en afgørende indflydelse på salt- og iltbalancen i de dybeste dele af Østersøen. I DHI (2020, s. 20-21 og s. 255), i Rambøll (2020, s. 195), i Rambøll (2021, s. 39) samt flere andre steder oplyses det at langvarige, ekstreme indstrømninger til Østersøen, som "forekommer irregulært i tid og ofte med flere års mellemrum" (citater fra DHI, 2020, s. 21), er ansvarlige for den primære indstrømning af salt til Østersøen. Dette er ikke korrekt. Faktisk har Lintrup og Jakobsen (1999) på basis af observationer vist, at mindre, kortvarige og ofte forekommende indstrømninger gennem Øresund er meget vigtige for transporten af salt til Østersøen. Denne misforståelse samt det manglende kendskab til en afgørende, fysisk proces i Øresund, som ligger til grund for denne misforståelse, er central for kritikken, der i det følgende rejses af DHI (2020) samt Rambøll (2020, 2021).

Kritikken i nærværende høringssvar kan opdeles i tre dele. Hver for sig og tilsammen er disse tre dele så alvorlige, at den anvendte model, som er det bærende element i arbejdet fremlagt i DHI (2020) samt Rambøll (2020, 2021), må anses som værende utroværdig og uanvendelig til en retvisende vurdering af hvor stor en indflydelse, etableringen af Lynetteholm kan forventes at få på gennemstrømningen af vand og salt i Øresund. Af samme årsag er der flere af de andre mulige miljøpåvirkninger, som er fremlagt i DHI (2020) samt Rambøll (2020, 2021), som må anses som værende utroværdige og uanvendelige.

1. Manglende kalibrering/verificering mht. udvekslingen af vand og salt gennem Øresund

Modellen er hverken kalibreret eller verificeret mht. udvekslingen af vand og salt gennem Øresund. Dermed er det ikke dokumenteret, at modellen er i stand til at reproducere netop de forhold i Øresund, som man ønsker at undersøge. En sådan kalibrering/verificering må siges at være et absolut minimumskrav, hvis modellen skal anvendes til at bestemme, hvordan etableringen af Lynetteholm vil påvirke bl.a. indstrømningen af salt til Østersøen, jævnfør de forelagte resultater i afsnit 6.1.6 i DHI (2020, s. 230-262).

Derimod er det i DHI (2020, Bilag A) dokumenteret, hvordan modellen er kalibreret/verificeret vha. dels observationer af vandstand på 11 stationer, dels observationer af vertikale profiler af salinitet på to stationer. Det forudsættes dermed implicit, at modellen kan anvendes til at bestemme udvekslingen af vand og salt gennem Øresund på en retvisende måde, selvom modellen ikke er kalibreret eller verificeret mht. disse størrelser. Denne forudsætning bør afvises.

2. Kalibrering/verificering mht. observationer af salt

I DHI (2020, Bilag A) forelægges dokumentation for, at modellen er kalibreret/verificeret mht. vertikale profiler af salt observeret på dels en station sydøst for Ven, dels en station i Køge Bugt. De pågældende observationer er foretaget på 22 forskellige datoer nogenlunde jævnt fordelt over modelåret (2018). DHI (2020) oplyser ikke, hvor observationerne stammer fra, eller hvordan de er foretaget. Men observationerne er med stor sandsynlighed hentet i Overfladevandsdatabasen (ODA), Miljøstyrelsens og Aarhus Universitets fælles database, for både positionerne og datoerne for de 22 profiler stemmer perfekt med de tilgængelige data i ODA. Dermed er de pågældende observationer foretaget på stationerne med stednumrene 97200002 (syd for Ven) og 97120010 (Køge Bugt). Som beskrevet i det følgende, afviger observationerne og modellens resultater fra hinanden i så stor en grad, at det må anses for meget tvivlsomt, om modellen er i stand til at beskrive de fysiske processer i Øresund på en retvisende måde.

Den forelagte dokumentation i DHI (2020, Bilag A) viser, at modellen generelt ikke er i stand til at beskrive hverken de observerede saliniteter eller lagdelingens struktur tilfredsstillende. På stationen syd for Ven afviger saliniteten ved bunden (som ofte er en del af et tykt, homogent lag) med værdier mellem 2 og 9 PSU (Practical Salinity Unit, svarende i praksis til saltindholdet i promille). Dette svarer til relative fejl på mellem ca. 6 og 30%. Fejlen er ensidig, dvs. at de modellerede saliniteter konsekvent er mindre end de observerede saliniteter. Endvidere har modellen ganske svært ved at gengive vandsøjlels struktur. Observationerne viser, at vandsøjlen ofte består af næsten velblandede lag øverst og nederst samt et område af større eller mindre tykkelse midt i vandsøjlen, hvor saliniteten stiger næsten lineært. Ofte viser observationerne, at denne gradient midt i vandsøjlen er ret kraftig, dvs. at salinitetsændringen sker over et lille dybdeinterval, som i flere tilfælde er blot ca. 2 m. Modellen er på intet tidspunkt i stand til at gengive disse observerede strukturer i vandsøjlen på tilfredsstillende måde. Der er få undtagelser, hvor modellen kun i mindre grad er fejlbehæftet (d. 14. maj og d. 17. oktober).

På stationen i Køge Bugt er uoverensstemmelserne mellem de observerede og de modellerede saliniteter noget mindre. Alt andet ville være overraskende, for i dette område optræder der primært vandmasser fra den vestlige Østersø med en salinitet på typisk 8-10 PSU. I de situationer, hvor der sker en indstrømning til Østersøen, og hvor der derfor optræder andre vandmasser på denne station, er modellen imidlertid ikke generelt i stand til at gengive hverken de observerede saliniteter eller den observerede struktur. Tydelige eksempler på dette ses d. 18. juni, d. 29. august, d. 24. september og d. 2. oktober. D. 9. oktober viser modellen endda tydeligt en indstrømning af højsalint vand til Østersøen, mens den samtidige observation ikke viser tegn herpå.

Den forelagte dokumentation i DHI (2020, Bilag A) viser med tydelighed, at modellen ikke er i stand til at gengive vandmassernes salinitet og struktur. Dette indikerer, at modellen ikke beskriver de fysiske processer i Øresund på en retvisende måde. Da modellen bruges til at beregne indstrømningen af salt til Østersøen via Øresund, må man forvente, at de viste beregninger i afsnittene 6.1.6.5-8 i DHI (2020) er behæftet med store fejl. Derfor bør modellen betragtes som et utroværdigt grundlag til bedømmelse af, hvilken indflydelse etableringen af Lynetteholm vil få på indstrømningen af salt gennem Øresund.

Modellens manglende evne til at gengive de observerede saliniteter og strukturer i vandsøjlen betyder endvidere, at de beregnede ændringer i saliniteten, vist i afsnit 6.1.4, må betragtes som utroværdige. De beregnede ændringer på mellem ca. -1 og 1 PSU som følge af etableringen af Lynetteholm kan sammenholdes med modelles absolutte fejl på mellem 2 og 9 PSU. Utroværdigheden gør sig gældende, uanset om man betragter årsmiddel-, minimums- eller maksimumsværdier. Ligeledes bør man anse modellen som utroværdig til beregning af ændringerne i vandtemperaturen som følge af etableringen af Lynetteholm, vist i afsnit 6.1.3. DHI (2020) indeholder nemlig ikke dokumentation for, at modellen er kalibreret mht. vandtemperaturen. Dette er meget overraskende, for de anvendte vertikale profiler i ODA omfatter præcis lige mange observationer af salinitet og temperatur.

I dokumentationen af kalibreringen/verificeringen i DHI (2020, Bilag A) optræder i øvrigt en række forhold, som svækker troværdigheden til modellen yderligere. Det er påfaldende, at tidspunkterne for de anvendte observationer af saliniteten i alle tilfælde er angivet til kl. 12:00, og at der til sammenligning er vist modelresultater for en periode mellem kl. 08:00 og kl. 20:00 på den pågældende dag. I mange tilfælde er modelresultaterne derfor forbundet med en betydelig spredning, hvilket gør det svært at sammenligne med observationerne. Men faktisk er tidspunkterne for observationerne i ODA angivet meget nøjagtigt, med både time- og minuttal. Så man kunne sagtens have foretaget en meget nøjagtig sammenligning mellem observerede og modellerede data. I DHI (2020) er det endvidere ikke angivet, om de modellerede tidspunkter er UTC (Coordinated Universal Time), eller om tiden følger dansk vintertid eller sommertid. De oplyste tidspunkter i ODA er med sikkerhed UTC. Denne usikkerhed behøver dog ikke at afholde fra en nøjagtig sammenligning mellem observerede og modellerede data.

Endvidere bemærkes det, at ODA indeholder flere observationer af saliniteter fra det pågældende område i den pågældende periode, nemlig fra to stationer beliggende nordvest for Ven (observationsstednummer 97200022) og Drogden (observationsstednummer 97100006). På disse stationer er der ganske vist kun foretaget hhv. syv og fire profiler i 2018. Det meget begrænsede materiale i DHI (2020) taget i betragtning burde man have anvendt observationerne fra de to stationer til en sammenligning med modellens resultater.

Endeligt bemærkes det, at DHI (2020) ikke indeholder andre oplysninger om den anvendte model end bathymetrien, beregningsnettet samt den anvendte modelperiode (2018). Dermed er en lang række væsentlige oplysninger om modelopsætningen ukendte, bl.a. randbetingelserne og parametriseringen af blandingen, hvoraf sidstnævnte har afgørende indflydelse på modellens beregninger af transporten af salt. Disse væsentlige mangler i DHI (2020) medfører ikke, at resultaterne bliver uanvendelige. Men de svækker troværdigheden til modellen betragteligt. Dertil skal det siges, at selv om disse oplysninger havde været tilgængelige, ville modellen ikke nødvendigvis være troværdig. Det skyldes, at computerkoden til modellen ikke er offentligt tilgængelig, og at den ikke kan efterses eller afprøves af udenforstående. Denne mangel på transparens er et generelt problem i projekter af denne karakter, som omfatter komplekse computermodelleringer.

3. Manglende hensyntagen til intern hydraulisk kontrol i det nordlige Øresund

En ekstrem vigtig fysisk proces i Øresund er såkaldt intern hydraulisk kontrol, som forekommer ved tilstrækkeligt høje strømhastigheder i det nordlige Øresund i indsnævringen mellem Helsingør og Helsingborg. Det er meget sandsynligt, dels at modellen ikke er i stand til at beskrive dette fænomen på en korrekt måde, dels at DHI (2020) end ikke har været opmærksom på tilstedeværelsen af fænomenet. Dermed lider modellen af en så alvorlig defekt, at den ikke bør anvendes til at regne på gennemstrømningen af salt i Øresund.

Intern hydraulisk kontrol kan optræde, når lagdelte vandmasser presses gennem en brat indsnævring. I et system bestående af to homogene lag, som med god tilnærmelse ofte er tilfældet i den centrale og den nordlige del af Øresund, vil fænomenet sædvanligvis medføre, at det ene lag accelerer kraftigt i retning mod indsnævringen, mens det andet lag ikke ændrer hastighed eller endda kan stå helt stille. Samtidigt sker der en brat ændring af beliggenheden af skillefladen mellem de to lag, så det hurtigtstrømmende lag bliver relativt tyndt. Intern hydraulisk kontrol har den dynamisk ekstremt vigtige egenskab, at fordelingen af den samlede vandføring mellem de to lag afgøres af den uforstyrrede lagdeling på opstrøms side samt forholdene ved kontrolpunktet, som findes tæt på det snævre tværsnit. Intern hydraulisk kontrol er svært at observere, for de bratte ændringer forekommer over en ret kort strækning. Endvidere kan det være ret svært at forstå hvordan, intern hydraulisk kontrol påvirker det system, hvori fænomenet forekommer. For illustrationens skyld kan man imidlertid med fordel sammenligne med et system, hvori der kun optræder et enkelt lag, dvs. en strømning hvori der ikke optræder densitetsforskelle, og hvor strømningerne alene drives af vandstandsforskelle. I det perspektiv er de fleste mennesker bekendt med hydraulisk kontrol i lille skala, f.eks. i form af strømning ud af en skål eller gennem en flaskehals, hvor den samlede vandføring er bestemt af vandstanden på opstrøms side samt forholdene ved det snævre tværsnit. Hvordan intern hydraulisk kontrol ser ud og foregår i det nordlige Øresund, er beskrevet i et letforståeligt sprog i Nielsen (2003).

I det nordlige Øresund kan intern hydraulisk kontrol optræde ved både sydgående og nordgående strøm (Nielsen, 2001). Men det er i forbindelse med sydgående strøm, at fænomenet spiller en ekstrem vigtig rolle for indstrømningen af salt til Østersøen. Når den sydgående strøm er relativt svag, strækker lagdelingen i Kattegat sig langt ned i Øresund og bevarer sine karakteristika i form af saliniteter og en relativt dybtliggende skilleflade. I denne situation er indstrømningen af salt til Østersøen bestemt af Drogden-tærsklen, er relativt lille og er betinget af den blanding, som måtte ske i den centrale del af Øresund. Men når strømhastigheden overstiger et vist niveau, svarende til en vandføring på ca. $40.000 \text{ m}^3 \text{ s}^{-1}$, sætter den interne hydrauliske kontrol ind i tværsnittet mellem Helsingør og Helsingborg (Arneborg, 2016). Derefter er det kontrollen, som afgør, hvor hurtigt det salte vand fra den dybe del af Kattegat får lov at strømme mod syd, og derefter indstiller lagdelingen i den centrale del af Øresund sig, så den tilsvarende mængde af det salte vand kan strømme over Drogden-tærsklen og ind i Østersøen. Nielsen (2001) har vist en knap 4 uger lang tidsserie af observationer, hvoraf det tydeligt fremgår, dels hvor hurtigt forholdene i Øresund indstiller sig, dels hvor hurtigt saliniteten stiger i det indstrømmende vand til Østersøen i forbindelse med selv korte perioder med sydgående strøm. Både de viste observationer af strømhastighed i Nielsen (2001) samt DHIs (2020, s. 240-40) egne beregninger af vandføring i modelåret 2018, uanset hvor fejlbehæftede disse måtte være, viser tydeligt, at den interne hydrauliske kontrol i det nordlige Øresund optræder ganske ofte. Arneborgs (2016) forenklede modeltilgang bekræfter med utvetydighed hvordan den interne hydrauliske kontrol er langt den vigtigste mekanisme for indstrømning af saltvand til Østersøen gennem Øresund.

