

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Martin S. Jacobsen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Marcello Morns
Sendt: 25. januar 2021 19:11
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringssvar vedrørende planer for anlæg af Lynetteholm

Dette høringssvar skriver jeg som borger bosat i Københavns Kommune. Min hensigt er at opnå en revurdering af byggeplanerne for Lynetteholm. Det skal understreges, at jeg fremsender dette høringssvar d. 25. januar 2021 og således følger de retningslinjer, som fremgår af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside. Der har alene været angivelse af sidste dato for indsendelse og ikke klokkeslæt, hvorfor mit høringssvar nødvendigvis må betragtes som fremsendt inden for tidsfristen.

Mine bekymringer omkring Lynetteholms miljøpåvirkning beror mestendels på problemer, som hele processen for vedtagelse synes at indebære. Det er for det første ikke acceptabelt, at høringen skæres op i bidder og at almindelige borgere ser denne høring om VVM-undersøgelsen som sidste udvej for at gøre indsigelser mod en proces, der går meget hurtigt. Projektet er stadig meget nyt i offentligheden, og det er først ved at blive en del af den generelle bevidsthed i Kommunen nu. Mange borgere oplever denne høringsfrist som sidste udkald for at sige fra over for et projekt, de ikke kender. Det vækker forundring, at Københavns Kommune agter at gå i gang med disse planer så hurtigt uden at inddrage borgerne. Det er et demokratisk problem.

Jeg vil i forlængelse af det påpege følgende problemer, som den fremskyndede vedtagelse kan forårsage:

- Nabokonflikter med omegnskommunerne: Såvel anlæg af Lynetteholm som bosættelse på øen øger trafikpresset på omegnskommunerne. Der burde være tænkt i en mere langsigtet plan.
- Nabokonflikter: Der er fra svensk side udtrykt bekymring om miljøpåvirkningen i Øresund. En mere tilbundsående undersøgelse og dialogsøgende tilgang fra Københavns Kommune og By og Havns side kunne løse imødegå dette.
- Støjgener ved anlæg
- Byggerod: Det indre København skal gennemfares af lastbiler til jordopfyld og udsigten mod øst vil skæmmes af byggepladsen i mange år.
- Forringede forhold for det maritime miljø i Københavns Havn.
- Det er et omfattende projekt, som er blevet til på kort tid. Det vil komplet omdefinere København for altid. Der er kommunalvalg d. 16. november i år. Københavnerne kan i den forbindelse vælge en Borgerrepræsentation, hvor et flertal er imod Lynetteholm. Projektets fremtid kan være ubekendt - men den hastige proces fordrer påbegyndelse af anlæg af øens perimeter allerede i år. En skrinlægnings af projektet herefter vil være omkostningstungt og miljøbelastende. Projektet bør først vedtages, når og hvis Københavns Kommune vurderer, at folkestemningen overvejende er for.

Jeg er endvidere skeptisk over for det hyppigt fremførte argument om, at Lynetteholm klimasikrer Københavns Havn. Det er meget muligt, at det vil føre til en klimasikring mod nord, men det skaber stadig et demokratisk problem i og med, at københavnere kun er blevet præsenteret for denne ene løsning. Kigger man mod Holland, ser man hvordan borgergrupper er blevet grundigt inddraget i det lands omfattende projekter for stormflodssikring, ligesom man har arbejdet med mange forskelligartede løsninger

i blandt andet det berømte Deltaprojekt. Lynetteholm kan vise sig at være den ideelle løsning for København, men det kan også ende med at være den mindst populære løsning.

Jeg henstiller til, at man sænker farten i processen. Når der har været kommunalvalg d. 16. november 2021, kan en ny Borgerrepræsentation arbejde videre og fortsætte med at inddrage borgerne om planerne for klimasikring. Ingen er tjent med, at planerne forhastes så kraftigt.

Med venlig hilsen,

Marcello Andrade Morns

Kontakt:

--
tlf.

www.marcellomorns.dk

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Niklas Walther

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Sebastian Winkelmann

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Marian Lacavex-Godinez

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Sean Aleksej Rehn

Kontakt:

Fra: Christoffer Grønning
Sendt: 25. januar 2021 19:23
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Hej,

Jeg forventer at se en VVM som omfatter hele projektet og at byudviklingen i hovedstadsområdet skal planlægges koordineret fremfor at koncentrere dem i København.

Det her virker udelukkende som endnu et developer-projekt i har gang i.

Hilsen

Christoffer

807

Fra: Thomas Kirk Sørensen <t.sorensen@wwf.dk>
Sendt: 25. januar 2021 19:39
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm
Vedhæftede filer: WWF Høringssvar Lynetteholmen 20210125.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9043257

Til rette vedkommende

Vedhæftet er WWF Verdensnaturfondens høringssvar vedr. Miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm (Journalnr. TS6040102-00024).

WWF takker for muligheden for at indsende disse bemærkninger. Vi stiller os naturligvis til rådighed, hvis der måtte opstå et behov for opklaring eller uddybelse af vores høringssvar.

På vegne af WWF Verdensnaturfonden,

Thomas Kirk Sørensen
Head of Section, Oceans & Wildlife

WWF Denmark
Svanevej 12
2400 Copenhagen NW
Mobile: +45 25142551
E-mail: t.sorensen@wwf.dk
Website: www.wwf.dk



WWF *for a living planet®*



for a living planet®

WWF Verdensnaturfonden

Tlf. 35363635

Svanevej 12
2400 København NV

wwf@wwf.dk
www.wwf.dk

København, 25.01.2021

WWF Verdensnaturfonden høringssvar vedr. Miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm (Journalnr. TS6040102-00024)

WWF Verdensnaturfonden takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm. Vores udgangspunkt for dette høringssvar er, at etableringen af Lynetteholm er politisk besluttet, og fokus vil udelukkende være på de emner og effekter, som direkte vedrører naturen under vandet.

Efter de indledende generelle bemærkninger vil vi belyse nogle af de punkter, som har rejst spørgsmål hos os og til slut præsentere en liste af tiltag, som WWF mener, bør indtænkes i planerne for Lynetteholm.

Generelle kommentarer

Projektområdet for Lynetteholm er lokaliseret mellem to områder, som på hver deres måde er af meget høj værdi. På den ene side er Københavns Havn, som gennem en solid og ihærdig indsats har opnået en god vandkvalitet. Som resultat heraf er havnen både blevet et nyt rekreativt omdrejningspunkt for hele byen og levested for et stort antal marine arter. På den anden side af projektområdet er Øresund, som pga. mange årtiers forbud mod trawlfiskeri nu er et globalt unikt farvand, som skiller sig ud ved at rumme en intakt havnatur og sprællevende bestande af torsk og mange andre fiskearter. Miljøministeriet planlægger endvidere at udpege Øresund som naturbeskyttelsesområde under havstrategidirektivet, og WWF arbejder for at Øresund i fremtiden udpeges som Danmarks første marine nationalpark.

Der er således meget på spil for det omgivende hav med et projekt af Lynetteholms størrelse. Og at der er en påvirkning på havnaturen og den marine biodiversitet er ikke til at komme uden om. WWF vil derfor indledningsvist opfordre til, at der i hele anlægsfasen anvendes de allermest effektive metoder til begrænsning af samtlige negative effekter på det marine miljø, og at en effektiv, ambitiøs og vidensbaseret plan dernæst søsættes for havnen og det omgivende Øresund for at sikre den hurtigst mulige re-etablering af tabt natur.

WWF noterer sig, at der i tilpasningen af projektet er indarbejdet flere miljø- og naturmæssige forbedringer. Det er positivt. I det oprindelige principforslag lå Lynetteholmen tættere på Trekroner, hvor der findes store, værdifulde områder med ålegræs. WWF finder det positivt, at projektområdet nu er flyttet længere mod øst af hensyn til disse ålegræsforekomster. Vi mener dog, at der er behov for i højere grad at sikre, at risikoen for at sediment suspenderet i anlægsfasen ikke får yderligere negative konsekvenser for det nærliggende ålegræs.

Vi finder det ligeledes positivt, at man har ændret perimeterkonstruktionen fra primært at bestå af spunsvægge mod Øresund til nu primært at bestå af dæmninger med stenbeskyttelse, da det givetvis vil udgøre et mere værdifuldt habitat for både fisk, makroalger og den øvrige marine biodiversitet i området. Det er positivt at se, at København bibeholder den grønne udvikling ift. til kysterne mod Øresund ved at kystlandskabet er indtænkt som en naturbaseret løsning på stormflodssikringen. WWF kan kun understrege vigtigheden i at fastholde disse planer og udfolde deres fulde potentiale ift. etablering af et nyt naturgrundlag både på land og for den marine biodiversitet.



for a living planet®

WWF mener, at det vil være en god ide at kompensere for tabt natur i projektområdet gennem beskyttelse og genopretning af relevante habitattyper. Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, er der kun reelt planlagt 60 ha kystlandskab samt dæmninger med stenbeskyttelse, som også vil udgøre habitat. WWF anbefaler at udvide disse planer med flere konkrete indsatser, der vil gavne livet under havets overflade.

Kommentarer til konkrete punkter

Biodiversitet, havbundshabitater og naturgenopretning

Ålegræs, makroalger, muslingebanker og bundfaunasamfund er generelt sårbare og det kan ikke uden videre antages at disse naturtyper kan genoprette sig selv efter påvirkning uden en proaktiv indsats. Et bedre og især mere kvantitativt overblik over de forskellige naturtyper, der forventes at gå tabt inden for perimeterkonstruktionen, vil derfor være et nyttigt redskab i denne planlægning. WWF anbefaler naturligvis, at der planlægges kompensation for direkte tab af habitater. Det kan eksempelvis være ved udlægning af muslinger, som kan danne grundlag for nye muslingebanker, etablering af stenrev, udplantning af ålegræs og med forskellige nature-inclusive design principper, som kan understøtte biodiversiteten ved kystlinien og under havoverfladen omkring Lynetteholm.

WWF ønsker at flage, at i forbindelse med vurderingen af betydning af habitattab i projektområdet ville det være god videnskabelig praksis at inddrage eventuelle økologiske forbindelser med tilsvarende naturområder i nærliggende havområder. Der kan eksempelvis være indbyrdes konnektivitet mellem forskellige naturtyper, som kan have betydning for marine arter.

VVM-materialet indeholder ikke en samlet oversigt over forventet tab af ålegræs i alle dele af Lynetteholm projektet, inkl. områder, som kan gå tabt ved Middelgrunden pga. ændrede strømforhold. Uden et sådant estimat er det svært at danne sig et helhedsbillede af omfanget af tabte og tilknyttede økosystemtjenester forbundet med ålegræsenge. Det gælder bl.a. opvækstområder for fisk og en betydningsfuld kulstofbinding m.v., som samlet set har en positiv indvirkning på det lokale havmiljø.

Overvågning af miljøparametre

WWF støtter op om det planlagte monitoringsprogram for bundvegetation, bundfauna og forurenende stoffer i muslinger. WWF anbefaler dog, at et projekt af denne størrelse, som på kort og lang sigt (og i nogle tilfælde permanent) påvirker strømningsforhold, saltholdighed og temperaturer, og dermed også dyre- og plantesamfund, ledsages af en langsigtet og relevant monitoring af naturen i havnen og i havarealer i nærheden af projektområdet (f.eks. Middelgrunden).

Fiskelivet i Københavns Havn er ganske rigt, og der er et aktivt lystfiskeri omkring hele havnen. Da der er tale om væsentlig forstyrrelse i havet ved indsejlingen til havnen i anlægsfasen, samt en betydelig indsnævring af havneløbets bredde, mener WWF, at det vil være sund fornuft at etablere et langsigtet overvågningsprogram for fisk i Københavns Havn, som bl.a. inkluderer overvågning af miljøfremmede stoffer. Dataindsamlingen vil også kunne afdække, om der er behov for særlige tiltag (f.eks. etablering af "trædesten" langs havneindsejlingen) som kan fremme indvandring af fisk til havnen.

WWF påpeger i øvrigt, at et langsigtet overvågningsprogram i både anlægs- og driftsfasen vil være nødvendigt for at vurdere, om ålegræsengene øst for Trekroner bibeholder deres gode tilstand og funktionalitet som opvækstområde for fiskeyngel og rasteområde for havfugle. Som det også henvises til i rapporten, er det usikkert, om det tabte ålegræs kan genoprettes, da det vil afhænge af fremtidige vand- og sedimentforhold i delområderne. Skulle det vise sig at ålegræssets udvikling ikke går som beregnet, så bør det overvejes at gennemføre kompenserende foranstaltninger på et senere tidspunkt.

Vandkvalitet, sedimentsuspension og miljøfarlige stoffer

Københavns havn er verdensberømt for sin vandkvalitet, som danner grundlag både for et rekreativt frirum for borgerne og et renere miljø for den marine flora og fauna. WWF appellerer til brug af forsigtighedsprincippet og foreslår derfor, at der bør anvendes flere afværgeforanstaltninger, som vil nedbringe og begrænse sedimentspredning og -suspension ved f.eks. opgravning, eventuel pramning osv. Brug af siltgardiner vil kunne anvendes, hvorved spredning af suspenderet sediment og miljøfremmede stoffer, organisk materiale og tungmetaller begrænses mest muligt. Hvor siltgardiner er en hindring for byggeriets skibe kan det overvejes at anvende barrierer af "mikroboblegardiner", som flere steder har været effektive i tilbageholdelse af fint sediment.

Koncentrationen af sedimentsuspension vil være høj omkring Trekroner, hvilket vil have en betydelig effekt på de omkringliggende ålegræse, fisk og bundfauna. Derfor anbefaler vi, at der sættes stærkere ind for at nedbringe suspension og spredning af sediment, når konklusionerne peger på, at den fysiske forstyrrelse som følge af sedimenter vil have en langvarig og negativ påvirkning på ålegræsset.

Undervandsstøj

Marsvin og andre havpattedyr har oftest været i fokus i relation til undervandsstøj som presfaktor. Nyere tids forskning har dog vist at fisk (og endda invertebrater) ligeledes er støjfølsomme. Torsken anvender eksempelvis lyd til kommunikation under gydning. Ved støjende aktiviteter fra f.eks. ramning af spuns/pæle og anlæg af dæmninger bør man derfor anvende de mest effektive eksisterende metoder til begrænsning af undervandsstøj i Øresund og i havnen.

WWFs forslag for naturtiltag i Lynetteholmplaner

Etablering af et område som friholdes for yderligere påvirkning permanent omkring Trekroner WWF mener, at det er vigtigt, at det tilbageværende ålegræs, som udgør et vigtigt opvækstområde for fiskeyngel og levested for mange arter og som også bidrager til effektiv kulstoflagring, bliver beskyttet og bevaret. Vi foreslår derfor, at området omkring Trekroner fremover friholdes for så meget forstyrrelse som muligt. Dette kan f.eks. indebære etablering af en zone i havnen, hvor motoriserede fartøjer ikke må sejle. Et sådant område kunne være til gavn for både natur og rekreative udfoldelser og vil kunne danne en platform for undervisning og formidling om havnaturen i havnen.

Nature-inclusive design i perimeterkonstruktionen

Kystnære udviklings- og infrastrukturprojekter som f.eks. havne, moler m.fl. forårsager ofte forstyrrelse af naturlige økosystemer og i værste fald markant tab af natur. WWF er stor fortalere for at indtænke *nature-inclusive design* i anlægsplanerne for at begrænse det samlede tab af levesteder og skabe levende kystmiljøer for den lokale biodiversitet. Vi håber, at projektet vil anvende bedst tilgængelige viden og løsninger på dette område.



for a living planet®

Afslutningsvis vil vi gentage vores indledende opfordring til, at der i hele anlægsfasen anvendes de allermest effektive metoder til begrænsning af de negative effekter på havnaturen og at en plan dernæst søsættes for havnen og det omgivende Øresund til at sikre den hurtigst mulige reetablering af tabt havnatur.

WWF håber, at dette høringssvar vil blive taget godt og konstruktivt i mod. Vi stiller os gerne til rådighed hvis der måtte opstå kommentarer eller spørgsmål til svaret.

På vegne af WWF Verdensnaturfonden:

Thomas Kirk Sørensen
Sektionsleder Dansk Natur
WWF Verdensnaturfonden
Kontakt: t.sorensen@wwf.dk

Henrike Semmler Le
Seniorrådgiver Hav
WWF Verdensnaturfonden
Kontakt: henrike.semmler@wwf.dk

Fra: Frida Seidelin <
Sendt: 25. januar 2021 19:39
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Frida Seidelin,

Kontakt:

Fra: Per Lauritzen
Sendt: 25. januar 2021 19:40
Til: VVM-Sager
Emne: Høring Lynetteholm

Jeg er imod at bygge nye boliger ude i vores skønne hav og vil hermed gøre min indsigelse.

Med venlig hilsen/Best regards

Per Lauritzen

Klaus Schlichter



København den 24 januar 2021

Indsigelser vedrørende MKR konsekvens rapporten af 30 november 2020.

Mine indsigelser er opdelt i 4 afsnit:

1. Vildledende oplysninger omkring sammenligningen af udledte CO₂ emissioner mellem en ren lastbilkørsel og en kombineret pram/lastbilkørsel.
2. Ikke undersøgte sejladsforhold for Kronløbet og Kongedybet og manglende afværgeforanstaltninger i Margretheholms havn.
3. Ikke undersøgte habitater for torskens ynglepladser i forhold til den ændrede saltbalance ved blokering af Kongedybet.
4. Ulovlig brug af salami metoden i MKR rapporten for jorddepotet Lynetteholmen.

Vildledende oplysninger omkring sammenligningen af udledte CO₂ emissioner mellem en ren lastbilkørsel og en kombineret pram/lastbilkørsel.

Uddrag af MKR - miljø konsekvens rapporten.