Eksistensen af den interne hydrauliske kontrol i det nordlige Øresund og den her beskrevne mekanisme lader til at være fuldstændig ukendt for forfatterne til DHI (2020) og Rambøll (2020, 2021). Denne manglende viden udstilles flere gange i de pågældende rapporter, f.eks. "Drogdentærsklen er derfor det område, der giver den største blokering og er dermed bestemmende for udvekslingen af vand og salt med Østersøen" (Rambøll, 2020, s. 193). Derfor gøres der intet i

DHI (2020) for at dokumentere, at modellen er i stand til beskrive denne fysiske proces på en retvisende måde. Dette er meget overraskende af to årsager. Dels er den fysiske proces velbeskrevet i den videnskabelige litteratur, jævnfør de nævnte referencer. Dels skal der som regel tages særlige beregningsmæssige forholdsregler, når der findes en indsnævring i en numerisk model af den nævnte karakter. Hvis ikke, vil modellen normalt bryde sammen omkring det pågældende sted i modellen. Beregningerne vist i afsnit 6.1.6 i DHI (2020, s. 239-65) må derfor anses som utroværdige og uanvendelige til at bestemme hvilken effekt, etableringen af Lynetteholm har på indstrømningen af salt til Østersøen.

Afslutningsvist skal vi gentage vigtigheden af Øresund for balancen af salt, ilt mv. for Østersøen. Opmærksomheden skal henledes på hvor store og omfangsrige undersøgelser, der blev gjort i forbindelse med opførelsen af Øresundsbroen, og at der dengang blev foretaget omfattende kompensationsafgravninger for at modvirke effekten af primært den kunstige halvø ved Amager og den kunstige ø, Peberholm, syd for Saltholm. Etableringen af Lynetteholm har et sammenligneligt omfang og vil fuldstændigt afskære Kongedybet, en af de tre eksisterende render, som fører det dybtliggende saltvand mod syd gennem Øresund. Derfor forekommer det os urealistisk, at de beregnede reduktioner af udvekslingerne af vand og salt er så ubetydelige som beregnet og oplyst i DHI (2020) samt Rambøll (2020, 2021). Den her fremlagte kritik viser med tydelighed, at den anvendte model ikke leverer troværdige resultater, hvad disse og andre beregnede størrelser angår. Et byggeri af dette omfang og karakter med risiko for så katastrofale følger for miljøet og biologien i Østersøen bør man ikke igangsætte på det utroværdige og på et centralt punkt fejlagtige grundlag, som er fremlagt i DHI (2020).

Referencer

Arneborg, L. (2016), Comment on “Influence of sea level rise on the dynamics of salt inflows in the Baltic Sea” by R. Hordoir, L. Axell, U. Löptien, H. Dietze, and I. Kuznetsov, *J. Geophys. Res. Oceans*, vol. 121, pp. 2035–2040, doi:10.1002/2015JC011451.

Lintrup, M. J., og Jakobsen, F. (1999) The importance of Øresund and the Drogden Sill for Baltic inflow, *Journal of Marine Systems*, vol. 18, pp. 345–354.

Nielsen, M. H. (2001) Evidence for internal hydraulic control in the northern Øresund, *Journal of Geophysical Research*, vol. 106 (C7), pp. 14,055–14,068.

Nielsen, M. H. (2003) Flaskehalsen i Øresund, *Aktuel Naturvidenskab*, vol. 3, pp. 20-23.

Fra: CBN(ITG) <cbn@iceteagroup.com>
Sendt: 2. maj 2021 22:35
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm
Vedhæftede filer: Trafikministeren.JPG

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9417660

Jnr TS6040102-00024

Det ville styrke jeres projekt om I var bakket op af politikere der har et CV > flaskedreng i Superbrugsen og kunne sige andet end Mæ Mæ Mæ

1 fil vedhæftet.

/c

Fra: Kim Allan Hjerrild (Borgerrepræsentationen) <Kim_Hjerrild@kk.dk>
Sendt: 2. maj 2021 22:36
Til: VVM-Sager
Cc: Gorm Gunnarsen (Borgerrepræsentationen)
Emne: Journalnummer: TS6020102-00024
Vedhæftede filer: Hvidbog Lynetteholm 2 maj 2021.DOC

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9417693

Hermed fremsendes på vegne af 'Lynetteholm arbejdsgruppen' høringssvar til ovenstående supplerende VVM-redegørelse vedr. Lynetteholm / L220.

De bedste hilsner,

Kim Hjerrild
Medlem af Borgerrepræsentationen
Gruppeformand, medlem af Teknik- og Miljøudvalget

Finans- og økonomiordfører
ALTERNATIVET
mobil 6037 7221
kim_hjerrild@kk.dk

Hvidbog og høringssvar vedr. Lynetteholmen i forbindelse med anlægslov L220 – udarbejdet af Lynetteholm arbejdsgruppen

Afsender	Nærværende hvidbog og høringssvar
Lynetteholm arbejdsgruppen består bl.a. af Gorm Anker Gunnarsen, Karl Voigt Nielsen, Bent Andersen, Søren Have, Jeppe Hauberg, Per Henriksen, Airo Bjarking, Klaus Schlichter, Peter Muschinsky, Jacob Holm, Martin Kjærulff, Michael Søgaard Jørgensen, Sebbe Selvig, Nanna Handler, Anders Agersnap og Kim Hjerrild.	Nedenstående tekst er indsendt af 'Lynetteholm arbejdsgruppen', nedsat af en kreds af borgere med deltagelse af fagfolk, foreningsmedlemmer og politikere, aktive i og omkring projektet. Teksten kan læses som gruppens opsamling på den hidtidige proces, inkl. den oprindelige miljøkonsekvensvurdering og den supplerende MKV. Den fremsendes her som gruppens høringssvar på sidstnævnte og supplerer således gruppens første høringssvar (som er indsat i bunden af dette dokument.)
A. Det samlede projekt	I principaftalen fra oktober 2018 mellem den daværende regering og Københavns overborgmester blev Lynetteholmen set som ét samlet projekt og som svar på fire udfordringer – (delvis) stormflodssikring i København, håndtering af overskudsjord, tilvejebringelse af areal til byudvikling og finansiering af 'nødvendig infrastruktur'. Samme formål står endnu at læse i det fremsatte lovforslags (L220) bemærkninger. Med regeringens forslag til infrastrukturplan, som reelt ikke afsætter én krone til Lynetteholmen, er der imidlertid opstået grundlæggende tvivl om realismen bag det samlede projekt. Et sandsynligt scenarie er i skrivende stund, at Lynetteholmen ender med udelukkende at være et element i en stormflodssikring og et depot for overskudsjord! Giver projektet så overhovedet længere mening? Med tanke på, hvor stort et indgreb etableringen af en kunstig ø på 2,8 km² i Øresund er, er det selvsagt afgørende, at det står klart for Folketinget, hvad anlægsloven omfatter OG hvad konsekvensen af dens vedtagelse kan blive. Hvis det stadig er formålet at sikre areal til byudvikling og bidrage til finansiering af infrastruktur, så bør dette – i lyset af de mange kritiske høringssvar og betydelige usikkerheder – sikres i samme beslutningsproces, som vedtager anlæggelsen af øen. Alt andet vil være skødesløs omgang med både samfundsøkonomi, hovedstadens udvikling og københavnernes tillid til deres folkevalgte. Flere partier i Københavns Borgerrepræsentation har tydeligt meldt ud, at Lynetteholmen som byudviklingsprojekt FORUDSÆTTER statens medvirken i finansieringen af den tilhørende infrastruktur, der efter Borgerrepræsentationens ønske som minimum omfatter den fulde østlige ringvejsforbindelse (inkl. havnetunnel og udvidelser af det tilstødende vejnet) og etablering af en ny metro-ring (M5). Uden statslig finansiering af ringvejsforbindelse og metro kan projektet blive en

	risikabel gældsforpligtelse for de kommende generationer af københavnere. At tage stilling til Lynetteholmen som værende udelukkende en (delvis) klimasikring af København og et depot for håndtering af overskudsjord forekommer meningsløst. Folketingets partier bør kræve en udskydelse af anlægsloven, som minimum til det er afklaret, hvad den langsigtede og realisérbare plan med øen går ud på.
En helt ny by i Kongedybet	Udover den grundlæggende uklarhed vedr. projektets planlagte og realisérbare omfang, så er Lynetteholmen et meget indgribende projekt. At anlægge en ny ø på næsten 3 km² som jordopfyld i Kongedybet er en betydelig og potentielt kritisk forandring af vandstrømmene i Øresund, som bl.a. risikerer at reducere tilførslen af saltvand til hele Østersøen. Den gennemførte miljøkonsekvensvurdering er på væsentlige punkter utilstrækkelig, fordi den mangler et blik for projektets mulige kritiske betydning for Østersøens tilstand.
Demokratisk underskud	Det samlede projekt, inkl. infrastruktur, byggemodning, flytning af rensningsanlæg, ledninger mm., rummer samfundsmæssige investeringer på mindst 80 mia. kr. og er dermed danmarkshistoriens største byudviklingsprojekt. Set i det lys er projektet født med et massivt demokratisk underskud, lige fra den meget pludselige lancering, tilpasningerne undervejs og den planlagte, meget hastige beslutningsproces. De gennemførte høringer undervejs har udelukkende haft det af By & Havn fastlagte projekt at forholde sig til. Fraværet af udfoldede og velbeskrevne alternative løsninger er et markant brud på almindelige principper for fornuftig samfundsplanlægning. Der er fra mange sider sået tvivl om, hvorvidt fremgangsmåden overhovedet er lovlig i forhold til EU's VVM-direktiv. Både pga. fraværet af alternative løsninger og fordi den opdelte beslutningsproces rummer betydelig risiko for, at de kumulative miljøpåvirkninger af det samlede projekt undervurderes eller helt overses i beslutningsprocessen. Hertil kommer, at anlægsloven rummer suspendering af gængse klageadgange og flytning af myndighedskompetencer fra faglige styrelser og kommunen til By & Havn i et omfang, som ikke er set før. Vedtages anlægsloven, får By & Havn et omfattende råderum som både udførende selskab og myndighed, som konflikter med almindelige regler for habilitet og transparens. Borgernes mulighed for påvirkning minimeres og folkevalgte indsigelser kan i vidt omfang ignoreres.
Samfundsøkonomi	Det samlede Lynetteholm-projekt fremstår som et økonomisk højrisiko-projekt med en ringe samfundsøkonomi sammenlignet med andre projekter. Projektet, som oprindeligt blev lanceret som nærmest gratis, bygger på en række elementer, hvis samfundsøkonomi, finansiering og tidsplan er højst usikker. Det gælder omfang og pris på de centrale infrastrukturinvesteringer, det gælder den anvendte trafikanalyse OG det gælder ikke mindst de langsigtede forudsætninger om prisudvikling

	og efterspørgsel på de 10-15.000 boliger, som vil blive opført fra 2035 – 2070. Med udmeldingen i forbindelse med regeringens infrastrukturplan står det samtidig klart, at det primært bliver københavnernes, som kommer til at hæfte for den betydelige yderligere økonomiske risiko ved det samlede projekt. Og københavnernes hæfter allerede for en ganske betydelig gæld.
Regional / national skævvridning	Det samlede Lynetteholm-projekt indgår som en del af en skitseret samlet byudvikling i København, som også omfatter Refshaleøen og andre byggemuligheder i kommunens østlige udkant. I alt kan der blive tale om byudvikling, som vil omfatte boliger og arbejdspladser til mere end 100.000 mennesker, koncentreret i den østlige udgang af Københavns Kommune. Realiseres denne plan vil det skabe en betydelig skævvridning af hovedstadsområdet, hvor byudvikling koncentrerer i centralkommunen. I et nationalt perspektiv vil planen yderligere skubbe til (u)balancen mellem København og resten af landet: I 1990 udgjorde Københavns kommune ca. 8,5 % af Danmarks befolkning. Realiseres den fulde plan, som den bl.a. er beskrevet i den aktuelle kommuneplan, vil Københavns kommune være hjem for ca. 12,5 % af landets befolkning, når vi nærmer os 2050.
Konflikt med klima- og miljømål	Den accelererende klimakrise er vor tids alt overskyggende udfordring. Trods forsøg på at italesætte Lynetteholm-projektet som bæredygtig byudvikling, så er det et faktum, at alene selve etableringen af den kunstige ø vil lede 350.000 tons CO₂ ud i atmosfæren. Endnu mere graverende er det, at den forestilling om fortsat økonomisk vækst på ml. 2,1 og 2,5 % om året, som hele projektet bygger på, med stor sandsynlighed vil gøre Lynetteholmen og den forudsatte vejtrafik til en hindring for opnåelse af Københavns og Danmarks klimamål. Endelig vil Øresunds evne til naturlig CO₂-fangst blive reduceret via ødelæggelse af tangskove, mens ødelæggelse af muslingebanker vil reducere filtrering af organisk materiale.
B. Anlægsloven	
Stormflodssikring og jorddeponi	Anlægslovens (L220) centrale forudsætninger vedr. mængden af overskudsjord og nyttiggørelsen som stormflodssikring er forbundet med så stor usikkerhed, at de ikke er acceptable. Mængden af jord fra bygge- og anlægsprojekter i København er meget uforudsigelig og den præsenterede delvise stormflodssikring af København er både dyrere og dårligere i sammenligning med mindre indgribende fuldstændige, men fuldstændige løsninger. By & Havn forventer, at de årlige jordmængder, som er til rådighed for Lynetteholms opfyldning, svarer til det, der er modtaget i Nordhavnen i perioden 2013–2018 – lig med gennemsnitlig 2,6 mio. ton/år ren og lettere forurenede jord. Hvis denne forventning holder stik, vil opfyldningstiden være ca. 30 år. Det er imidlertid højst usikkert, om bygge- og anlægsarbejderne i hovedstadsområdet vedbliver med at være på det samme niveau som i 2013-2018, der var en periode med ekstraordinær høj byggeaktivitet. Byggemulighederne i og omkring

	København vil efterhånden tørre ud. Der er forgæves efterlyst en mere kvalificeret og udspecificeret jordprognose i forbindelse med miljøhøringen. Der er heller ikke i projektmaterialer beskrevet, i hvilket omfang overskudsjord vil kunne anvendes andre steder i Region Hovedstaden, på måder og til projekter, som er miljømæssigt og samfundsøkonomisk mere fordelagtige end L220. Der er ikke i lovbemærkningerne eller andre steder i projektmaterialet beskrevet, hvilke alternative løsninger, der kan stormflodssikre København, endsige om disse alternative løsninger kunne være Lynetteholmen overlegne i forhold til sikring, samspil med den eksisterende brug af havnen, miljøet, klimaet og/eller samfundsøkonomien.
Miljøvurderingsproces	Den foretagne miljøvurdering med tilhørende suppleringer omfatter helt åbenbart alene en del af et samlet projekt. Det samlede projekt blev første gang præsenteret i 2018 da en principaftale mellem den daværende regering og Københavns Kommune blev indgået. I januar 2019 udgav regeringen rapporten "Danmarks hovedstad - Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet". Her beskrives 4 formål: Sikre arealer til langsigtet byudvikling, skabe plads til overskudsjord, billiggøre klimasikring og bidrage til medfinansiering til nødvendig infrastruktur. Disse 4 formål gentages i indledning til miljøvurderingen og i bemærkningerne til forslag til anlægslov. I transportministeriets lovkontor har man vurderet, at kun to af de fire elementer (jorddepot og klimasikring) skal indgå i den miljøvurdering, som danner grundlag for lovforslaget, fordi der endnu ikke foreligger detaljerede planer og bagvedliggende politiske beslutninger for de øvrige to dele. Dette er imidlertid i modstrid med EU miljøvurderingsdirektiv. Det følger af direktivet, at der skal redegøres for den samlede miljøpåvirkning af et projekt, og at dette ikke kan omgås ved at dele projektet op i mindre projekter, hvis der, når redegørelsen udarbejdes, er kendskab til afledte eller accessoriske projekter. Direktivets definition af, hvornår noget er et projekt, er også betydeligt bredere end den fortolkning, som anlægges af lovkontoret, idet både planer, programmer, initiativer mv. omfattes af definitionen. Lynetteholm projektet er omfattet af ESPOO konventionen om grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Formålet med konventionen er at modvirke påtænkte aktiviteter grænseoverskridende skadevirkninger på miljøet. Ved høringen af de foreliggende miljøvurderingsrapporter er svenske myndigheder blevet hørt, mens Tyskland og andre Østersølande ikke er hørt til trods for, at projektet potentielt kan have negativ indvirkning på Østersøens miljø. De svenske myndigheder, som er ansvarlige for det marine miljø, har indtil videre udtalt sig meget kritisk i forhold til den

	mulige indvirkning på havmiljøet. Et hovedsynspunkt er, at ikke alle relevante forhold medtages og at miljøeffekterne generelt undervurderes. Danmarks har i øvrigt som underskriver af Helsinki konventionen (HELCOM) forpligtiget sig til at arbejde for en bedre miljøtilstand i Østersøen. I den supplerende miljøvurdering medtages alene de direkte tilknyttede delprojekter. Råstofindvinding ved Kriegers Flak, som skal skaffe materialer til øens perimeter, falder uden for - i lighed med effekter af Nordhavnstunnel, flytning af Containerhavn, etablering af Svanemølle skybrudstunnel, der heller ikke medregnes. Endvidere forudsættes alle delprojekter at være timet optimalt. Dvs. at fx gravearbejde mv. kun foregår i vinterhalvåret. Dette er formentlig en urealistisk forudsætning. Vurderingen af de kumulative effekter bliver dermed en best case vurdering. Der savnes en worst case vurdering, som angiver, hvor galt kan det gå, hvis tidsplanerne skrider. En forsinkelse af øens færdiggørelse vil forlænge de betydelige gener, som anlægsfasen vil påføre borgernes, som er nabo til øen og til adgangsvejene, ligesom den vil betyde et yderligere forøgelse af de allerede betydelige økonomiske risici, som projektet er født med.
Vandkvalitet og strømforhold i Øresund	Lynetteholmen kommer til at blokere 40 % af tværsnittet i den danske del af Øresund. Undersøgelserne af, hvilke konsekvenser øen vil få for vandkvalitet og strømforhold, er samlet set helt utilstrækkelige. Lynetteholmen sætter i bogstavelig forstand en prop i Kongedybet, hvilket betyder en reduktion af vandtransporten gennem Øresund på mindst 0,25% og en reduktion af salttransporten på 0,21%. I miljøvurderingen argumenteres med, at disse reduktioner er ubetydelige, fordi de er mindre end beregningsusikkerheden på 0,25%. Dette er dog ingenlunde et argument imod, at Lynetteholmen de facto vil reducere vandgennemstrømningen. I miljøvurderingen argumenteres yderligere med, at havspejlsstigningerne, som er forudset som en konsekvens af klimaændringerne, efter ca. 10 år vil mindske den beregnede reduktion af gennemstrømningen til nul. For saltreduktionen nævnes i DHI's baggrundsrapport, at der skal 25 års havspejlsstigning til for at udligne den formindskede salttransport. Men gennemstrømning og saltbalance vil stadig være henholdsvis 0,25% og 0,21% mindre end, hvis Lynetteholmen ikke var anlagt! Ydermere er det sådan, at den model, der anvendes til at beregne saltvandtransporten igennem Øresund, beskriver saltindholdet dårligt i forhold til de målte værdier. Modellen regner udelukkende på meteorologiske data for 2018, som var et ekstremt år: Varmt, tørt, vindstille, med ret lave højvande og i forhold til de sidste 50 år en meget atypisk vandgennemstrømning i Øresund. Konsekvenserne for Østersøens havmiljø af denne de facto reduktion af

gennemstrømning og saltindhold er ukendte!

I projektets VVM mangler beregninger på og vurdering af effekten af Lynetteholm på de store saltvandsindbrud gennem Øresund til Østersøen. De store saltvandsindbrud erstatter iltløst med iltholdigt bundvand i de dybere bassiner i Østersøen; først i Arkonabassinet, så Bornholmerbassinet og videre til de øvrige dybe bassiner i den indre Østersø. Saltvandsindbruddene er en væsentlig forudsætning for Østersøen som habitat for både fauna og (submarin) flora.

De store saltvandsindbrud optræder med omkring 10 års mellemrum (de 3 sidste: januar 1993, januar 2003 og december 2014). Omkring 40% af salttransporten foregår gennem Øresund (i 1993 57%, i 2003 41% og i 2014 35 %.) Indstrømningen gennem Øresund kommer først til Arkonabassinet og er mere saltholdigt end indstrømningen gennem Storebælt, der når frem til Arkonabassinet 1-3 uger senere.

Hvordan Lynetteholmens etablering vil påvirke vandkvaliteten i de dybere dele af Østersøen, er der ingen undersøgelser af. Dette er endnu et spørgsmål, som ESPOO-landene bør høres om.

Badevandskvaliteten

Gentofte Kommune (høringssvar nr. 385) gør opmærksom på, at flytning af to udledningsledninger fra Lynettens rensningsanlæg ikke er vurderet tilstrækkeligt med hensyn til konsekvenser for badevandskvaliteten, tang- og sedimentophobning i Hellerup, Charlottenlund, Skovshoved og Bellevue. Biofos rejser også i sit høringssvar tvivl om badevandskvaliteten efter en forlængelse af udløbsledningerne med henholdsvis 500 og 1000 meter.

I Lynetteholm implementeringsredegørelse nævnes det (side 36), at der vil være en merudledning af næringsstoffer fra Lynetteholm i driftsfasen: "Påvirkning af vandkvalitet med næringsstoffer fra udledning og udsivning fra Lynetteholm er væsentlig, hvorfor udledningen skal kompenseres. Merudledningen af næringsstoffer kompenseres af reducerede udledninger som følge af Københavns Kommunes Spildevandsplan."

Med henvisning til Biofos' høringssvar er det – trods By & Havns implementeringsredegørelse - ikke muligt på nuværende tidspunkt at sige noget sikkert om badevandskvaliteten i og omkring Københavns Havn, før der er foretaget en miljøvurdering af omlægningen af de to spildevandsledninger.

Lynetteholmen vil belaste BIOFOS og vandledningsafgiften

I forhold til vandkvalitetsmålene for Øresund forudsætter anlægsloven, at projektets spildevand betragtes som byens spildevand. For at holde sig indenfor vandkvalitetsmålene mht. udledningen af kvælstof og fosfor i Øresund og Køge Bugt, skal spildevandet fra projektet desuden

	renses BEDRE end tilfældet er i dag. Dette er indregnet i Københavns Kommunes spildevandsplan, således, at regningen for den øgede belastning og de nødvendige højere rensningsniveauer vil blive betalt af byens borgere gennem vandaflædningsafgifterne. Rensningsanlægget Lynetten, som er Danmarks største (til 1,2 mio. pe.), bliver klemmt inde af Lynetteholmen. Anlægget er netop besluttet forbedret for 1,3 mia. kr. frem mod 2027. Hvis der skal ske en byudvikling på Lynetteholm og Refshaleøen, skal Lynetten flyttes. En flytning kommer formentligt til at koste 10-12 mia. kr. og vil ud fra anlægsloven være en udgift, der skal betales af københavnernes over vandaflædningsafgiften. En flytning af rensningsanlægget er samtidig en tidskrævende og kompliceret opgave, som kræver etablering af det nye anlæg og store ledningsarbejder, før Lynetten kan sløjfes.
Råstoffer og deponeringsmateriale	Region Hovedstaden (høringssvar nr. 467) finder ikke, at der er sket en fyldestgørende vurdering af, om behovet for råstoffer til Lynetteholm kan påvirke den øvrige råstofforsyning i regionen: "Der kan ikke herske tvivl om, at modtagelsen af jord til Lynetteholm vil være afgørende for jordmarkedet i Storkøbenhavn". Dertil kommer et betydeligt forbrug af jord og sand til anlæg af køreveje og oplagsplads. By & Havn svarer ikke i den sammenfattende redegørelse på Region Hovedstadens bekymring for jordmarkedet og dermed konsekvenserne for forsyningen af råstoffer til øvrige anlægsprojekter i regionen i den periode, hvor Lynetteholm skal anlægges. Miljøstyrelsen finder omvendt, at Region Hovedstaden rejser relevante spørgsmål til anvendelsen af jord og ressourcer, når et anlæg forudsætter tilførsel af jord og ressourcer over mange år. Disse problemstillinger er i høj grad politiske og ligger uden for de tekniske og faglige vurderinger af nytiggørelsesanlægget, som Miljøstyrelsen foretager. Dertil kommer projektets behov for 4 mio. kubikmeter sand. Det svarer til alt sand i Råbjerg Mile. I den sammenfattende redegørelse for miljøkonsekvenserne ved etablering af Lynetteholm og i temarapporten for uddybning af sejlrende og klapning (side 35) anføres det, at "By & Havn forventer at hente marint sand fra Kriegers Flak, som af Miljøstyrelsen er udlagt til bygherreområde. By & Havn forventer at modtage en indvindingstilladelse på baggrund af en selvstændig miljøkonsekvensvurdering i juli/august 2021." De danske miljømyndigheder har vurderet, at indvindingen af sand skal behandles som et selvstændigt projekt, der skal have sine egen miljøvurdering, hvorfor indvindingen af sand er ikke en del af anlægsloven. Der mangler således en miljøvurdering af indvinding af sand i beslutningsgrundlaget for L220.

Risici for fiskebestande og det marine miljø	Det marine miljø i Øresund vil af projektets mange faser blive påvirket af spredning af sediment, frigørelse af næringsstoffer og spredning af miljøfarlige stoffer. De negative påvirkninger stammer både fra selve øens anlæggelse, fra uddybning af sejlrender, klappning af bundmateriale og fra indvinding af råstoffer fra havbunden. Endvidere vil der blive udledt store mængder næringsstoffer og miljøfarlige stoffer ved opfyldningen af jorddepotet. Samlet vil spredning af de miljøkritiske materialer påvirke forekomsten af ålegræs og bundfaunaen i de nærmeste omgivelser. Herudover vil hele systemet af ålegræssgroede områder i den nordlige del af Øresund blive sat under yderligere pres. Herved vil et væsentligt element i det samlede økosystem blive svækket. Ålegræs er hjemsted for en række arter af fisk, snegle, muslinger og krebsdyr, ligesom det er opvækstområde for fiskeyngel. Ålegræs spiller desuden en væsentlig rolle for klimaet, fordi det kan absorbere store mængder CO₂. De gennemførte analyser af de miljømæssige konsekvenser vurderes af flere høringssvar til at være utilstrækkelige. Det samme gælder de foreslåede afværgeforanstaltninger.
Risici ved stormflod fra syd	Anlægsloven forholder sig ikke til det faktum, at stormflodssikring fra syd er et mere akut behov end den delvise sikring mod nord, som Lynetteholmen skal bidrage til. Dette er ekstra problematisk, eftersom at det ikke kan udelukkes at etablering af Lynetteholmen direkte vil kunne forøge risiciene for, at stormflodshændelser fra syd får større og mere kritiske konsekvenser pga. øens placering i Kongedybet. Kystdirektoratet, der udpeger områderne med potentiel væsentlig risiko for oversvømmelse fra hav og vandløb i Danmark, finder at stormfloder fra syd er 75 cm højere end stormfloder fra nord for samme sandsynlighed (som fx 100 eller 1000 års hændelser). Ud fra de samme sandsynligheder, opgjort i 2019 som en 1000 årshændelse, når "ekstrem stormflod" fra syd en vandstand på 280 cm, mens "Ekstrem stormflod" fra nord når en vandstand på 205 cm. Det kritiske niveau for vand i Metroen er 220 cm. Ud fra denne viden bør det være en stormflodssikring fra syd, der står først på dagsordenen i hovedstadsområdet. Det er en mangel i VVM-undersøgelsen, at det ikke er undersøgt, om Lynetteholm vil forårsage højere vandstande i fx Dragør ved stormfloder fra syd - eller højere vandstande langs Øresundskysten ved stormfloder fra nord. De politiske partier bør efterspørge en plan for stormflodssikring af hovedstadsområdet, som tager afsæt i en overordnet risikostyring – og ikke en plan, som udspringer af et behov for at begrunde Lynetteholmen som (akut) nødvendig stormflodssikring.
Emissioner og sundhed i	<i>Dieselpartikler</i>

anlægsfasen

Lastbiltrafikken vil stige flere steder på Amager, når anlægsfasen af Lynetteholm igangsættes. Flere områder er allerede særdeles belastede, blandt andet tilkørselsvejene ud til Prøvestenen. Lynetteholmens anlæggelse vil uomtvisteligt give øgede gener for de mennesker, som bor og færdes i områderne.