1. **Jvf. afværgeforanstaltninger og alternativer – jordtransporter og adgangsvej.**
I mange høringssvar foreslås det, at søvejen anvendes til jordtransport, og der stilles mange konkrete forslag til mellemdepoter og opsamlingssteder, herunder med udsejling fra Nordhavnen, Prøvestenen, Kalvebodudløbet, Avedøreanlægget og Køge.
Der efterspørges i den forbindelse en sammenligning mellem udgifter ved transport til søs over for udgifter ved slid på veje fra jordtransporter.
Foreslåede miljøforbedrende foranstaltninger i forbindelse med jordtransporter kan opsummeres i følgende overordnede forslag:
• **Søvej til transport**
2. **Sejlads af jorden**
Der er foretaget en screening af mulighederne for at sejle jorden til Lynetteholm.
Hvis jorden sejles, kan omfanget af jordtransport med lastbil på Nordøstamager reduceres. Mængden af lastbiltrafik fra byggepladserne gennem byen som helhed til et evt. udskibningssted eller karteringsplads vil dog være uændret.
Sejlads af jorden er forbundet med øgede anlægs- og driftsomkostninger samt en højere miljøbelastning, som følge af en ekstrahåndtering af jorden med entreprenørmaskiner og pramsejlad sammenlignet med lastbilkørsel.

Dette er noget som MKR rapporten skal indeholde og dette ses ikke, at være tilstrækkeligt belyst i henhold til kravene i afgrænsningsudtalelsen.

Indledningsvis vil jeg, som i min klage til Ombudsmanden, klage over at minimumsfristen på de 8 uger var urimelige, dels fordi både jule og nytårsferie lå i perioden, men også at mange myndigheder m. flere ikke har været muligt at få den ønskede information fra og endelig Corona-pandemiens manglende muligheder for at samles i større møder.

Vi vil derfor gøre opmærksom på, at vores indsigelser og specielt denne, vil blive fulgt op fra personer tilknyttet vores universiteter hurtigst muligt, når disse foreligger.

Transporten af jorden.

Jorddepotet skal indeholde samlet 81 millioner tons jord, som vil komme fra diverse bygge- og anlægsarbejder i København og Frederiksberg.

Jeg henviser til svar nr. 50 til Folketinget af Transportminister Benny Engelbrech.

Man forudsætter, at der ud fra erfaring med jordkørslen siden 2012 til Nordhavnen vil kunne modtage den samme mængde jord til opfyldningen.

En jordtransport alene fra afsendersteder til Lynetteholmen vil forårsage forøgelse af trafikken specielt i den indre del af København og klimaaftrykket vil forøges med udledte emissioner og i særlig grad CO₂ udledningen, som man allerede kender det fra mange trafikmålinger.

Man forventer at der dagligt vil køre 350 lastbiler frem og tilbage og derfor er det blevet pålagt, at By&Havn skal undersøge alternative transportmuligheder til lastbiler.

Vedrørende jordtransporten i MKR-rapporten kan vi konstatere følgende.

Vi har gennemgået redegørelsen, men har ikke fundet nogen udregning, endsige et forsøg på reelt at sammenholde eksempelvis CO₂ emission mellem de to transportformer.

Eneste forsøg vises her på denne oversigt,

Scenarier	Beskrivelse Driftsfase fra 2022 til 2035	Samlet CO ₂ -udledning*
Scenario 1	Alt jord i perioden køres direkte til Lynetteholm.	25.126 tons (1.933 tons pr. år)
Scenario 2	Alt jord i perioden køres direkte til Lynetteholm, bortset fra KMC Nordhavn mellemdeponi (2,7 mio. tons), der sejles på pram.	30.338 tons (2.334 tons pr. år)
Scenario 3	Alt jord køres enten direkte til Lynetteholm (50%) eller til Prøvestenen (50%). Fra Prøvestenen sejles jorden på pram til Lynetteholm.	71.248 tons (5.481 tons pr. år)
Scenario 4	Alt jord køres til Prøvestenen, hvorfra det sejles på pram til Lynetteholm.	112.075 tons (8.621 tons pr. år)

* Beregningerne indeholder ikke CO₂-emissionen fra lastbiltransporter fra København og omegn til nordenden af Amager (ved Kløvermarken), hvor alle transporterne passerer i ovenstående scenarier. Sammenligningen indeholder dog forskellen i transportafstanden fra Kløvermarken direkte til Lynetteholm henholdsvis til Prøvestenen. For fuldstændighedens skyld kan det dog nævnes, at jordtransporter fra København og omegn, med en antaget gennemsnitlig transportafstand på 25 km både til og fra Lynetteholm (50 km i alt) og en årlig tilkørsel af jord på 2,6 mio. tons vil resultere i årlige CO₂-udledninger fra lastbiler på i størrelsesordenen 3.500 tons.

I et forsøg på en sammenligning mellem de to transportformer resulterer ovenstående udregning i en total vildledning om hvor vidt en kombineret pram/lastbil løsning er mere klimabelastende end den rene lastbilkørsel.

Ud fra nogle få udokumenterede opstillinger konkluderes det, at emissionen er 4 gange større i favør for lastbiltransporten, uagtet som det normalt er tilfældet er op til 10 gange mindre når der anvendes pramsejlds.

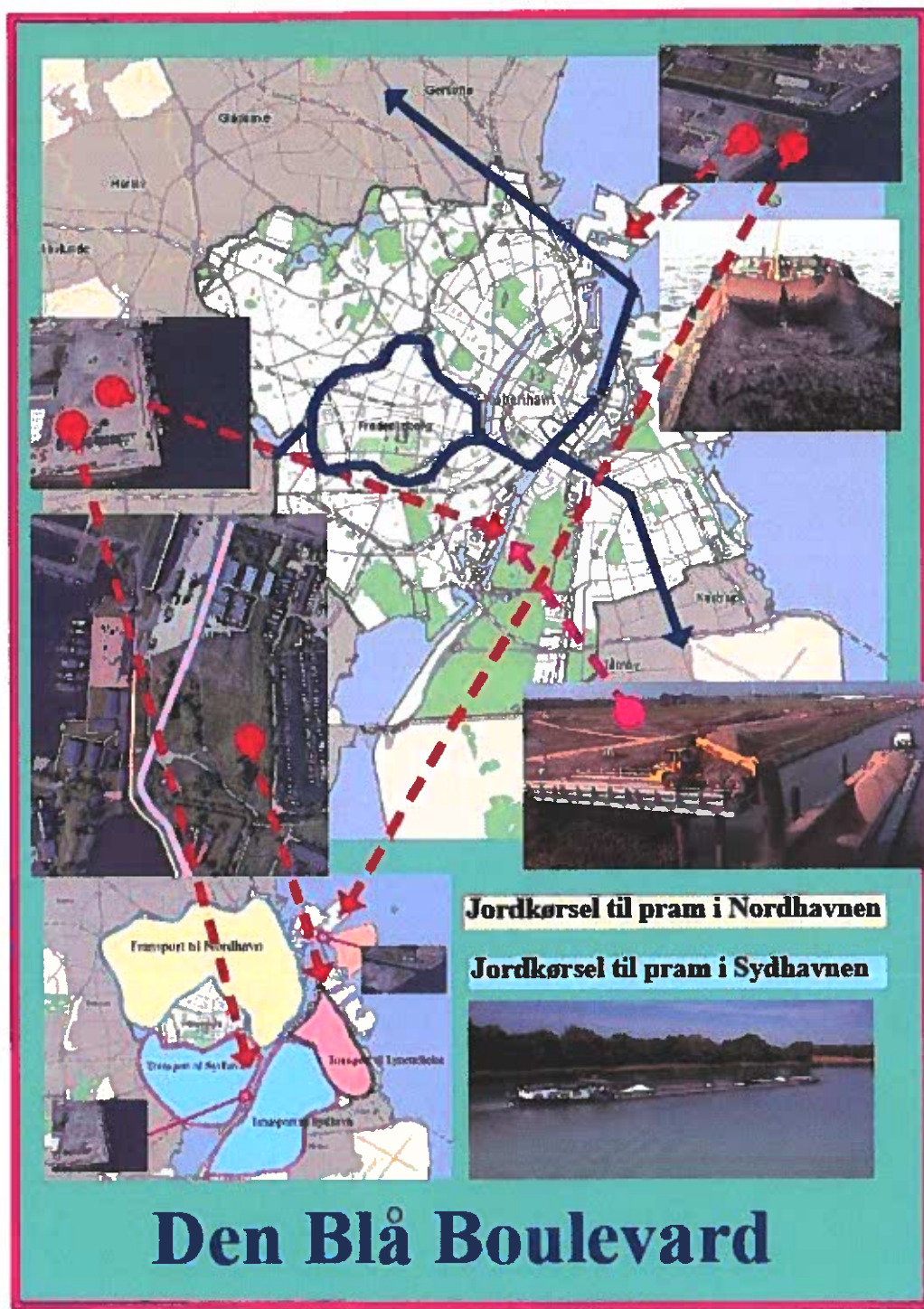
For at gøre forklaringen her kort skal jeg blot nævne, at man i denne udregning beskriver et uvirkeligt kørselsmønster, hvor en meget lang kørselsdistance sættes sammen med en kort udsejlet distance og som derfor altid vil give en fordel for lastbiltransporten. Endvidere er de medtagne CO₂ værdier ikke svarende for kørsel i indre by.

Konklusionen er overordnet, at de samlede CO₂ - emissioner afledt af projektet er på ca. 243.000/350.000 tons (s. 326/652) i perioden fra 2023 til 2055.

Som nævnt tidligere har det ikke været muligt på grundlag af det fremlagte materiale og inden for høringsfristen at verificere redegørelsens konklusioner i forhold til klimabelastning, men ud fra vores egne tilgængelige tal forekommer disse helt overordnet mindre sandsynlige.

Vi tillader os derfor – efter reglerne om aktindsigt – at anmode om de fuldstændige beregninger og det til grund herfor foreliggende materiale med henblik på en gennemgang.

I denne forbindelse hører vi gerne, om VVM-redegørelsen trækkes tilbage, såfremt beregningerne er behæftet med fejl, eller disse er som vores ingeniører mener er ganske misvisende.

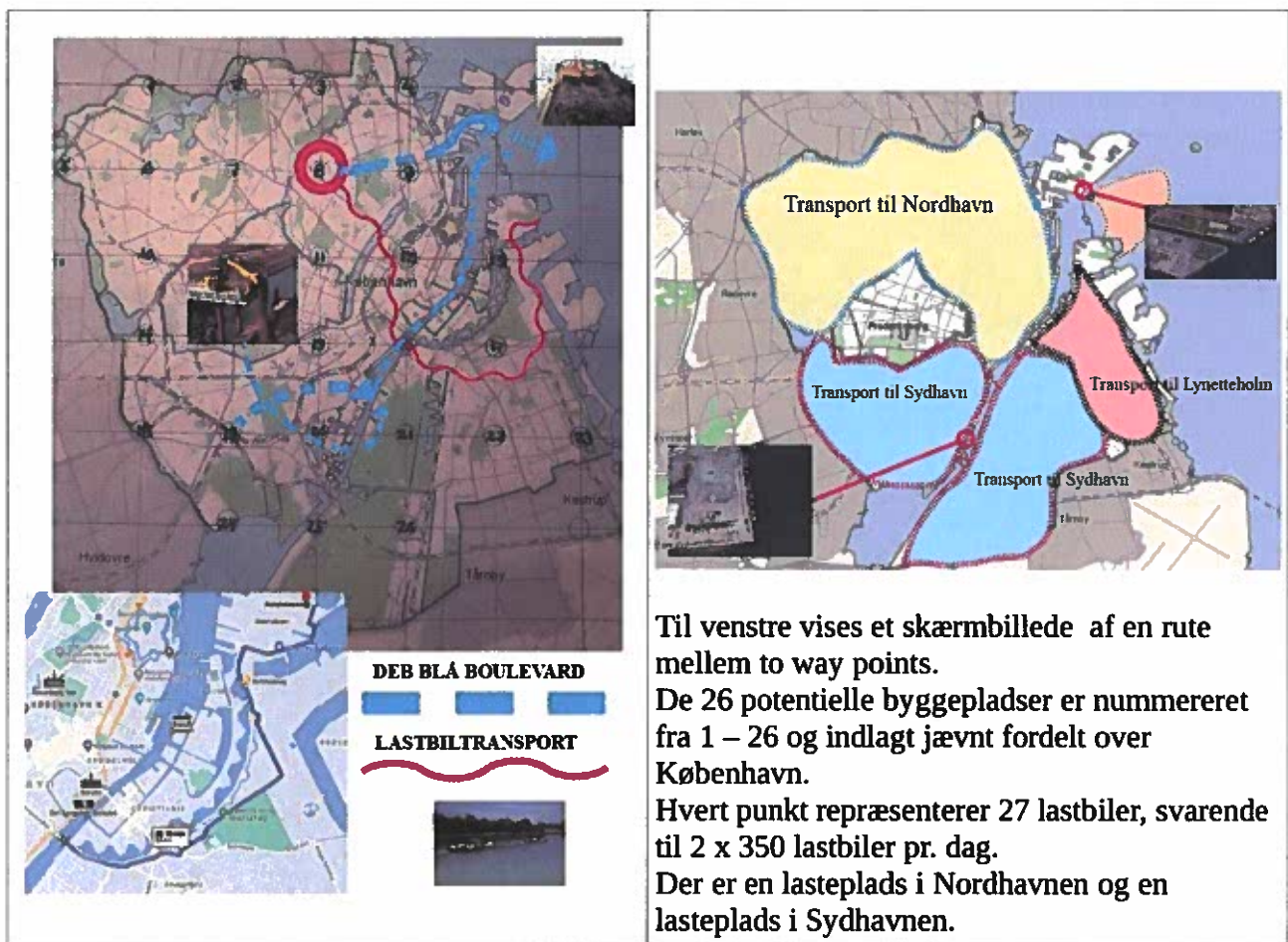


Jordudregningen opdeles i en ren lastbiltransport og en kombineret lastbil/ pramtransport.

Vores beregning hviler på MKR rapportens informationer, dvs. at Nordhavnen anvendes ind til jorddepotets perimenter og aflastningsvej er færdigbygget, antagelig i 2023.

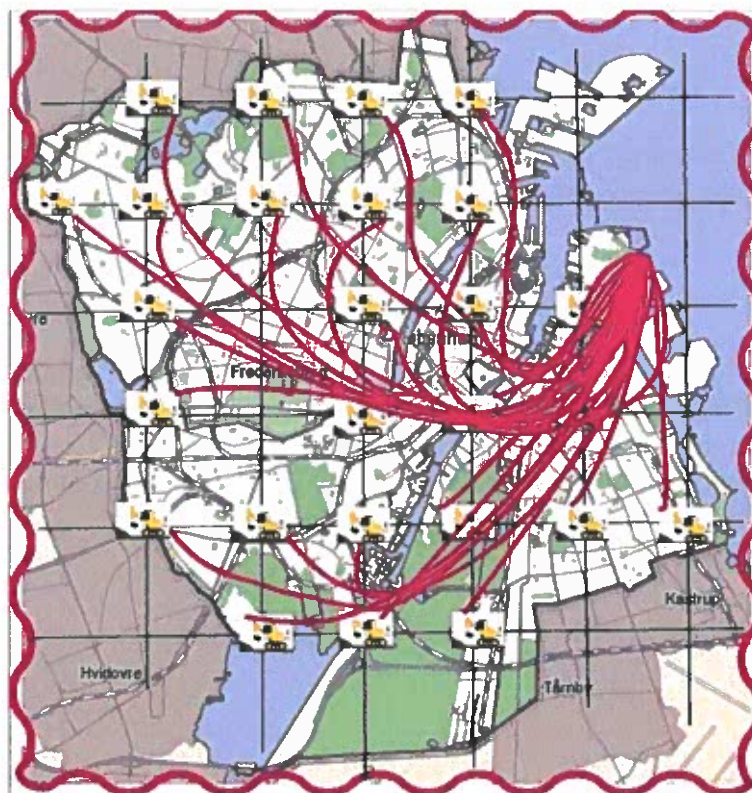
Den jord som angives at være 2,7 mio. tons skal efterfølgende sejles til Lynetteholmen og er ikke medtaget i vores regnskab grundet den relative lille mængde.

Da dette anlægsprojekt rækker mere end 50 år frem er det ikke muligt, at få de fremtidige positioner for byggepladser i København og derfor har vi lagt ind efter et grid-system 26 potentielle og jævnt fordelte byggepladser.



Ren jordtransport.

Her indlægges hver af de 26 potentielle byggepladser i Google Map og bestemmelsesstedet værende Lynetteholmen. De af Google Map oplyste distancer og tider indskrives i regnearket. Se illustrationen med røde ruter.



Kombineret transport.

Pramløsninger opdeles i en nordlig halvdel og en sydlig halvdel, samt en lille del på Østamager, hvor det vil være meningsløst ikke at køre direkte til Lynetteholmen.

Se illustrationen med de blå ruter.



Den nordlige halvdel.

Hver enkelt byggeplads er indlagt i Google Map som startpunkt og Nordhavnen som bestemmelsessted. Denne halvdel udgør 12/26 del af 81 mio. tons jord.

Den sydlige halvdel.

Hver enkelt byggeplads er indlagt i Google Map som startpunkt og lastepladsen i Sydhavnen som bestemmelsesstedet. Efter forslag fra Google Map for den anbefalede rute til den valgte lasteplads, losses jorden fra kørselsrampe direkte ned i prammen.

Efterfølgende er så tillagt den sejlede distance fra lastepladsen til Lynetteholmen.

Den sydlige del udgår samlet 11/26 del af 81 mio. tons jord.

Den østligste del af Amager

Her har vi valgt at køre direkte til Lynetteholmen, da det ikke her giver mening at omlaste jorden til en pram.

Denne del udgør 3/26 del af 81 mio. tons jord.

For at kunne optage den beskedne ekstra trafik frem til 2035 foreslår vi at opdele den eksisterende og sidste del af Refshalevej med en ny vej forbeholdt den tunge trafik.

For øvrigt skulle denne del af Refshalevej under alle omstændigheder opdeles i hård og blød trafik.



Der arbejdes med 2 lastepositioner

1. Nordhavn: Skudeløbet alternativt Oceankaj (Østlige mole) Evt. Øst for Krydstogt kajerne.
2. Sydhavnen: Omkring Sluseløbet eller Kajen ved Enghave Brygge, m.fl..