Dieselpartikler (soot) udgør en snigende helbredsrisiko, som rammer menneskers lungefunktion og er kilde til en øget frekvens af astma blandt de udsatte. Den øgede transport i det skitserede område vil hurtigt kunne lede til målbar belastning af sundhedstilstanden, i form af et stigende antal astmatilfælde. Med Lynetteholmen vil der samtidig blive tale om lastbiler med mange stop og stillestående lastbiler i trængsel, hvilket forøger intensiteten af forureningen med soot. Ligeledes må der påregnes en udvaskning til grundvandet i området især på regnvejrskage.

Det er usikkert, hvor længe endnu, at de lastbiler som vil stå for jordtransporten i 30 år, som vil være (ældre) diesellastbiler. I øjeblikket gives der dispensation, således at ældre diesel lastbiler fortsat kan benyttes. Dette er problematisk, da bare ganske få daglige lastbilkørsler vil påvirke menneskers sundhed.

Amager og i særdeleshed Amager Øst er karakteriseret ved, at der er mange børnefamilier i området og netop udstødningen vil ramme disse mest, da børn i klapvogn, på løbehjul eller på deres første cykel er i øjenhøjde med udstødningen.

Støv

Støv omhandler såvel generelt vejstøv, som kommer fra selve belægningen og de andre aktiviteter, der foregår på vejen, og støv fra de materialer som transporteres.

Selve vejstøvet optræder med op til 90 % sikkerhed af mikro-partikler, som stammer fra såvel slitage på dæk og vejbane som det omkringliggende støv.

Det luftbårne støv, der kommer fra materialer, som transporteres, er hovedsageligt partikler, som er sundhedsskadelige i selv små mængder. Anlægsfasen af Lynetteholm vil strække sig over en lang årrække, hvilket yderligere øger den sundhedsmæssige belastning af de omkringboende borgere. Der er belæg for, at længden i belastningen har en afgørende betydning for de sundhedsmæssige konsekvenser.

Hvert parti jord der transporteres, er unikt dvs. sammensætningen af støver afhænger af hvor jorden kommer fra og hvor den har været opbevaret, hvordan den har været behandlet m.v. De mennesker som bor og færdes i områderne omkring transporten udsættes derfor for en bred af variation af stoffer og over lang tid. Det kan således konstateres, at der er sundhedsrisici over en lang periode, som vil føre til et øget antal tilfælde af irritation af øjne og luftveje, kredsløbsforstyrrelser mm.

	<i>Støj</i> I forhold til miljøkonsekvensvurderinger er der set på forhold i relation til projektet Lynetteholm, men der mangler et SAMLET billede af støjbelastningen i området i forbindelse med anlæg af Lynetteholm – jf. at WHO sætter et maks. på støjen til 53 dB i dagtimerne, målt som summen af ALLE kilder. Der vil komme støjbelastning fra jordtransporten og fra anlæggesarbejdet (spunsning, lokal kørsel og aflæsning af jord). Disse nye støjkloder skal lægges til den støj, der allerede findes i området PLUS at der vil komme yderligere støj fra fremtidige arbejder på Kløverparken, den eventuelle udvidelse af Prøvestenen, bygning af Østlig Ringvej og Metrobyggeriet. I forhold til det levede daglige liv påvirker støj livskvaliteten på en række måder. Støjpåvirkninger kan lede til hjertesygdomme, søvnforstyrrelser og kognitive problematikker, fx hos børn, der får koncentrations- og læsevanskeligheder. Desuden ses en række andre virkninger af støj som eksempelvis lav fødselsvægt, for tidlig fødsel og øget forekomst af tinnitus. Fra WHO angives, at øgede tilfælde af depression, angst og uro også ses i forbindelse med støj. I tillæg til ovenstående forekommer der co-morbiditet, dvs. sammenhænge på tværs og forstærkninger, hvorfor det er vigtigt at se i helheder fremfor enkelte former for støjbelastningers påvirkning.
Trafik og trængsel i anlægsfasen	Lynetteholmen vil i en meget lang anlægsfase – mindst 30 år – medføre over 700 daglige lastbilsførsler fra byggepladser fra (primært) hovedstadsområdet ud til spidsen af Refshaleøen og det kommende aflæsningssted i udkanten af Lynetteholmen. <i>Lastbiler på Amagers veje</i> De mange ekstra lastbiler vil betyde et stort pres på Christmas Møllers Plads og Langebro. 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 kommende boliger på strækningen fra Christmas Møllers Plads og ud til Prøvestenen. Lastbilernes rute går forbi daginstitutioner, spejdergruppe, skole, idrætsfaciliteter. Endvidere er der en ny folkeskole under etablering i 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. Den skitserede nye adgangsvej over Prøvestenen er ikke undersøgt

	tilstrækkeligt. 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. Pramning af jord ikke en mulighed. Høringssvar fra Svitser omtaler pramning, men forudsætter, at der kan sejles ind i perimeteren og jorden dumpes herfra. Dette er ikke muligt, da perimeteren etableres og med det samme lukkes helt af mod den ydre vandside. Dette gøres for at mindske spredning af forurenede sedimenter, når der påfyldes jord. Byudvikling af Refshaleøen. Anlæggelsen af Lynetteholm vil vare i mindst 30 år. I den periode vil også Refshaleøen blive gjort klar til byudvikling og skal efter planen huse 23.000 beboere og 13.500 arbejdspladser. Trafik til og fra byggepladserne på Refshaleøen (og senere beboertrafik) vil kollidere med den tunge lastbiltrafik til Lynetteholm og vil presse vejnettet til det nordøstlige Amager yderligere. Dette forhold er ikke belyst i VVM for jorddepotet Lynetteholm. <i>Cyklisters vilkår i anlægsfasen</i> Der savnes generelt en samlet vurdering af anlægslovens konsekvenser for byens mange cyklister. I de direkte berørte områder er der i forvejen mange strækninger med krydsninger uden lysregulering og oveni i øget utryghed, vil cyklisterne blive udsat for flere potentielt sundhedsskadelige emissioner. Alligevel er de trafikale forhold for cyklisterne stort set fraværende i VVM-undersøgelsen – på nær Vermlandsgade-Uplandsgade krydset. Der ønskes således en mere samlet analyse, der ser på cyklisternes forhold i den samlede anlægsfase, mhp at indkredse, hvor der med fordel kan foretages ændringer, etableres nye lyskryds mm. Dette skal også ses i tilknytning til den kraftige boligudbygning på Nordøstamager. Jordtransporterne bør planlægges og gennemføres på vilkår, som ikke forlænger cyklisternes kørselstid, sikkerhed eller oplevede tryghed.
Oplevelsesmæssige og kulturhistoriske forhold	Lynetteholm er en omfattende ændring af Københavns møde med Øresund og af byens historiske format. Etableringen af nye bydele ud i Øresund med op til 90.000 nye indbyggere og et tilsvarende antal arbejdspladser vil ændre balancer og proportioner i København og være en barriere til identifikationen med byens fortid. Oplevelsesmæssigt vil Lynetteholmen lukke byens historiske frihavn og Nordhavn inde og udblikket fra havnefronten mod Øresund og det, der kan fornemmes som verdenshavet, går endegyldigt tabt. Københavns kvalitet som en gammel havneby, der kan fornemmes og opleves fra de historiske kvarterer, vil ligeledes forsvinde. I stedet pakkes byen ind i nye bydele og en østlig ringvej, som yderligere vil sløre byens historiske

	identitet. Skyldig hensyntagen til den kulturhistoriske arv, som nu ligger i Kongedybets dynd, vil fordre en del år med arkæologiske undersøgelser og sikker opsamling og konservering. Dette er der ikke taget højde for i den fremlagte tidsplan for projektet.
Sejlads	Anlæggelsen af Lynetteholm vil betyde store forringelser for den rekreative sejlads for københavnere. I praksis bliver det meget vanskeligt for de mindre sejladsformer, fx kajakker og småbåde, at sejle ind og ud af inderhavnen, fordi vejen bliver alt for lang, når de dels skal ind og ud via Kronløbet, dels skal ud i Øresund for at komme rundt om Lynetteholm. Strømmen mellem Lynetteholm og Middelgrunden vil blive øget 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. 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. Søfartsstyrelsen bør høres, hvad angår konsekvenser for skibsfarten af, at mere fritidssejlads vil søge ud i Hollænderdybet. Desuden er det også ønskværdigt, om det kunne undersøges mere præcist, hvor meget hastigheden på overfladestrømmen mellem Lynetteholm og Middelgrunden vil blive forøget i forhold til i dag. Det har ikke været muligt at få tal for.
Andre arealinteresser	Biofos A/S (høringssvar nr. 455), gør opmærksom på, at flytningen af Rensningsanlæg Lynetten vil blive vurderet af ejerne af Biofos i løbet af 2021. By & Havn kan således ikke regne med, at rensningsanlægget kan ryddes i perioden 2033-3, som anført i projektbeskrivelsen. Det er ifølge Biofos urealistisk, da der vil gå op til 15 år før et nyt anlæg er færdigt og det nuværende anlæg kan ryddes. By & Havn svarer (side 39 i den sammenfattende redegørelse), at "høringssvaret fra BIOFOS om flytning af rensningsanlægget tages til efterretning." I implementeringsredegørelsen nævner By & Havn derimod ikke flytningen af Rensningsanlæg Lynetten, selv om denne del af projektet kan få stor indflydelse på den samlede tidsplan. Etablering af Lynetteholmen vil medføre betydelige ændringer i måden, hvorpå arealer omkring Københavns Havn kan anvendes, og vil dermed få betydelige konsekvenser for hverdagslivet for mange københavnere – både i anlægsfasen og i driftsfasen.

	Der er tusinder af lystfiskere, som fisker i området omkring Københavns Havn - fra moler, kajkanten, Lynetten, Nordhavn, Refshaleøen, i inderhavnen mm. (Der er alene mere end 16.000 medlemmer af Facebook-grupper om lystfiskeri i området). I havnen fanges typisk torsk, sild, makrel og hornfisk, som spises, hvis de overholder mål mm. Blandt fiskerne er der en frygt for, at etablering af Lynetteholmen vil sætte en stopper for fiskemulighederne – både på grund af færre fisk i havnen, og på grund af større forurening i havnen (pga. forurenede jord og mindre vandgennemstrømning i havnen). Igennem de senere år, er fiskebestanden i havnen steget i takt med, at vandet i havnen er blevet renere. Denne udvikling risikerer at blive sat over styr med etableringen af Lynetteholm.
Ændringer i el- og spildevandsledninger	I Sammenfattende redegørelse Miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm, samt temarapport for uddybning af sejlbund og klapning (side 37 - 3.11.3) svarer By & Havn, at " det er nødvendigt at omlægge ledninger, der i dag har udløb inden for Lynetteholms afgrænsning. Omlægning af ledningerne er et særskilt projekt, der bliver håndteret i samarbejde med ledningsejerne". Der gøres ikke rede for, hvordan projektet vil tage højde for de problemstillinger, som Biofos har anført vedr. udløbsledningernes løsning, økonomi og myndighedsbehandling. Det er stærkt kritisabelt, at projektets udgifter til at sikre og opretholde eksisterende kritisk infrastruktur uden videre kan pålignes ejerne af infrastrukturen. Et særligt groft eksempel på denne mulighed for at efterlade regningen hos andre interessenter (BIOFOS og HOFOR) er forholdet til de af projektet nødvendiggjorte omlægninger af spildevandshåndteringen og forsyning med el og varme.
Myndighedsændringer	Anlægsloven indeholder vidtgående flytninger af kompetence fra faglige myndigheder og Københavns Kommune til By & Havn, samtidig med, at borgernes klageadgang afsnøres. Vedtages loven vil By & Havn reelt blive en stat i staten, hvor væsentlige beslutninger med konsekvenser for fremtidens københavnere vil kunne besluttet alene med accept fra Transportministeriet. Borgernes og mediernes mulighed for at være vagthunde og opnå indflydelse på konkrete løsninger vil være afhængig af skøn i By & Havn og Trafikministeriet. Følgende væsentlige kompetencer bliver med anlægsloven overdraget til By & Havn og/eller den til enhver tid siddende Transportminister: • By og Havn gives udenom Københavns Kommune og til dels staten ret til at 100 % råderet over arealet, herunder ændringer af området og betingelserne for jorddepotet m.v. • By og Havn får lov til at kontrollere sig selv på områder som lovgiver i anden sammenhæng finder meget betydningsfulde og som har en prioritering i forhold til klimamål m.v. • Transportministeren kan bestemme, at der kan ses bort fra høringer

	og lign., når By og Havn anmelder projektændringer – uanset hvad disse ændringer går ud på. • Der kan ikke klages over By & Havns myndighedsudøvelse, dog kan der anlægges civile søgsmål. • Muligheden for politisk behandlede lokalplaner, som er Københavns Kommunes område, fraviges. • Trafikministeren kan tilbagekalde eksisterende tilladelser • Når der tales om de veje, hvor lastbilstransporten skal foregå, er der i implementeringsdokumentet nævnt andre veje, mens der i det øvrige materiale udelukkende tales om vejene fra Prøvestenen og videre til Lynetteholm. • Eksproprieringsretten, der tildeles By og Havn, fordrer, at anlæg af Lynetteholmen kan anskues som i almenvellets interesse. • Broens åbningstider over Margretheholms Havn vil blive bestemt suverænt af By og Havn.
--	--

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

Sankt Jakobs Gade 3, 4.tv.