Lossepositioner. Størstedelen klappes direkte fra pram over den ønskede position på Lynetteholmen. Alternativ ved "vest bassin" Spunsvæggen ved Vindmøllerne/ Refshaleøen Kajplads 815.

Sejl afstande

Nordhavn : ½ - 2 km

Slusen (Sydhavn): 9 Km

Det bør være ret let at etablere lastemuligheder på de 2 positioner. Adgangsveje er fine.

Kørsel fra Slusen til Lynetteholmen er ca. 10½ km.

(Over Islands Brygge, Noget længere via Amager Strandvej)

Brændstofforbrug/CO₂ udledning.

Lastbil i byområde: 128 g/t*km

Pram Kanal fart (600 ton): 32 g/t*km

Kilde: www.cedelft.eu/publicatie/stream_freight_transport_2016/1855

Tabel 7 heavy bulk transport Urban Load 29 tonnes

Tabel 19 heavy bulk transport inland waterway 617 tonnes tonnes

Usikkerhed: Temmelig stor.

Det er meget svært at finde pålidelige tal for lastbil transport i byer.

Der er dog enighed om at det giver et meget større forbrug end normtallene.

ca. faktor 2.

Pramme er meget forskellige og brændstofforbruget er meget afhængig af pram længde og udformning.

Samt naturligvis hastighed.

TTI (USA) estimerer for langdistance flodtrafik ca 10 g/t*km Det er nok lidt optimistisk for Kbh.

For langdistance lastbiltrafik ca. 100 g/t*km Det er nok lidt pessimistisk for langdistance.

Men et forhold på 1:10 som også er rapporteret i London.

NB! Fremtidens lastbiler vil nok have et noget lavere forbrug end ovenstående.

(Disse tal er ca. 5 år gamle)

Men motorerne udvikler sig også på skibe.

Og prammene i København skal naturligvis være elektriske, som havnebusserne.

Generelt

Der er ingen eksempler på at pram transport ikke er fordelagtigt i forhold til lastbil.

Worst case er 1:2.

Det er derfor rimeligt at antage 1:4 som ovenfor. London postulerer 1:10.

Returkørsel

Der regnes ikke med CO₂ forbruget ved returkørsel.

Det er naturligvis lavere end fuld last for begge løsninger. Men antageligt ikke signifikant.

Energiforbrug ved modal skift:

Det antages at prammen kan lastes direkte ved tipning på de 2 positioner.

Den Blå Boulevard, vandvejen.

Det giver pramløsningen følgende trafikale fordele:

Trafikken på Amager reduceres betragteligt.

(Ørestad er ikke trafikdimensioneret til biltrafik.)

Trafikken i Kbh. centrum reduceres betragteligt.

Trafikken over Langebro og Knippelsbro elimineres.

Trafikken til Nordhavn reduceres til under 50 % i forhold til nu, samtidig med at trafikinfrastrukturen -primært pga. den nye tunnel- forbedres.

Ingen ventetid og usikkerhed pga. broåbning ved Margretheholms havn.

Fordele for bløde trafikanter i store dele af det centrale Kbh. og Christianshavn.

Miljø gevinst. i samme område.

CO₂ 100% Lastbil gns. kørselsafstand 15.3 km.

Beregninger herunder uden returkørsel.

Beregnet pr 1.000.000 t transport. CO₂ = $1E6 * 0.125E-3 * 15,3 \text{ t} = 1900 \text{ ton CO}_2 \text{ pr megaton jord.}$

Pram/Bil Bil CO₂ = $1E6 * 0.125E-3 * 6.6 \text{ t} = 825 \text{ ton pr megaton jord.}$

Pram fordeling: Ikke på pram 15% CO₂ = 0 Nordhavn 46% CO₂ = $0.46 * 1E6 * 0.032E-3 * 2.5 = 37 \text{ ton}$

Sydhavn 39 % CO₂ = $0.39 * 1E6 * 0.032E-3 * 9.5 = 120 \text{ ton}$ Samlet $825 + 37 + 120 = 982 \text{ ton CO}_2 \text{ pr. megaton jord.}$

Dertil kommer naturligvis et tillæg for at losse.

Der er betragtelig usikkerhed på CO₂ emissionen for lastbiler i bytrafik og pramme generelt.

Fællesnævner er et forhold på typisk 4:1. Best 10:1, Worst case 2:1 (Men det gælder ikke for bykørsel)

Både for lastbiler og pramme gælder det at motor effektiviteten løbende forbedres. Det er oplagt i nærtrafik at anvende elektriske slæbebåde/pramme.

CO₂ : Lastbil: 125g CO₂/ton*km Pram: 32g CO₂/ton*km

Retur: naturligvis lavere, men ikke signifikant. Kendes ikke for pram.

Lidt om pramme.

Kæmpe pramme har naturligvis den bedste økonomi, men egner sig dårligt til opgaven.

En pram på 60 m*10 m vil have en lasteevne på ca. 1000 ton.

Regnes gennemsnits lastbilen til 25 t er det altså 40 lastbiler.

Eksempel Sydhavn: Det vil nok tage 3 timer t/r for en pram.

Pr. megaton jord årligt, afleveres ca. 2000 ton dagligt i Sydhavnen (39%).

Dette kan håndteres af 2 pramme og en tug.

(Da der altid skal ligge en pram klar til opfyldning)

Ved Nordhavn er regnestykket lidt anderledes.

Dette kan i princippet håndteres af 1 pram og en tug.

Men der skal, også her, altid ligge en pram klar til opfyldning.

Men der forventes naturligvis mere en 1 megaton jord pr. år fra området.

Den udfordring er simpel at håndtere.

Alle ruter er foretaget med Google Map og tider og distancer er lagt ind i regnearket.

Bygge Plads	Rute	Opmålings Punkt	Videre til Lynetteholmen	Afstand	Tid 1	Tid 2	Samlet Tid	Lastepladsen	Distance til Lasteplads	Tid	Pramtillæg i km.
1	Sjællandsbroen	25,6	10,30	35,90	19	17	36	Nordhavnen	15,60	15	0,5
2	Sjællandsbroen	26,6	10,30	36,90	27	17	44	Nordhavnen	6,80	11	0,5
3	Langebro	11,9	5,80	17,70	25	10	35	Nordhavnen	4,40	11	0,5
4	Langebro	11	5,80	16,70	21	10	31	Nordhavnen	1,70	4	0,5
5	Sjællandsbroen	18	10,30	28,30	22	17	39	Nordhavnen	12,00	20	0,5
6	Sjællandsbroen	23	10,30	33,30	18	17	35	Nordhavnen	9,30	17	0,5
7	Sjællandsbroen	9	10,30	19,30	20	17	37	Nordhavnen	6,70	14	0,5
8	Sjællandsbroen	8	10,30	18,30	20	17	37	Nordhavnen	3,60	8	0,5
9	Langebro	4,7	5,80	10,50	11	10	21	Nordhavnen	1,80	5	0,5
10	Sjællandsbroen	9,7	10,30	20,00	17	17	34	Nordhavnen	10,60	18	0,5
11	Langebro	2,7	5,80	8,50	7	10	17	Nordhavnen	5,20	12	0,5
12	Langebro	3	5,80	8,80	7	10	17	Nordhavnen	3,50	10	0,5
13	Lynetteholmen	1,9	0,00	1,90	5	0	5	Lynetteholmen	1,90	5	0
14	Sjællandsbroen	7,5	10,30	17,80	13	17	30	Sydhavnen	8,00	15	8
15	Sjællandsbroen	3,9	10,30	14,20	9	17	26	Sydhavnen	3,50	10	8
16	Langebro	1	5,80	6,80	1	0	1	Sydhavnen	2,10	1	8
17	Lynetteholmen	5,1	0,00	5,10	10	17	27	Lynetteholmen	5,10	10	0
18	Sjællandsbroen	4,8	10,30	15,10	8	17	25	Sydhavnen	5,30	11	8
19	Sjællandsbroen	3,2	10,30	13,50	6	17	23	Sydhavnen	3,70	8	8
20	Sjællandsbroen	2	10,30	12,30	5	17	22	Sydhavnen	2,10	5	8
21	Lynetteholmen	7,3	0,00	7,30	14	0	14	Sydhavnen	6,50	11	8
22	Lynetteholmen	7,4	0,00	7,40	16	0	16	Sydhavnen	8,20	15	8
23	Lynetteholmen	6,4	0,00	6,40	12	0	12	Sydhavnen	16,40	12	8
24	Sjællandsbroen	5,4	10,30	15,70	11	17	28	Sydhavnen	5,70	12	8
25	Lynetteholmen	11,8	0,00	11,80	19	0	19	Lynetteholmen	11,80	19	0
26	Lynetteholmen	10,1	0,00	10,10	18	0	18	Lynetteholmen	10,10	18	0
Gennemsnitlig km				399,60 15,30	361	288	649		171,60 6,57	297	86

Ikke undersøgte sejladsforhold for Kronløbet og Kongedybet og manglende afværgeforanstaltninger i Margretheholms havn.

Sejladsforholdene i VKR rapporten ses ikke at være tilstrækkeligt belyst i henhold til kravene i afgrænsningsudtalelsen.

Sejladsforholdene er stærkt begrænsede, endsige under visse vejrforhold ikke mulige overhovedet.

Jeg skal her nævne tre problematiske sejlløb.

- 1. Anløb af Margretheholms havn.**
- 2. Anløb af Københavns havn.**
- 3. Gennemsejling af Kongedybet.**

1. Anløb af Margretheholms havn.

Man agter at aflukke havnens yderbassin med en dæmning og med en oplukkelig bro, som i dagtimerne påregnes at være lukket.

Den foreslåede løsning med delvis lukning af havnen vil kvæle havnen grundet de store umiddelbare konsekvenser for havnen:

- Begrænset adgang til havnen ad søvejen kun aften og nat er ikke foreneligt med havnens aktiviteter som helhed; sejklub-aktiviteter, praksis undervisning, fritidssejlad, gæstesejlere og søredning.
Ca. 70 % eller godt 520 både vil ikke kunne passere klapbroen i lukket tilstand.
- Dæmningen med en minimal indsejlningsbredde betyder at vandudskiftningen i havnen og som kun aktiveres med skiftende vandstande, vil bliver kraftigt reduceret og bundvegetationen vil gå i forrådnelse med store lugtgener til følge.
- Der forventes langt færre gæstesejlere, som bidrager til havnens (og Københavns) økonomi. Havnen har i snit 4.500 overnattende gæstebåde om året, hvilket svarer til 9-13.000 besøgende til lokalområdet.
- Erhvervene på havnen, restauranten, Bådservice (maritim butik) og værftet mister omsætning og og risikerer lukning
- Dansk Søredningsselskab som har station i havnen, får dårlige vilkår for assistance til nødstedte skibe i Øresund.
De nærmeste søredningsstationer ligger i Helsingør og Køge.
- Maritim brændstoftankning, der i vidt omfang benyttes af gæster og bidrager, betydeligt til havnens økonomi bliver ligeledes ramt.
- Sejlerskolen, der underviser et stort antal børn og unge i sejlads, vil ikke kunne gennemføre store dele af deres praktiske undervisning.
- Begrænsninger på havnen, vil betyde medlemsnedgang og yderligere forstærke den store manglen på bådpladser i og ved København. FLID (Foreningen af Danske Lystbåde Havne) har ved seneste undersøgelse beregnet er der p.t mangler 1700

bådpladser i og omkring København. Alene i S/K Lynetten er der en venteliste på ca. 200 både der ønsker bådplads.

- Samlet set frygter sejlkлубben, at klapbroen - sammen med de øvrige gener fra Lynetteholmens byggeri med tiden vil betyde en reel lukning af Margretheholms havn som sejlbådshavn.

Danmarks største foreningsejede lystbådehavn - værd at bevare

Margretheholms havn er en stor havn med aktivt erhvervsliv og aktivt foreningsliv. Sejlkлубben har 1250 medlemmer fordelt på 740 både. Havnen er selvbygget og vedligeholdt af medlemmerne siden 1974.

Medlemmerne har gennem årene investeret mere end 50 millioner Kroner i bygning, udbygning og vedligeholdelse af havnen, samt titusindvis af frivillige arbejdstimer. For leje af vandarealet har S/K Lynetten betalt mere end 40 millioner kroner i leje til først Københavns Havn og senere By & Havn, uden at selskaberne har taget del i investeringerne. Den har et aktivt klubliv og varetager både praktisk og teoretisk sejleruddannelse. Desuden kommer værftsservice og maritim butik hele København til gode. Og på grund af havnens attraktive beliggenhed, er der mange gæstesejlere i sommerhalvåret.

2. Anløb af Københavns havn

Med lukningen af Lynetteløbet skal sejlene til og fra Københavns havn benytte sig af Kronløbet alene, som nok bliver udvidet med 10% men hvor oversigtsforholdene med de 4 meter høje spunsvægge bliver bortelimineret og farliggjort med reflekterende bølger.

Sydgående lystsejlere får en ekstra sejlængde på ca. 3 km ved at skulle sejle rundt om Lynetteholm via Kronløbet frem for at sejle igennem Lynetteløbet.

Allerede i næste sæson 2021 starter nedspunsningen til det kommende jorddepot, som danner hovedparten af perimeteren omkring Lynetteholmen.

Det i dag meget anvendte Lynetteløbet vil blive lukket og samtlige fartøjer lige fra krydstogtskibe, fragtskibe, større erhvervsfartøjer, lystbåde og ned til joller og kajaker skal alle fremover sejle ud og ind gennem Kronløbet, som tidligere kun var forbeholdt de meget store erhvervsskibe.

Fremover møder sejlerne nu også langs med Nordhavnens sydlige kajanlæg de store Krydstogtskibe, som med deres bredde helt op til 50 meter skal kunne lægge til og fra krydstogtkajen og måske en gang imellem også må ligge tværs, ved en nødvendig manøvre i Kronløbet, - hvis der ellers er plads til det ?

For at forsøge at holde styr på de mange og forskelligartede skibe i havneløbet skal der opsættes trafiklys, som var det et større vejarbejde over den lange "vej"-strækning på knap 2 kilometer. Ved rødt lys skal lystbåde lægge til ved nogle ventepladser, hvilket vil være særdeles bekymrende ved en kraftig østlig vind med store bølger og reflekser fra de høje kajanlæg og gøre bare det at fastholde båden til en farefuld handling for også bådens besætning.

I MKR rapporten er disse problematiske og farlige følgevirkninger for såvel den professionelle skibsfart, som sejlads med lystfartøjer slet ikke medtaget i VVM-redegørelsen.

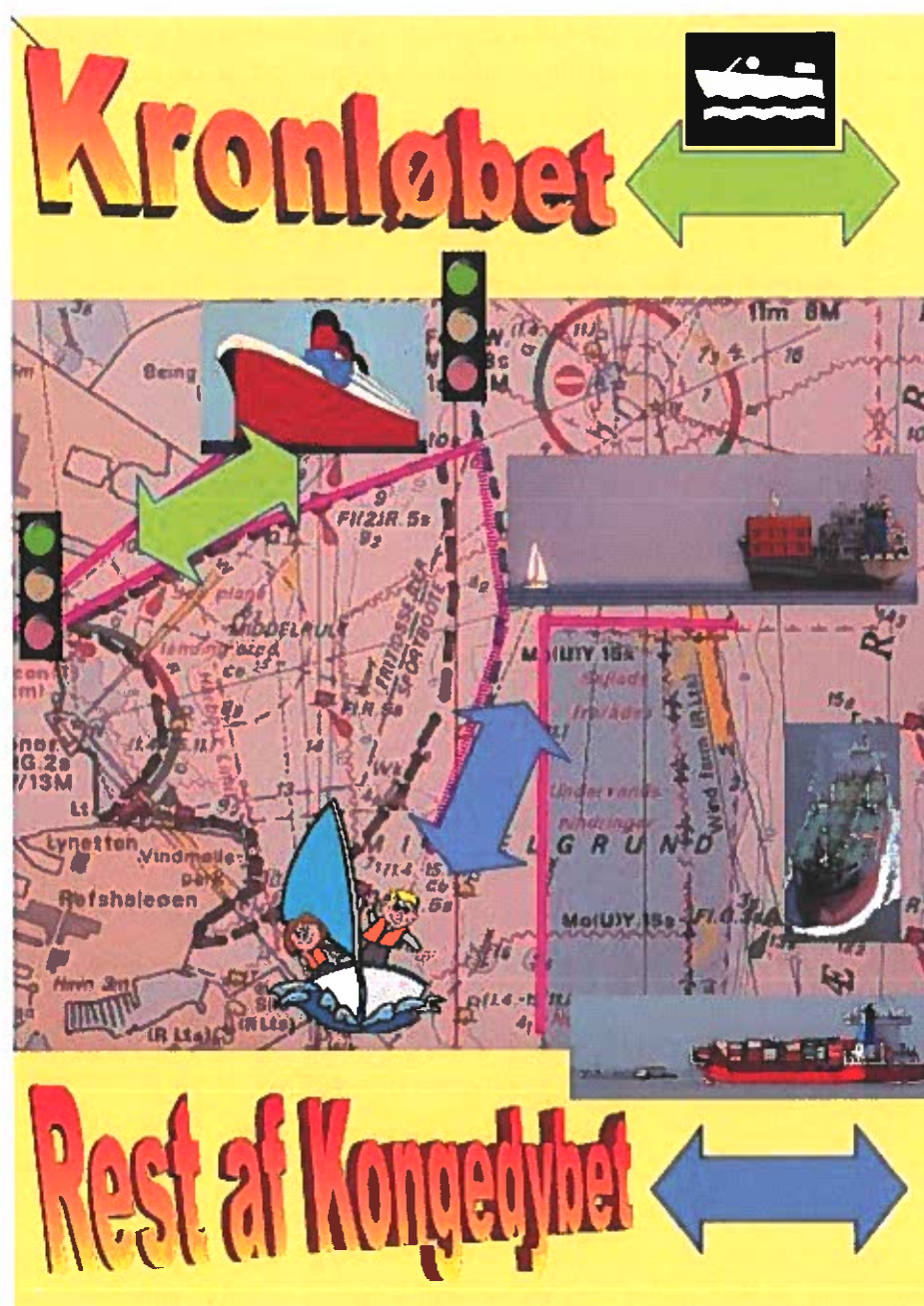
På nær en lille strækning vil de 4 meter høje spunsvægge også gøre selve sejladsen gennem Kronløbet problematisk på grund af de farlige bølgerreflekser.