2100 København

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. genfremsættes 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 sejlsads for københavnernes. Lukningen af Lynetteløbet forringer markant forbindelsen mellem især det østlige Amager, som udgør grundlag for mange forskellige sejlsadsformer, 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 sejlsadsformer, 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 fritidssejlsads vil søge ud i Hollænderdybet.

Den stærkt forlængede vej ind til havnen for sejlskibe og motorbåde vil virke begrænsende på fritidssejlsads. Konsekvensen er en væsentlig forringelse af mulighederne for de mange tusinde borgere, der bruger vandet til alle mulige former for rekreativ sejlsads, 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 mindsning af 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. torskebestandens 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 cyklisterne 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 cyklisterne 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 døgn gennemsnittet, dvs. at selvom al støj foregår om dagen, opgøres den samlede støj fordelt ud på et helt døgn, hvilket får støjbelastningen til at fremstå væsentligt lavere end den faktisk vil blive oplevet i dagtimerne. De viste støjkort afspejler dermed ikke den støj, som borgerne rent faktisk udsættes for i dagtimerne, hvilket skjuler et væsentligt velfærds- og sundhedstab ved projektet uden afværgeforanstaltninger.

Det fremgår, 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 århundrede 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.

Fra: anna bauer andersen <anbaua@hotmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 22:50
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholmen
Vedhæftede filer: Høringssvar, Lynetteholm supplerende VVM, 2. maj 2021.DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9417896

Hej!

Jeg vedhæfter her mit høringssvar i forbindelse med Lynetteholmen. Svaret er udfærdiget af en nabo bosiddende på Margretheholmen. Med denne mail bakker jeg hermed op om vedhæftede svar ligesom mange andre bosiddende på Margretheholmen.

Mvh.
Anna Bauer Andersen

26615621

Høringssvar til supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *"at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu."*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *"Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter."* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages førend det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EUs VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersøens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltsbroen, byggeri af Fermen-forbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringerne påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højriskoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Fra: jonas petersen <jonas_petersen@hotmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 22:55
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar, Lynetteholm - Journalnr. TS6040102-00024

Hermed høringssvar til supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm, Journalnr. TS6040102-00024

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *"at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu."*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *"Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter."* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages før det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EUs VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersøens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltsbroen, byggeri af Fermenforbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringernes påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5 km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højriskoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Mvh
Jonas Petersen
Luftmarinegade 64
1432 Kbh K
61715500

Fra: Simon Elkjaer Petersen <simonelkjaer@hotmail.com>
Sendt: 2. maj 2021 22:56
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Vedr. Lynetteholm:

Jeg gør hermed indsigelse mod etableringen af øen Lynetteholm.

Hvis etableringen af Lynetteholm bliver vedtaget, vil Københavns fremtid for altid se anderledes ud.

Der vil blandt andet være miljømæssige, støjmæssige, kulturhistoriske, økonomiske og menneskelige konsekvenser ved at etablere denne mastodontiske "ønske-ø".

Jeg synes det er svært og trist at tænke på, at muligvis resten af mit københavnervliv – og muligvis resten af dit – vil blive præget af byggestøj fra nedbankningen af pyloner. Samt trafikstøj og luftforurening fra 700 daglige lastbiler, der i 30 år, vil køre jord og dernæst byggematerialer gennem byen.

De mange lastbiler, der skal køre jord til og fra Lynetteholm, strider direkte imod Københavns kommunes arbejde for færre biler (og tung trafik) i København og vil dermed forøge presset på den københavnske trafik. Hvem skal betale for det store slid, som de tonstunge lastbiler vil påføre vejene?

Samtidig slår det mig, om der i byggeperioden vil ske en stigning i trafikulykker mellem højresvingende lastbiler og cyklister i blinde vinkler.

Det er dumstædigt og helt hul i hovedet at fortsætte med et sådant projekt, uden at anerkende og tage højde for at verden er i forandring. For hvem ved hvordan der ser ud om 30 år, når der er sket så stor en omvæltning bare det seneste års tid? Covid-19 har gjort at der det forgangne år er flyttet flere fra København, end der er kommet folk til. Desuden har flere københavnere under pandemien søgt ud i naturen – også på vandet.

Jeg kan ikke lade være at tænke på, hvor mange sejlere der kommer til at blive påvirket af et så kæmpe anlægsprojekt.

Desuden forstår jeg ikke at man er villig til dels at spille hasard med havmiljøet og vandkvaliteten i Øresund og dels ødelægge et betydningsfuldt kulturhistorisk område, uden at have ordentlig tid til arkæologiske undersøgelser forud for etableringen.

Indsnævringen af havneløbet må vel også få konsekvenser for Københavns krydstogtturisme, når det igen tager til efter Corona? Kan krydstogtskibene fortsat lægge til eller er man nødt til at poste millioner i nye havne til disse?

At vedtage et bygningsprojekt, der strækker sig mindst 50 år ud i fremtiden, midt i en forandringstid som denne, giver simpelthen ikke mening for mig. Det viser endnu engang at penge, magt og prestige bliver vægtet højere end de mennesker der bor i byen.

Når Lynetteholm engang står færdigt, vil boligerne formentlig være så dyre, at almindelige københavnere (eller bare singler) ikke har råd til at bosætte sig på den nye holm. Det kan resultere i, som i så mange andre storbyer, at udenlandske investorer køber lejligheder uden at bosætte sig, hvilket medfører at dele af byen står tomme. Det vil presse priserne yderligere op.

Blackstones opkøb af Københavnske boligejendomme for nogle år siden var en lille forsmag på hvordan det kan blive, men det kan formentlig blive værre endnu.

Jeg får en følelse af flashback til salget af Dong Energy – som stædigt blev hastet igennem, og som så sidenhen viste sig at være gennemført på falske præmisser.

På grund af Covid-19 ville det have været god stil at høringsperioder var blevet forlænget, så borgerinddragelsen kunne få bedre kår og ikke udelukkende skulle foregå digitalt.

Med venlig hilsen
Simon Elkjær Petersen

Fra: Jakob Sørensen <jakoblundquist@live.dk>
Sendt: 2. maj 2021 23:56
Til: VVM-Sager
Emne: Vedr. Lynetteholmen

Kære vedkommende

Jeg tillader mig at istemme flokken af bekymrede borgere, der ikke kan forstå rationalet bag at anlægge Lynetteholmen, og her er et par grunde til, hvorfor:

1) Jeg kan for det første ikke se, hvad formålet er med denne jordopfyldning i havnen - på en eller anden måde, er det lykkedes By&Havn og den socialdemokratiske borgerrepræsentation i Københavns Kommune at 'spinne' projektet, som et grønt projekt, der både tilgodeser billige boliger til den stigende befolkning i kommunen (selvom den reelt er faldet de seneste par år), ny infrastruktur, et ambitiøst metrobyggeri, etc. Intet af alt det kan lade sig gøre på samme tid, og det er først og fremmest ift. miljøspørgsmålet - hvor "grønt" og kystsikrende er det her egentlig?

2) Næste problem er alle de miljøkonsekvenser, Lynetteholmen vil få undervejs; lastbilerne, der skal pendulere ud og ind af byen i mange år, før hullet i haven er fyldt op, de havbiologiske konsekvenser, gennemstrømningen fra Øresund til Østersøen, der er hårdt presset i forvejen, og som kan risikere at dø helt ud over tid, med alvorlige globale konsekvenser for havmiljøet.

3) Så er der spørgsmålet; "hvor skal pengene komme fra?", men nok så vigtigt; "hvor skal al jorden komme fra?"

Personligt tvivler jeg kraftigt på, at anlægsjord fra byggeri, der "alligevel skulle køres væk" forslår. Så, hvilket naturområde skal ofre jorde, for at mætte behovet? Hareskoven? Gribskov? Toppen af Himmelbjerget? Det er selvfølgelig lidt polemiske forslag, men faktisk frygter jeg reelt, at det måske kommer så vidt.

Hele dette parløb mellem By&Havn, og den københavnske borgerrepræsentation (navnlig socialdemokraterne, som virker til at have læst MVVM-rapporten, og udledt, hvad der passede ind i den gode fortælling om Lynetteholmen i deres retorik, red.) bekymrer mig generelt dybt. Om lidt "dør" Stejlepladsen i Sydhavn, til fordel for et By&Havn-nybyggeri, og generelt ser vi en utrolig trist gentrificering af København, som ikke er til glæde for nogen, fordi ingen har råd til at bo i det. Mere og mere af det charmerende, autentiske København forsvinder, og det forvandles stille og roligt til Ørestaden. Alt imens har vi en reel trussel mod byen i vandstandsstigningerne, hvilket burde kalde på diger, fremfor et (undskyld mig) vanvids-ø projekt.

Så kære rette vedkommende - tænk jer nu godt om, inden det her hastes igennem.

Med Venlig Hilsen
Jakob Lundquist Sørensen

København den 2. maj 2021

Vedr. Lynetteholm - TS6040102-00024

Høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm -
Mine grunde til indsigelse mod Vedr. Lynetteholm - TS6040102-00024

Lynetteholm vil fratage København sin 1000 år historie som havneby, med udsigt til og i sameksistens med Sundet og Sverige.

- At etablere en en halvø, med et areal på ca. 2,8 km², midt i Kongedybet, med delvis forurenede jord, når Regioner er enig om at jord skal genanvendes, da der ikke er uanede mængder til rådighed i naturen.
- Ødelæggelse af Øresunds økologi, Kongedybets store arealer af ålegræs og torsk yngleplads.
- Udradering af Københavns historie og Slaget på Redden
- Placeringen af Lynetteholm i Københavns blå rekreative område (rekreative område KBH i forvejen ikke har nok af) hvor der i dag er kapsejlsbane, samt der skal etableres en transportvej ud foran udsejlingen fra Magretheholmhavn, så lystbådssejlerne kun kan sejle ud på havet om aften
- Badevandskvaliteten vil kraftig forringes i Københavns Havn, da opgravet selement for ny nødvendig sejlrende ind til Prøvesteen, vil kunne forkomme fra Kastrup til Skovshoved
- Dumpning af forurenede selement i Køgebugt, trods forurenede selement ikke må dumpes når det først er opgravet.
- Etablering af Lynetteholm medføre over 700 lastbilstransporter dagligt (de næste 30- 40 år iflg Trafikstyrelsen) gennem indre København, og Christmas Møllers Plads - hvor er CO₂ nedsættelse målene blevet af?
- At den demokratiske proces ikke er overholdt i Danmarks historiens største byggeprojekt, der ikke er udarbejdet en samlede VVM redegørelse for hele det samlede projekt med etablering af Lynetteholm, samt den nødvendige infrastruktur til Lynetteholm (Metro og Øster Ringvej tunnel)
- Værst i 'Forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm' (<https://www.ft.dk/samling/20201/alm.del/tru/bilag/122/2320379.pdf>) er Kapitel 3 'Fravigelse af anden lovgivning', altså en tilsidesættelse af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om kystbeskyttelse m.v., lov om miljøbeskyttelse, bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, lov om naturbeskyttelse, lov om forurenede jord, Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning i museumslov.

Med venlig hilsen
Julie

JULIE MARIE FALKENTORP

SKT. PEDERS STRÆDE 31
1453 KØBENHAVN K

OG

HF STRANDHØJ
LINNEGANG 17
2300 KØBENHAVN S

JULIE@FALKENTORP.DK
+ 45 3038 2814

Fra: Nele Sattrup <nsattrup@gmail.com>
Sendt: 3. maj 2021 05:52
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholmen
Vedhæftede filer: Høringssvar, Lynetteholm supplerende VVM, 2. maj 2021.DOCX; ATT00001.TXT

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9418024

Hej VVM

Jeg vedhæfter her mit høringssvar i forbindelse med Lynetteholmen. Svaret er udfærdiget af en nabo bosiddende på Margretheholmen. Med denne mail bakker jeg hermed op om vedhæftede svar ligesom mange andre bosiddende på Margretheholmen.

Hilsen

Nele Sattrup

Høringssvar til supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *"at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu."*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *"Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter."* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages førend det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EUs VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersøens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltsbroen, byggeri af Fermen-forbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringerne påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højrisikoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Fra: Pia Grønbech <piagroenbech@gmail.com>
Sendt: 3. maj 2021 07:42
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdi og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnere og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Mvh Pia Grønbech



Miljøstyrelsens kommentarer af 2. maj 2021 til supplerende materiale til miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm – Tillæg til miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrende af 31. marts 2021 (MKR 3)

Miljøstyrelsen har gennemgået det supplerende materiale til miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm.

Miljøstyrelsen har noteret, at der flere steder i materialet er beskrevet et behov for at gennemføre foranstaltninger, der kan kompensere for næringsstofbelastningen af overfladevandområdet Nordlige Øresund og muligt tillige området Køge Bugt, og det i disse sammenhænge er oplyst, at efter aftale med Københavns Kommune kan kompenserende foranstaltninger iværksættes som led i realiseringen af kommunens spildevandsplan.

Der er i det den 29. april 2021 fremsatte lovforslag om anlæg af Lynetteholmen redegjort for vurderingen af næringsstofbelastningen af henholdsvis kystvandene Nordlige Øresund og Køge Bugt i projektets anlægs- og driftsfase og for iværksættelse af nødvendige kompenserende foranstaltninger som følge heraf.

I fortsættelse heraf lægger Miljøstyrelsen til grund, at der i implementeringsredegørelsen indarbejdes vilkår, der afspejler lovforslagets bemærkninger, således at det vil fremgå, at det er en betingelse for ibrugtagning af tilladelse til anlægsarbejder efter 31. december 2022, drift af anlægget og klappning, at det er dokumenteret over for tilsynsmyndigheden, at nødvendige kompenserende foranstaltninger for udledning af N og P er fastsat i en bindende plan, der sikrer, at udledningen af næringsstoffer som følge af denne del af det samlede projekt ikke vil indebære forringelse af kystvandenes økologiske tilstand eller hindre opfyldelse af miljømålet god økologisk tilstand i 2027 eller senere. Styrelsen har derfor ikke kommenteret oplysninger om og vurderinger af næringsstofbelastningen i MKR 3 i øvrigt.

Oversigterne nedenfor indeholder Miljøstyrelsens øvrige kommentarer til de 4 dokumenter, der udgør den supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm, sendt i høring af Trafikstyrelsen 31. marts 2021.

Det fremgår af disse kommentarer, at Miljøstyrelsen har konstateret, at der fortsat ikke er en samlet redegørelse for påvirkning af økologisk tilstand i henholdsvis "Nordlige Øresund" og "Køge Bugt" i dokumenterne notat a og notat b, men at beskrivelse heraf er fordelt på 3 kapitler/hovedafsnit: Henholdsvis afsnit om økologisk tilstand, kemisk tilstand og næringsstofbelastning. Det er i forskelligt omfang i notat a og b vanskeligt at vurdere, hvorvidt det er den økologiske tilstand for MFS eller kemisk tilstand, der beskrives og vurderes i notat a og b, hvilket vanskeliggør forståelsen af den samlede vurdering af påvirkningen af vandområdernes økologiske tilstand og mulighed for at opnå målopfyldelse.

Oplysninger om, hvilke sedimenter, der graves op og klappes, er fortsat ikke entydige, hvilket vanskeliggør vurderinger af påvirkninger fra disse aktiviteter.

Kumulative påvirkninger/effekter af anlæg og aktiviteter i det samlede projekt Lynetteholm og i forbindelse med andre planer og projekter er utilstrækkeligt beskrevet. Miljøstyrelsen har i denne sammenhæng endvidere noteret, at beskrivelsen af de kumulative påvirkninger af projektet i forbindelse med andre projekter og planer er behæftet med den ikke ubetydelige usikkerhed, der knytter sig til, om den p.t. fastlagte tidsplan for Lynetteholmen kan fastholdes. Det gælder især havvindmølleprojekterne ved Nordre Flint og Aflandshauge.

Ved kommenteringen er anvendt følgende forkortelser

By & Havn: Udviklingsselskabet By & Havn I/S

MST: Miljøstyrelsen

Rambøll: Rambøll Danmark A/S

Fuglebeskyttelsesdirektivet: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer

Habitatdirektivet: Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer
Havstrategidirektivet: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger med senere ændringer
Naturdirektiverne: Fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet
Vandrammedirektivet: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger med senere ændringer

Lov om vandplanlægning: Bekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017 af lov om vandplanlægning
Bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål: Bekendtgørelse nr. 1625 af 19. december 2017 om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand
Indsatsbekendtgørelsen: Bekendtgørelse nr. 449 af 11. april 2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter
Danmarks Havstrategi: <https://mst.dk/natur-vand/vandmiljoe/havet/havmiljoe/danmarks-havstrategi/>
Habitatbekendtgørelsen: Bekendtgørelse nr. 1532 af 6. december 2018 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter

MKK: Miljøkvalitetskrav

Kommentarer til By & Havns notat af 31. marts 2021 Lynetteholm – Tillæg til miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrende (MKR 3)

Kapitel/ Afsnit	Sidetal	Bemærkning
Baggrund	Side 1, pkt. 1 i andet afsnit Side 2 nederst Side 3	MST bemærker, at de berørte overfladevandområder er "Nordlige Øresund" "Køge Bugt" "Østersøen, 12 sm".
Ikke-teknisk resumé	Side 2, nederst	Overskridelse/ikke-overskridelse af nationalt fastsatte miljøkvalitetskrav indgår ved vurderingen af den økologiske tilstand, ligesom næringsstofbelastningen af overfladevandsområdet gør det.
Ikke-teknisk resumé	Side 3 Afsnit 6-9	Der mangler oplysning om, at klapningen sker i vandområdet Østersø 12 sm, og hvordan dette områdes kemiske tilstand påvirkes.
Ikke-teknisk resumé	Side 4 Afsnit 3	Vurderingen af de kumulative påvirkninger af anlæg og aktiviteter i det samlede projekt Lynetteholm skal også nævnes her. Vurderingen efter miljøvurderingsreglerne integrerer vurderinger efter habitatbekendtgørelsen og indsatsbekendtgørelsen, så også derfor skal påvirkningen fra projektet vurderes ikke blot i forbindelse med påvirkninger fra andre projekter, men også planer, jf. habitatbekendtgørelsens 6.

Kommentarer til Rambølls notat af 31. marts 2021

Lynetteholm – Tillæg til miljøkonsekvensrapport – Vurdering af påvirkninger af tilstand og målsætninger i vandplaner og Danmarks Havstrategi fra etablering af Lynetteholm (notat 1.a)

Kapitel/ Afsnit	Side	Bemærkning
1. Påvirkning af den økologiske tilstand	Side 1 ff	MST skal påpege den fejlagtige benævnelse af vandområdet "Nordlige Øresund" samt forvirringen omkring vandområde ID.
1.	Side 4	Tilføj herunder i afsnittet

1.1.		På baggrund af ovenstående vil det således blive sikret, at der ikke vil ske overskridelser af maksimum vandkvalitetskriteriet (herunder VKKMaks jf. Bek. 1625 af 17/12/2017) ved opgravningen af forurenede sediment langs perimeteren for Lynetteholm.
2. Påvirkning af den kemiske tilstand – Nordlige Øresund	Side 20-24	MST bemærker, at det er uhensigtsmæssigt at beskrive et aspekt af den økologiske tilstand uden for afsnittet om økologisk tilstand (i øvrigt).
2.	Side 20, Afsnit 1-4	Beskrivelsen af, hvad der definerer kemisk tilstand, er ikke korrekt. Erstat eventuelt med følgende tekst: Kystvande og territorialvandes kemisk tilstand afgøres ved overholdelse/ikke-overholdelse af de af EU fastsatte MKK for "andet overfladevand", se bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål, bilag 2, Del B, punkt 3. tabel 5. Det er anført, at den økologiske tilstand for MFS er ukendt. Dette er ikke korrekt, det fremgår af bygherres egne data, at den er ikke-god.
2. 2.2.	Side 21-22	MST har tidligere gennemgået MKR ₁ for beskrivelse af kravene til udledning i driftsfasen og har vurderet, at beskrivelserne i MKR ₁ har været tilstrækkelige. Der er dog visse uoverensstemmelser i MKR ₃ i forhold til MKR ₁ . Det er ikke beskrevet, at der for visse stoffer i forvejen er overskridelser af VKK i vandområdet, og at der for disse stoffer er lavet en betydelighedsvurdering. Mht. udpegning af blandingszoner, bør det fremgå at der udpeges individuelle blandingszoner for enkelt-stoffer. Der bør angives et interval for diameteren på de nødvendige blandingszoner, altså den mindste nødvendige blandingszone og den største nødvendige blandingszone.
3. Påvirkning af målsætning for næringsstoffer. 3.3.1.	Side 25	MST bemærker, at det er uhensigtsmæssigt at beskrive et aspekt af den økologiske tilstand uden for afsnittet om økologisk tilstand (i øvrigt).
3.	Side 27	Det er angivet, at MST har foreslået, at det kun er de øverste 0,5 cm af sedimentet, der medvirker i den morfologiske- og biologiske aktivitet. Dette er ikke korrekt. MST har foretaget en faglig vurdering af, at det kun er de øverste 0,5 cm, der indgår i en ligevægt mellem sediment og vandfase, jf. notat af 13.11.2021 sendt til By & Havn.
3. 3.3.2	Side 27-28	MST har noteret, at afsnittet indeholder en beskrivelse af marine virkemidler samtidig med, at det oplyses, at en effekt i forhold til næringsstofferne ikke kan inddrages i vurderingen. MST har tidligere gjort opmærksom på, at næringsstofferne skal fjernes ("høstes"), for at de beskrevne marine virkemidler kan tillægges betydning i forhold til næringsstofbelastningen, og at der ikke i dag er mulighed for at opgøre effekt og etablere en administrationsmodel for en sådan "høst".

Kommentarer til Rambølls notat af 31. marts 2021

Lynetteholm – Tillæg til miljøkonsekvensrapport –Vurdering af påvirkninger af tilstand og målsætninger i vandplaner og Danmarks Havstrategi fra klapning af havbundsmateriale (notat 1.b)

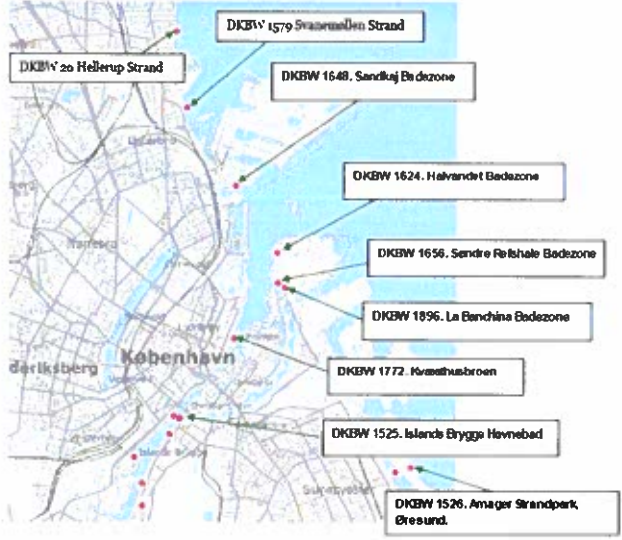
Kapitel/ Afsnit	Side	Bemærkning
1. Påvirkning af den økologiske tilstand - Køge Bugt og andre vand- områder 1.3.1.	Side 10, Afsnit 4	Det er anført, at "Sammenfattende vurderes evt. påvirkninger begrænset til et område på under 5 km ² inden for vandområde for Østersøen 12 sm og Køge Bugt." Der mangler oplysning om, hvor stor en andel heraf Køge Bugt udgør, og dermed hvor stort et område i Køge Bugt, der påvirkes.
2. Påvirkning af den kemiske tilstand og økologisk tilstand for MFS – Køge Bugt og andre vand- områder	Side 13-17	MST bemærker, at det er uhensigtsmæssigt at beskrive et aspekt af den økologiske tilstand uden for afsnittet om økologisk tilstand (i øvrigt).
2.	Side 13, 1.afsnit	Det er anført, at "Den kemiske tilstand af kystvande ud til 1-sømile grænsen, samt til 12-sømile grænsen, inddeles i hhv. god, ikke god eller ukendt kemisk tilstand. Opnåelsen af god kemisk tilstand fastsættes på baggrund af koncentrationen af stoffer, som er optaget på EU's liste over prioriterede stoffer, hvilket i Danmark er implementeret gennem bekendtgørelsen om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand." Beskrivelsen er ikke korrekt. Erstat eventuelt med følgende tekst: Kystvande og territorialvandes kemisk tilstand afgøres ved overholdelse/ikke-overholdelse af De af EU fastsatte MKK for "andet overfladevand", se bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål, bilag 2, Del B, punkt 3. tabel 5.
2.	Side 14, 1.afsnit	Det er anført, at "Idet VKK _{Maks} ikke må overskrides i forbindelse med klapningen (eller opgravningen af materiale for klapning) er det vurderet, at nævnte meget begrænsede overskridelse af maksimumkoncentrationen VKK _{Maks} , helt kan undgås ved den rigtige tilrettelæggelse af klapningen, herunder klappingsraten for sedimentet kombineret med en tæt overvågning af forureningsgraden under klapningen/af sedimentet der skal klappes. Som kontrol heraf vil der blive opstillet et overvågningsprogram for dokumentation af at koncentrationen af udvalgte stoffer ikke overskrider VKK _{Maks} under klapning, ligesom koncentrationen af stoffer for klappematerialet vil blive kortlagt/dokumenteret til sikring af at der ikke sker overskridelse af miljøkravene for maksimumkoncentration."

		Miljøstyrelsen lægger til grund, at det er muligt at vurdere omfanget af risici for overskridelse af VKK maks, og at tilrettelægge klappningen således, at risikoen for overskridelserne imødegås.
2. 2.1.	Side 16, Næstsidste afsnit	Det er anført, at "Sammenfattende forventes det ikke at klapmaterialernes indhold af cadmium, bly, anthracen og naphthalen vil have en væsentlig påvirkning på vandområders mål om at opnå god kemisk tilstand. Der vurderes således ikke risiko for, at klappningen vil ændre på vandområders mulighed for at bibeholde en god kemisk tilstand." MST bemærker, at de nævnte MKK alle er nationalt fastsatte MKK, de definerer økologisk tilstand og er således i denne sammenhæng alene relevante i kystvandene, altså først og fremmest Køge Bugt. Ikke i Østersø 12sm.
3. Påvirkning af målsætning for nærings- stoffer	Side 17-19	MST bemærker, at det er uhensigtsmæssigt at beskrive et aspekt af den økologiske tilstand - uden for afsnittet om økologisk tilstand (i øvrigt).
4. Påvirkning af målsætning for 11 deskrip- torer i Danmarks Havstrategi	Side 24 Tabel 4-1 (D7)	Der nævnes alene 1 klapplads, men der er 2 klappladser. Miljøstyrelsen lægger til grund, at der alene er tale om en sproglig fejl, der ikke ændrer på konklusionen.
4.	Side 25 Tabel 4-1 (D8)	Her fremgår, at koncentrationerne i af forurenende stoffer i klapmaterialerne ligger under øvre klapniveau. Samtidigt fremgår det flere steder i rapporten, at forureningsniveauet er under det nedre aktionsniveau for 2,3 mio. m3 for det meste af havbundsmaterialet, der skal klappes. Oplysningerne skal gennemgås og i nødvendigt omfang revideres, sådan at de samme forhold beskrives på samme måde (og selvfølgelig korrekt alle steder).
4.	Side 26 Tabel 4-1 (D10)	Det er anført, at " Klappning af havbundsmaterialer indebærer ikke yderligere tilførsel af affald end hvad klapmaterialet indeholder ved optagningstidspunktet" Der er i havmiljøloven et forbud mod dumpning affald. Identifierbart affald skal derfor så vidt muligt frasorteres ved optagning og inden klappning. Det bør angives, at det finder sted.