Det smalle og lange havneløb vil HVERT MINUT blive passeret af et fartøj i en eller anden størrelse og da havneløbets samlede længde er ca. 1 sømil (1852 meter) vil dette betyde med en gennemsnitsfart på 5 knob, at der i det samme korte tidsrum gennemsnitlig altid vil være minimum 12 større eller mindre fartøjer sejlede i havneløbet.

Vi har kun fået oplyst den fysiske optælling i dagtimerne og derfor må det antages, at dette antal for lystsejlerne kraftigt vil forøges (måske fordobles) i visse perioder om aftenen og særligt hen over weekenden.

Luftfartsselskabet Sea lanes har i dag en tilladelse til at lande og lette fra et område på søterritoriet øst for Trekroner, hvor Lynetteholm skal etableres.

Når anlægsarbejdet opstartes, skal landingszonen derfor flyttes inden for de dækkende værker. Det er bekymrende, fordi netop dette område er afsat til venteområde for de skibe som afventer trafiksignalet godkendelse for gennemsejling af Kronløbet og frustrerende for den pilot som skal lande sit fly.



3. Gennemsejling af Kongedybet.

Sejladsen mellem Lynetteholmen og det urene område bliver om muligt endnu mere problematisk, grundet sit under 200 meter brede og meget strømfyldte, snævre sejlløb.

Øst for Lynetteholmens fine badestrande vil skibstrafikken blive direkte livsfarlig, fordi der her vil være et langt større antal fartøjer, som skal anvende dette smalle sejlløb.

Specielt fordi erfarne sejlere ikke vil lade sig lokke ud i Hollænderdybet, øst for det urene område og dermed også være til farer for dem selv i det farvand, som altid har været forbeholdt den gennemgående erhvervstrafik for store erhvervsskibe..

Hele østsiden af Lynetteholmen skal være badestrande til befolkningen, som vi allerede kender det fra Amager Strandpark.

I flg. gældende sejladsregler ved alle vores badestrande skal sikkerhedsafstanden være 300 meter og derfor vil der være under 200 meter tilbage mellem denne sikkerhedszone og det urene område, som er fyldt op med store betonklodser og andre farlige genstande på dette farlige lave område. Her skal såvel de nordgående som sydgående større erhvervsskibe og sejlene lystbåde passere hinanden og i et antal som langt overgår trafikken i Kronløbet.

De rigtig store erhvervsskibe (hvem afgør for øvrigt størrelsen) bliver nu alle henvist til det befærdede Hollænderdybet.

De store sydgående erhvervsskibe, som har last til Prøvestenen og Forbrændingen skal efter at det urene område er passeret, slå hårdt til styrbord og nu sejle nordpå med det urene område om styrbord for efterfølgende igen, at gå tværs i renden for at lægge til kaj ved Prøvestenen eller Forbrændingen.

Alt i mens der forsat i dette farvand skal være plads til både nordgående som sydgående lystsejlere og mindre erhvervsskibe.

I forbindelse med anlæggelse af badestrandene gøres der i VVM-redegørelsen opmærksom på, at der må forventes meget stærke strømforhold langs østsiden af Lynetteholmen, begrundet med Lynetteholmens opfyldning med jord i Kongedybet.

Sejlbåde og både med ringe motorkraft vil antagelig få meget svært ved at komme gennem her, når strømmen til tider vil blive meget kraftig.

Slutteligt vil jeg præcisere, at det er en væsentlig mangel i VKR rapporten, at en sejladsrisikoanalyse ikke er medtaget for sejlads i det nu så kraftigt indsnævrede tidligere Kongedybet og det befærdede Kronløb.

By&Havn er blevet bedt af Søfartsstyrelsen om, at indsende sejladsrisikoanalyser omkring Lynetteholmen og disse er ikke medtaget og derfor kan vi ikke på nogen måde acceptere den videre behandling af anlægsloven, da disse forhold har overordentlig stor betydning for en fremtidig sikker færden i vores lokale farvand og som her også skal finde plads til kapsejladser og uddannelse af kommende elever, børn som voksne.

Først efter denne indsendelse kan Søfartsstyrelsen foretage en risikovurdering.

Det er en skærpende omstændighed, at Søfartsstyrelsen end ikke er blevet bedt om en udtalelse om de nye sejladsforhold til brug for VKR rapporten.

Vi må klart her meddele at vi ikke kan acceptere, at der ikke i denne rapport indgår en risikovurdering fra Søfartsstyrelsen.

Ikke undersøgte habitater for torskens ynglepladser i forhold til den ændrede saltbalance ved blokeringen af Kongedybet.

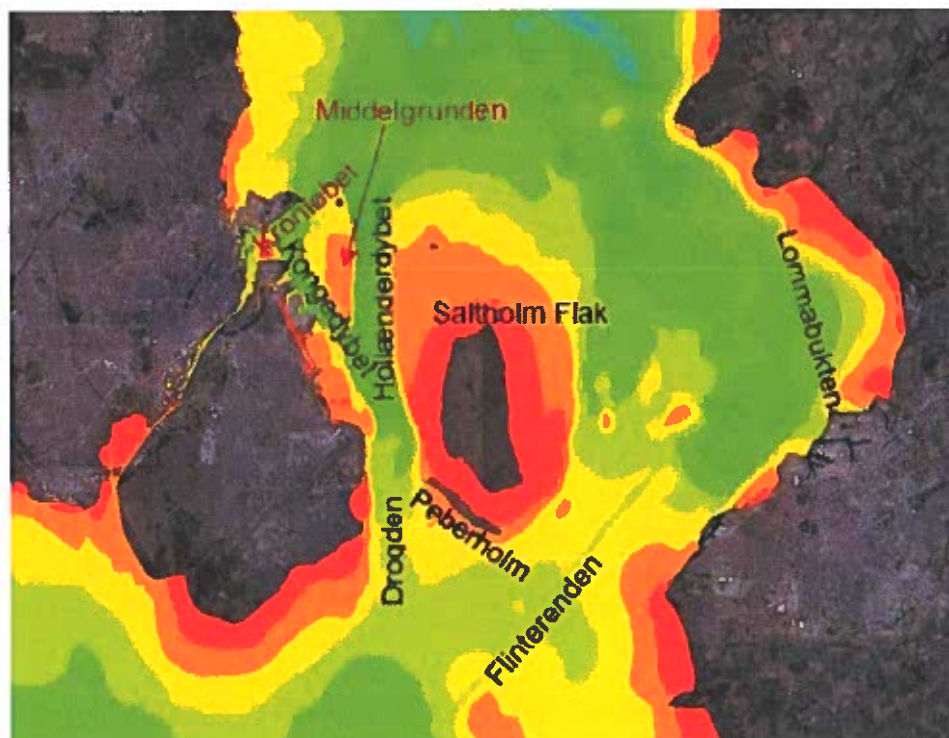
MKR-rapporten for opfyldningen i Kongedybet ses ikke at være tilstrækkeligt belyst i forhold til beskyttelse af torskens habitater og specielt dens yngleområder.

Østersøen er afhængig af indkommende frisk saltvand fra Nordsøen.

I Øresund handler det ikke så meget om at vandmasserne bliver blandet sammen, men om, at flaskehalsen, der ligger mellem Helsingør og Helsingborg, sørger for, at frisk og iltholdigt saltvand fra Kattegat bliver ført over Drogden- tærsklen og ind i Østersøen.

Denne proces er især vigtig for torsken. Hvis den skal være i stand til at føre slægten videre, har den brug for, at der kommer frisk vand ind i Øresund og videre til Østersøen, da dens æg ellers bliver kvalt af iltmangel.

Som nedenstående illustration viser betyder Kongedybet og Hollænderdybet meget for en stabil tilførsel af saltvand til Østersøen, idet Drogden-tærsklen på den Svenske side delvis spærrer for denne indstrømning og derfor primært skal løse opgaven via Drogden renden.



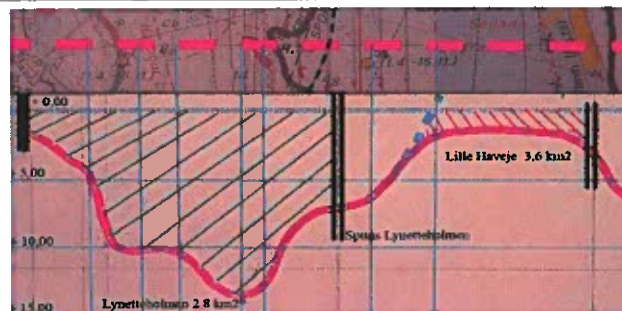
I roligt vejr synker det salte vand fra Nordsøvand til bunds, mens det mere ferske Østersøvand flyder ovenpå, så normalt kan det salte nordsøvand ikke passere hen over de to tærskler, hvor af Fehmern tærsklen er den værste hindring og Drogden tærsklen i et mindre omfang.