Kommentarer til Rambølls notat af 31. marts 2021

Lynetteholm – Tillæg til miljøkonsekvensrapport – uddybning af sejlrende (notat 2)

Kapitel/A fsnit	Side	Bemærkning
--------------------	------	------------

1. Ikke- teknisk resumé	Side 6	Det er anført, at "Omtrent 87 % af materialet har en kornstørrelse, der svarer til sand, mens resten er i ler og siltfraktionen ($< 63 \mu\text{m}$). Visse steder i sejlrenden er der kalkbund." Hvis der er tale om rent sand, skal mulighederne for at nyttiggøre disse fraktioner undersøges, inden det besluttet at klappe materialet.
1.	Side 6	Det fremgår, at "Da en meget stor del af det opgravede sediment har en kornstørrelse svarende til sand, der falder ned til bunden tæt på skovlen, er modelleringen kun foretaget på den fine fraktion af det spildte materiale (ler- og siltfraktionen)." Dette valg skal begrundes og forklares. Skal det forstås, således at By og Havn benytter et worst case scenario for mængden af opslemmet materiale i vandsøjlen?
1.	Side 6, Afsnit 3	De data, der er tilvejebragt af bygherre viser, at der ikke er god økologisk tilstand for MFS for hvilke, der er fastsat nationale MKK, i Nordlige Øresund. Det fremgår ikke, i stedet er der fortsat henviset til de i juni 2016 offentliggjorte vandområdeplaner for VP2, hvorefter at tilstanden er ukendt. Dette bør rettes.
1. Ikke- teknisk resumé Og 14. Befolkning og menne- skers sundhed 14.1.-14.5	Side 8, nederst Og Side 73	Der findes flere badevandsstationer, der afstandsmæssigt ligger tættere på Lynetteholm end Amager Strandpark. Der mangler kort med angivelse af beliggenhed for alle badevandsstationer i nærområdet for Lynetteholm. Miljøstyrelsen vil foreslå, at følgende oversigtskort indarbejdes:  I tillæg til vurderingen af badevandskvaliteten ved Amager Strandpark, bør der foretages vurdering af badevandskvaliteten på alle badevandsstationer i nærområdet for Lynetteholm. Det gælder for følgende stationer: DKBW 26 Hellerup Strand, DKBW 1579 Svanemøllen strand, DKBW 1648 Sandkaj Badezone, DKBW 1624 Halvandet Badezone, DKBW 1656 Søndre Refshale Badezone, DKBW 1896 La Banchine Badezone, DKBW 1772 Kvæsthusbroen og

		DKBW 1525 Islands Brygge. Eller også skal det detaljeret forklares hvorfor, der udelukkende har været fokus på badevandskvaliteten ved Amager Strandpark, når den badevandsstation ligger længere væk fra Lynetteholm end de ovennævnte badevandsstationer.
3. Beskrivelse af uddybning 3.2	Side 13, Sidste afsnit	Det fremgår, at "Uddybningen i Svælget forventes primært at blive udført i kalk og i mindre omfang i gytje." Der er tidligere oplyst, at det opgravede materiale primært består af sand. Oplysningerne skal gennemgås og i nødvendigt omfang revideres, sådan at de samme forhold beskrives på samme måde (og selvfølgelig korrekt).
3. 3.3.	Side 14 Tabel 3-1	Det bør fremgå af skemaet, hvilke fraktioner der er tale om, og deres forureningsgrad, herunder er dette sand? Kalk? Gytje?
3. 3.4.	Side 14	Til tekst til figur 3-2 Menes uddybning til en dybde under havnelodsens officielle dybde?
3. 3.4.	Side 15, Tabel 3-2	Ad note 1 til tabellen om beregning af gennemsnitsværdier. Vær opmærksom på, at når der aggregeres til brug for vurderinger af effekt på målsatte vandområder, så skal en måling under kvantifikationsgrænsen (3 x detektionsgrænsen) sættes til 1/2 af kvantifikationsgrænsen, altså detektionsgrænsen x 1,5 (150%), og ikke som her detektionsgrænsen (100%).
5. Sediment 5.1	Side 18	Følgende fremgår "På baggrund af GEUS sedimentkortet (Figur 5-1), og beliggenhed af sejlrenden ved Svælget jf. Kapitel 3, består overfladesedimentet omkring sejlrende primært af sand. Øst for sejlrenden findes en række områder med blød bund bestående af dynd – dyndet sand. I dele af sejlrenden består bunden af kalk. Hård bund med grundfjeldforekomst findes primært syd for Saltholm og mod øst på den svenske side af Øresund, se Figur 5-1. På den danske side kan der lokaliseres en række sten- og klipperevsområder i Øresund, som findes i tilknytning til istidsaflejringer og tidligere sedimentære dannelser nord og øst for Saltholm. " Hvordan harmonerer dette med øvrige beskrivelser af materialet? Oplysningerne skal gennemgås og i nødvendigt omfang revideres, sådan at de samme forhold beskrives på samme måde og korrekt.
16. 16.2.2.	Side 77 Afsnit 1	De data, der er tilvejebragt af bygherre viser, at der ikke er god økologisk tilstand for MFS for hvilke, der er fastsat nationale MKK, i Nordlige Øresund. Det fremgår ikke, i stedet er der fortsat henvist til de i juni 2016 offentliggjorte vandområdeplaner for VP2, hvorefter at tilstanden er ukendt. Dette skal rettes.
21. Bilag 1	Side 88, 3.de afsnit	Det fremgår, at "Der graves i dynd/sand/ler Fejl! Henvisningskilde ikke fundet. Der foreligger ikke forureningsundersøgelser af materialet, der skal opgraves. De nærmeste boringer, hvor sedimentet er analyseret ned til 2,2 m" Hvilken fraktion består uddybningsmaterialet af? Er det kalk, sand, ler eller gytje? Det angivet at der er 23200m3 uddybningsmateriale, Hvor stor er mængden af oprensningsmaterialet? Og hvad består oprensningsmaterialet af?

--	--	--

Kommentarer til Rambølls notat af 31. marts 2021

Lynetteholm – Tillæg til miljøkonsekvensrapport –Påvirkninger fra det samlede projekt (notat 3)

Kapitel/ Afsnit	Side	Bemærkning
3. Kumulative påvirkning- er på receptorer	Side 4-6 Tabel 3-1 (vand- kvalitet)	Den kumulative påvirkning fra Lynetteholmen og sejlrenden er ikke beskrevet og vurderet. Biota er heller ikke vurderet i forhold til kumulation mellem Lynetteholmen og sejlrenden. Vedr. klappning er det tilføjet: "Idet sedimentet er kilden til MFS og næringsstoffer følger, at der heller ikke forventes kumulative effekter på vand og biota" Der kan ske frigivelse af MFS fra sediment ved klappning, og det kan derfor ikke nødvendigvis sluttet ud fra sedimentspredning, at der ikke er kumulative effekter på vand og biota. Vurdering af kumulative effekter på vand og biota skal uddybes.
3.	Side 7 Tabel 3-1 (fugle og marine pattedyr)	MST finder, at vurderingen af det samlede projekts påvirkning af fugle og havpattedyr, som den fremgår af tabel 3-1, er meget overordnet og generel. I vurderingen anføres, at påvirkningen ved <u>de enkelte aktiviteter</u> er ubetydelige. MST finder, at der er behov for en mere uddybende og argumenteret undersøgelse af om denne vurdering ændres, når de samlede aktiviteter ved de tre delprojekter betragtes under ét, dvs. om flere delprojekter påvirker den samme art og dermed evt. kan give anledning til større påvirkning på arten. Der er i denne sammenhæng behov for, at vurderingerne forholder sig til de enkelte relevante arter af fugle og havpattedyr samt forholder sig til den samlede effekt af alle de faktorer ved de enkelte delprojekter, som kan påvirke en art f.eks. undervandsstøj, fortrængning fra fouragerings- og rasteområder pga. forstyrrelser og ændret fødegrundlag, suspension, sedimentation og hydrografiske forhold.
3.	Side 7 Tabel 3-1 (Biologisk miljø)	Der bør også redegøres for den potentielle kumulative påvirkning ved deposition af kvælstof fra de forskellige aktiviteter på terrestrisk natur på land. Både naturområder i nærheden af Lynetteholm og i N2000-områder.
3.	Side 7 Tabel 3-1 (N2000)	I forhold til vurderingen af det samlede projekts påvirkning af udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder ses, at den udelukkende omfatter de marine naturtyper. MST bemærker, at vurderingerne desuden skal forholde sig til relevante arter på udpegningsgrundlaget, herunder fugle og havpattedyr. Det bemærkes i denne sammenhæng, at de krav om væsentligheds- og konsekvensvurdering, der følger af habitatbeskyttelsen, også gælder for en plan eller et projekt uden for Natura 2000-området, når planen eller projektet kan påvirke arter på udpegningsgrundlaget væsentligt, også når arterne befinder sig <u>uden for</u> Natura 2000-området. Denne fortolkning af habitatreglerne følger blandt andet af EU-Domstolens dom af 26. april 2017 i sag C-142/16 (Moorburg), præmis 29 (nævnt i tidligere høringssvar) og fremgår bl.a. af Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse 18/05371 af 18. februar 2019 og Planklagenævnets afgørelse 18/05754 af 21. december 2020. Ved vurderingen af, om det samlede projekt kan medføre væsentlig påvirkninger af arter (fugle og havpattedyr) på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området N142 skal man således med afsæt i bevaringsmålsætning og status for de enkelte arter forholde sig til, om aktiviteterne vil medføre en væsentlig påvirkning af arterne, også når disse befinder sig <u>udenfor</u> Natura 2000-området (f.eks. raster eller fouragerer udenfor Natura 2000-området). Se i øvrigt bemærkninger til kap. 4 Natura 2000.

4. Natura 2000	Side 10 Tab. 4-1	Det fremgår, at Natura 2000-område nr.142 Saltholm og omkringliggende hav potentielt påvirkes potentielt af alle tre delprojekter mht. sedimentspild og vandkvalitet. MST gør også her opmærksom på, at vurderingerne skal forholde sig til det samlede projekts potentielle påvirkning af udpegede arter, også når disse befinder sig udenfor N2000-området. Ud over sedimentspild og vandkvalitet kan bl.a. støj, forstyrrelse og ændret fødesøgningsgrundlag medføre fortrængning, som potentielt kan påvirke arter på udpegningsgrundlaget. MST finder, at det ikke på forhånd kan udelukkes, at de samlede aktiviteter fra de tre delprojekter vil påvirke fugle og marine havpattedyr på udpegningsgrundlaget. Se også bemærkning til tabel 3-1, side 7.
4. 4.1.2.1 Sediment- spild	Side 13-14	Det fremgår, at afgravning af sediment giver anledning til sedimentspild, men nettostrømmen er nordgående i Øresund, og forøgelser af suspenderet sediment i vandsøjlen overskrider ikke 2 mg/l ved Natura 2000-området N142. Figur 4-2 viser overskridelsesvarighed for 5 mg/l. Burde det være Figur 12-5 overskrideshyppighed af 2 mg/l fra s. 225 i MGK for Lynetteholm, som skulle vises?
4. 4.1.2.1 Sediment- spild	Side 16	Ved vurderingen af den potentielle påvirkning af de marine naturtyper undersøges om suspenderede partikler og sedimentation fra de tre delprojekter samlet kan medføre en påvirkning. MST bemærker, at man ved vurdering af det samlede projekts mulige påvirkning skal inddrage andre påvirkning som forekommer ved et eller flere af delprojekterne og som potentielt kan bidrage til en samlet påvirkning af de marine naturtyper ("cocktaileffekt"), herunder f.eks. effekt ved frigivelse af næringsstoffer fra de tre delprojekter og ændring af hydrografiske forhold.
4.	Side 16-17 (marine pattedyr og fugle)	MST bemærker, at der mangler en vurdering af den potentielle påvirkning af det samlede projekts samlede aktiviteter på relevante fuglearter på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området N142, også når disse befinder sig udenfor Natura 2000-området. I forhold til vurdering af det samlede projekts påvirkning af marine pattedyr og fugle henvises i øvrigt til bemærkning ovenfor til Tabel 3-1 (fugle og marine pattedyr) s. 7 og bemærkning til Tabel 3-1 (Natura 2000) s. 7.
5. Havstrategi	Side 18-21	I Danmarks Havstrategi II Basisanalyse står der: Kumulative påvirkninger benyttes som betegnelse for påvirkninger fra flere samtidige aktiviteter eller presfaktorer. For havmiljøet kan et eksempel herpå være, at der inden for samme område både fiskes og findes en problematisk stor bestand af en ikke-hjemmehørende art. Visse presfaktorer kan forstærke hinandens effekt på havmiljøet, hvilket betegnes kumulative effekter. MST læser dette afsnit sådan, at det her er påvirkninger fra summen af samme presfaktor(er) fra de 3 aktiviteter, der er vurderet. Vurderingen af de kumulative effekter er imidlertid vurderingen af flere forskellige presfaktors påvirkning på samme receptor ("cocktail effekt"). De enkelte presfaktorer kan ikke betragtes enkeltvis, men må vurderes i forhold til samtidige presfaktorer. Kumulative effekter af projektets aktiviteter på tværs af deskriptorerne bør adresseres i henhold til påvirkning af havets økosystemer samt de i Danmarks Havstrategi beskrevne miljømål og indsatsprogrammer for de relevante deskriptorer.

		Der bør ligeledes inkluderes en sammenfattende konklusion for miljøpåvirkning på tværs af deskriptorerne i Havstrategien samt en vurdering af, hvorvidt projektet på den baggrund vil være til hinder for opfyldelse af fastsatte miljømål og opnåelsen eller opretholdelsen af god miljøtilstand.
6. Vand-område-planer	Side 25 Tabel 6.1. Økologisk tilstand Nationalt fastsatte MKK	De data, der er tilvejebragt af bygherre viser, at der ikke er god økologisk tilstand for MFS for hvilke, der er fastsat nationale MKK, i Nordlige Øresund. Dette fremgår ikke og i stedet er der fortsat henvist til de i juni 2016 offentliggjorte vandområdeplaner for VP2, hvorefter at tilstanden er ukendt. Der er ikke vurderet kumulation mellem de 2 aktiviteter Lynetteholmen og sejlrende.
6.	Side 25 Tabel 6.1. Kemisk tilstand. EU fastsatte MKK	De processer, der bidrager med påvirkning med MFS, er mangelfuldt beskrevet, og dermed er det heller ikke beskrevet, hvorfor de kumulative påvirkninger vurderes ikke at forværre den kemiske tilstand eller hindre målopfyldelse.
7. Kumulativ påvirkning	Side 26-29	Det fremgår af MST vejledning til habitatbekendtgørelsen, at habitatvurderinger skal være begrundede, så det er gennemsigtigt, hvad der bliver lagt til grund for myndighedens afgørelse. Det vil ikke være tilstrækkeligt blot at anføre en konklusion fra en vurdering af en plan eller projekt uden nærmere argumentation eller redegørelse. Dette gælder derfor også i forhold til vurderingen af konsekvenserne af projektet i kumulation med andre planer og projekter. MST finder, at bygherres vurdering af påvirkninger fra det samlede Lynetteholm-projektet i kumulation med andre planer og projekter på fugle, havpattedyr og udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder, som den fremgår af denne tillægsrapport, er meget overordnet og generel. Det har på det foreliggende grundlag ikke været muligt for MST at vurdere, hvordan man er kommet frem til, at det samlede projekt i kumulation med andre planer og projekter ikke påvirker fugle, marine havpattedyr og habitatnaturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder. MST finder derfor, at der er behov for, at de faglige vurderinger uddybes, argumenteres og dokumenteres i tillægsrapporten. MST bemærker dertil, at hvis der er kendskab til, at en plan eller et projekt er under udarbejdelse, skal denne plan eller dette projekt tages med i betragtning ved vurdering af den kumulative påvirkning af et projekt i forbindelse med andre planer og projekter. Dette er f.eks. relevant i forhold til den havplan, der er i høring.
7.	Side 26 Tabel 7-1 Udpegede blandings-zoner	Det er uklart, om ændrede strømningsforhold i forbindelse med etablering af Lynetteholmen giver anledning til, at blandingsforhold ved relevante udpegede blandingszoner ændres væsentligt. Her tænkes særligt på blandingszonen udpeget ved Amager Ressourcecenter, som ligger tættest på Lynetteholmen. Det er angivet, at der i anlægsfasen vil forekomme kumulativ påvirkning i relation til udpegede blandingszoner. Det bør vurderes nærmere om denne kumulative påvirkning er en væsentlig påvirkning.
7.	Side 27 Tabel 7-1	Det er ved beskrivelse af dette projekt og dets tidsplan anført, at "Eventuelle forsinkelser i Lynetteholm projektet vil påvirke anlæg af vindmølleparken og risikere at medfører, at projekterne må gennemføres løbende".

	Havvind- mølleprojekt Aflandshage Øresund	I lyset af de risici, der er for, at den fastlagte tidsplan for Lynetteholm bliver udfordret, skal det uddybes, hvad konsekvenserne heraf vil være for den samtidige gennemførelse af de 2 projekter, herunder hvad det betyder, at "projekterne må gennemføres løbende". Det bemærkes, at dele af området i udkast til havplan er udlagt til vindmøllerne, så mulighederne for anvendelse af disse dele af området skal afklares med Energistyrelsen og HOFOR.
7.	Side 29 Tabel 7-1 Omlægning af spildevands- ledninger U1 og U4 ifm anlæg af Lynetteholm	MST vurderer, at disse aktiviteter er en del af projektet, således som det også er beskrevet i MKR 1. Omlægninger mv skal derfor beskrives og vurderes som en del af det samlede projekt Lynetteholm.
8. Konklusion	Side 30	Det er angivet, at der sker en uddybning af sejlrende i Kongedybet, men i MRK beskrives en uddybning af sejlrende i området Svælget.
8.	Side 30	Der er alene konkluderet for den "interne" kumulation mellem delprojekterne i det samlede projekt Lynetteholmen. Der mangler en konklusion for påvirkninger som følge af kumulation af projekt Lynetteholm og andre planer og projekter, herunder udkast til den kommende havplan samt havvindmølle-projekterne ved Nordre Flint og Aflandshage.

Fra: KamilleFanny Pedersen <kamillefp@hotmail.com>
Sendt: 3. maj 2021 14:47
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar angående uddybning af sejlrenden i forbindelse med den eventuelle etablering af jorddepotet Lynetteholmen

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

I forbindelse med afgivelse af høringssvar om de påvirkede miljøforhold i havet omkring det førmtalte jorddepots perimeter må jeg erkende at jeg hverken er sejler eller klimaingeniør og derfor ikke helt kan gennemskue om de forskellige analyser af forholdene er korrekte. Det kan handle om vilkårene for ålegræs, klorofyl eller bundplanter eller om sedimenter og frigørelse af giftige metaller fra bunden som beskrevet i Rambøls analyse.

Jeg har gennemlæst både Cowis vvm-redegørelse og Rambøls om hvilke konsekvenser der er for miljøet både på land og i havet ved etablering af jorddepotet og hvad der senere følger af konsekvenser for miljøet i de umiddelbare omgivelser.

I den forbindelse er der noget der vækker forundring, idet der i de dragne konklusioner for hvert afsnit - både hos Covi og hos Rambøl - er der nogle formuleringer der går igen og igen og man støder hele tiden på ord som **lille eller ingen konsekvenser, ubetydelige konsekvenser, kortvarige eller ikke relevante konsekvenser.**

Det gælder som sagt begge selskaber og som læser er det lige før man forstiller sig at det er den samme personkreds der har stået for begge redegørelserne

Af denne grund er føler jeg mig slet ikke overbevist om gyldigheden af de resultater som begge firmaerne fremkommer med og betvivler at de optræder som uafhængige selskaber - men i stedet går By og Havns ærinde i sagen.

Oprindelig forsøgte man (læs man som By og Havn, Københavns kommune, Regeringen) at sælge ideen om Lynetteholmen som stormflods kystsikring, men den holdt ikke da man kunne sikre byen meget mere **effektivt og billigere** ved at anlægge diger som kunne sikre byen mod oversvømmelser både fra nord og syd.

Så forsøgte man at sælge ideen på at både politibetjenten og sygeplejersken skulle få mulighed for at flytte ind i en bolig som var til at betale med deres lønninger, men den holdt heller ikke vand da beregningerne viste at de pågældende boliger ville komme til at ligge i en prisklasse på **ca. 15 millioner pr .stk.**

Derfor må enhver fornuftig person der er bosat i København nødvendigvis stille sig selv spørgsmålet:

Hvad skal vi overhovedet bruge dette ikke gennemarbejdede projekt til??? Hvis det kun handler om at By og Havn m. flere skal kunne tjene nogle penge ved at sælge nogle kvadratkilometer jord til nogle spekulanter / selskaber som så siden kan bygge tæt og alt for højt for at maksimere deres profit på denne kunstigt etablerede ø, som kommer til at ligge som en prop i havneudløbet og blokere for udsynet fra den øvrige by til Øresund, forpøste luftkvaliteten og roen for de nærtliggende beboelser og rekreative grønne områder og ødelægge mulighederne for den lokale lystbådehavn.

Her får vi påtvunget en lang række år med en giftig cocktail bestående af forringelse af klimaet, larm og ødelæggelse af områdets naturlige dyre- og fugleliv, ødelæggelse af den naturlige balance i havet og for sejlerne der med så stor glæde har kunnet benytte havneforholdene ved Margretheholmen en fuldstændig hæmsko for deres udfoldelser.

Og til gavn for hvem??

Hvis man kigger på flyttemønstrene i disse år er der rigtig mange børnefamilier der flytter ud af byen til omegnskommunerne, fordi de er trætte af al den larm og forurening de er omgivet af fra store byggeprojekter overalt i byen, så det er så ikke dem der kommer til at bo på Lynetteholmen.

Iden nylige afslørede Infrastruktur plan som regeringen præsenterede var der ikke afsat midler til København, så hvem kommer til at betale for gildet? Det gør skatteborgerne i byen via forhøjede skatter i de næste mange, mange år for dette håbløse projekt der i tåbelighed overgår selv Sø-ringen der heldigvis blev skrottet i tide.

Så lad os undgå at gældsætte byens borgere i flere generationer fremover og blive enige om at skrotte projektet og i stedet gøre noget konstruktivt for Fingerplanen og lægge nogle investeringer ude i de andre kommuner, så der kan bygges flere boliger og etableres flere uddannelsessteder med deraf følgende jobmuligheder og en satsning på at støtte det lokale kulturliv.

Derved kan man tage noget af presset fra København og samtidig sætte en stopper for det frenetiske byggeri overalt i byen. Kønt er det ikke.

Fremfor at bruge penge på den underfinansierede Lynetteholm kunne der satses på at etablere flere grønne åndehuller i byen og cykelstier som kunne give byens borgere og turister en lettere adgang til naturen og sætte massivt ind imod luftforurening i form af flere elbiler på vejene.

Således kan København udvide sit fine image som den grønne **cykel by** vi er så kendte for i udlandet jævnføre udtrykket "to Copenhagenize" altså at etablere cykelstier.

Det var endnu en skive af salamimetoden, som anses for ulovlig i følge EUs regler

Kamille Fanny Pedersen

Mail: kamillefp@hotmail.com

Fra: Jens-Jakob Thorsen <mail@jensjakob.com>
Sendt: 4. maj 2021 11:58
Til: VVM-Sager
Emne: Lynettenholm

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdi og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnere og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Venlig hilsen

Filmfotograf
Jens-Jakob Thorsen DFF
Venøgade 4
2100 København
www.jensjakob.com
mail@jensjakob.com
+4540508840

Fra: indgaaende@prod.e-boks.dk
Sendt: 2. maj 2021 21:00
Til: ts Info
Emne: Trafikstyrelsen\Øvrige emner [Autotitel=2021A05A02A20B59B58B306152]
Vedhæftede filer: dkalmetadata.xml; dkalsignaturbevis.xml

Emne: Lynetteholm

##DKALDialogtraad=2021A05A02A20B59B58B287071##

TS6040102-00024

Den supplerende miljøkonsekvensrapports konklusioner er en potentiel forringelse af den økologisk tilstand og bør ikke accepteres, før alle parametre er fyldestgørende kortlagt. By&Havn bør allokere reelle ressourcer til at klarlægge de mange ukendte parametre i kemisk og økologisk tilstand og herpå kortlægge faktiske hydrografiske forhold i Øresund og Køge bugt, således at By&Havn kan præsenteres en miljøkonsekvensrapport på et troværdigt niveau.

Med venlig hilsen

Hans Rugaard Jensen

Margretheholms Havn

København

Fra: Lea Friis Hartig <lea@hartig.nu>
Sendt: 4. maj 2021 20:26
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9435314

Vedr Lynetteholm.

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod bygningen af den kunstige ø, Lynetteholm.

Som Københavner mener jeg, at projektets realisering vil frarøve hovedstaden en væsentlig herlighedsværdi og kulturhistorisk vægt, ved at lukke den historiske bykerne inde og sløjfe udsigten til sundet og Sverige.

Hertil kommer de mange indsigelser mod projektet af teknisk, miljømæssig og økonomisk art, som er blevet ufuldstændigt behandlet i processen.

Der er stærke indikationer for at havmiljø vil gå til, ligesom det rekreative miljø i havnen vil blive forringet af indsnævring og ændrede strømforhold.

Hertil kommer den økonomiske og klimamæssige byrde, som bliver lagt på københavnere og danskerne med dette mega-projekt. Heller ikke disse omkostninger er undersøgt til bunds.

Det er stærkt bekymrende, at projektet søges presset igennem på uhæderlig vis, bla ved at omgå gældende EU regler, fremstille projektet forskelligt alt efter hvem og hvor det skal sælges ind, samt ved den gentagne påstand om, at projektet er en hensigtsmæssig sikring af byen mod vandstigning, en påstand, som er tilbagevist af flere uafhængige instanser.

Endelig synes projektet at være undfanget i en fortid uden klimahensyn og opmærksomhed på bæredygtighed, naturværdier og vækst-kritik. Det forekommer alt i alt komplet utidssvarende og umoderne i en grøn virkelighed.

Risikoen er, at man med en forhastet beslutning forpligter fremtidens Københavnerne på en forlængst forældet og uigennemtænkt planløsning, som med sine enorme proportioner er umulig at omgøre.

Det virker stærkt uhensigtsmæssigt, at en så radikal forandring af København kan vedtages uden en grundig, borgerinddragende proces. Det forekommer udemokratisk og forhippet.

I håb og forventning om, at en så alvorlig beslutning i hvert fald bliver udskudt til et kommende folketingsvalg, så borgerne kan give deres mening til kende!

Mvh

Lea Friis Hartig
Margretheholmsvej 66, 3 tv
1432 kbh K