Jeg har tegnet et tværsnit over Øresund for at vise forskelligheden og som føres gennem Lynetteholmen, over det urene område med en gennemsnitsdybde på 1½ meter og videre vinkelret på strømretningen over til Sveriges kyst.

Gennemstrømningen er beregnet ud fra et samlet tværsnitsareal på 150.000 m²:

Kongedybets areal : 13 %
Hollænderdybet areal: 15 %
Farvandet mod Barsebäckshamn areal: 72%

Med et areal på 13% betyder det at den samlede gennemstrømning i praksis nedsættes til at være i størrelsesordenen 5 – 10 % og dermed langt større end den i rapporten udregnede.



Det er sjældent, at der strømmer frisk havvand fra Nordsøen ned over Drogden tærsklen og videre "ned af bakken" ind til Østersøen, så derfor er det vigtigt, at det tunge saltvand frit kan løbe gennem Kongedybet og Hollænderdybet og videre mod det sydlige Øresund. Dette konstant indkommende saltvand i Øresund giver gode muligheder for torskens overlevelse. Idet at torsken gyder på 10 – 15 meters dybder er det bekymrende at netop Kongedybet bliver lukket og kun lader en smal rende være tilbage mod Middelgrunden.

Når torskene gyder, synker rognen ned i vandsøjlen, indtil æggene er nået så langt ned, at deres vægtfylde svarer til det omkringliggende havvand.

Derefter vil torskeæggene flyde rundt i de dybe vandlag, indtil de klækkes.

Men når Østersøen mangler iltrigt saltvand, som torskeæggene flyder rundt i, synker torskeæggene i stedet til bunds i det ferske vand og dermed udvikles ikke nye torsk.

Hele Øresund tager sig af en meget stor del af den samlede mængde saltvand til Østersøen, idet bælteerne ikke giver det samme bidrag på grund den store tværgående undervandstærskler ved Femern, som stopper for den videre tilstrømning til Østersøen.

Kongedybet har en ideel dybde for torskeynglen med sine 10 – 15 meter vanddybde.

En opfyldning af Kongedybet har derfor langt større betydning for biodiversiteten i Øresund men også i Østersøen end de umiddelbare 10% totale vandgennemstrømning repræsenterer.

Torskehabitaternes meget store udbredelse i Øresund skyldes især, at den i de forskellige faser af sin livscyklus og i løbet af torskens voksne liv skiftevis lever på stort set alle de forskellige habitater, som findes i Øresund.

Hele 45% af den torsk der findes i Kattegat kommer alene fra yngel i Øresund.

I de sidste år er torskebestanden i Øresund steget i et bemærkelsesværdigt omfang.

Jeg er bekendt med at der findes beregningsmodeller hos Dansk Hydraulisk Institut for ændringer af saltbalance og strømforhold forårsaget af eksempelvis en blokering af Kongedybet.

Disse vigtige oplysninger kan ikke ses at være rekvireret af bygherren By&Havn og derfor er disse forhold ikke tilstrækkeligt belyst for en godkendelse af MKR-rapporten.

Øresund og Østersøen, konsekvenser ved formindsket vandgennemstrømning

Det er bekymrende, at MKR-rapporten når frem til, at problemet med mindskning 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 "Nulløsningen".

Med den forventede reduktion ved blokering af Kongedybet må den kumulative effekt være en del højere. Denne totale reduktion kan i sig ændre balancen til et kritisk i forhold for en række marinbiologiske parametre, herunder torskens følsomhed for ilttilførsel og salinitet.

Desværre opfatter vi ikke denne reduktion til at være den fulde sandhed i forbindelse med udvidelsen af Lynetteholmen når denne også omfatter Kongedybet.

Jeg har været i dialog med flere eksperter, dels en civilingeniør ansat gennem 25 år hos DHI og dels en anerkendt specialist i målinger af strømforhold og ikke mindst i Øresund.

Disse specialister udtaler sig samstemmende, at disse målinger ikke kun kan baseres på modelforsøg at kunne indgå troværdigt i en MKR undersøgelse som denne.

Personligt er jeg heller ikke overbevist om, at den seneste udvidelse på 100 HA på Nordhavnen er korrekt indregnet i disse modelberegninger fra DHI.

Forstået på den måde, at den nylige udvidelse af Nordhavnen allerede som vi lystsejlere længe har bemærket, at strømforholdene uden for Københavns havn i de senere år er steget voldsomt.

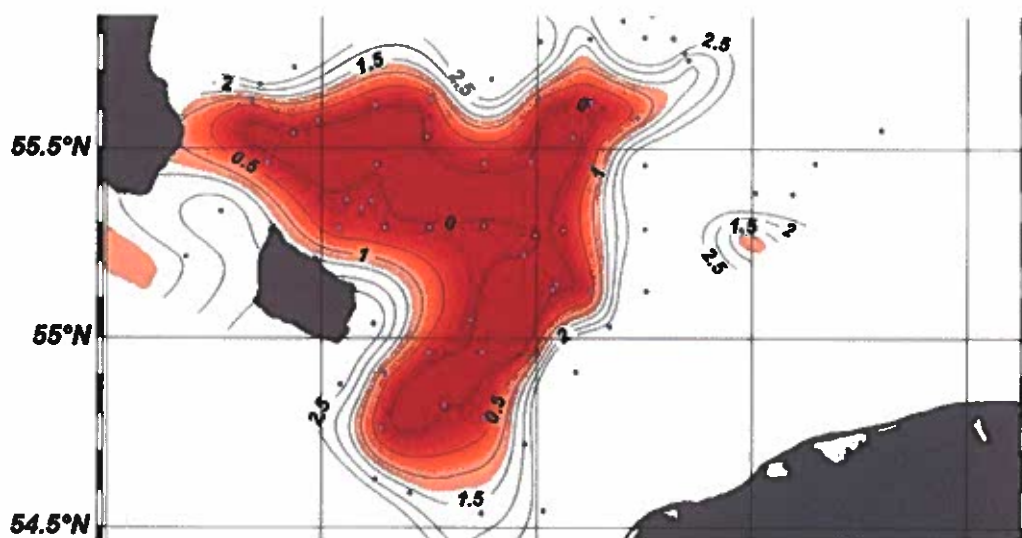
Netop dagens opslag på DR nyheder siger: Torsken i Østersøen er tæt på at uddø.

Det skyldes bla nedsat ilt og salt (salinitet), som blandt andet kommer ind med bundvandet, ned igennem Øresund. Kongedybet må ikke blokeres!

DTU Aqua siger i dag, at det er tvivlsomt om torsken overlever i Østersøen.

Hele bundfaunaen er i fare

DTU Aqua siger også i dag, at de ikke har fået henvendelse fra By&Havn om at vurdere eventuelle konsekvenser ved en reduceret vandgennemstrømning.



Stort område med iltmangel ved Bornholm

Den mindskede vandgennemstrømning bør derfor undersøges nærmere, og konsekvenser fremlægges på ny.

Ulovlig brug af salami metoden i MKR rapporten for jorddepotet Lynetteholmen.

Indsigelse omkring det at denne MKR rapport ikke opfylder det grundlæggende princip, at de projekter som har indvirkning på hinanden på enten den ene eller anden måde, skal behandles samtidigt i en og samme MKR rapport.

Alene det, at sent under denne høring, indlægges en ny tillægs MKR-rapport er ikke i orden, endsige lovligt.

Sidstnævnte rapport opfylder således ikke mindste-kravet om en høringsfrist på 8 uger og jeg har måtte afskrive mig muligheden for at kunne nå at læse den inden den 25 januar 2021.

Formålet med Lynetteholmen er ikke alene som påstået, at etablere et jorddepot.

Som det fremgår i såvel ansøgning som miljøkonsekvensrapporten, skal arealet bruges til byudvikling og som finansieringskilde til ny infrastruktur.

Beregningsmodeller angående CO₂ udledningen omkring jordkørslen ligger til grund, at jordkørslen skal flyttes over til den kommende Østlige Ringvej og derfor udregnes disse værdier kun frem til dette tidspunkt.

Også derfor er dette beregningsgrundlag ikke valid eller også anvender man netop salami-slicing, som jo klart beskrevet er ulovligt.

Det er i strid med MKR-direktivet at fremlægge en miljøkonsekvensrapport for kun en del af den samlede projektpakke.

Lynetteholmen er et integreret element i en samlet pakke med Østlig Ringvej og metrolinje, som det også fremgår af principaftalen.

Desuden (for at undgå misbrug af EU-regler ved at opdele projekter), som sammenlagt og som 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

Såfremt der undlades en samlet miljøkonsekvensrapport, kan der forventes sagsanlæg herom.



Derfor må jeg kræve at anlægsloven for Lynetteholmen udskydes ind til der er gennemført en samlet MKR rapport og med inddragelse af de øvrige delprojekter i principaftalen.

MKR rapporten skal omhandle alle former for anlæg, der er affødt af det omhandlende projekt, beskrevet som anlæg af et deponi beliggende i farvandet øst for Trekroner fortet, pt. tilhørende almenvældet, altså Danmarks befolkning.

Jeg kræver også, at netop denne flytning af almenvældet havområde administrativt borttages fra Kystinspektoratet som myndighed og vi Transportministeriet overgives til Københavns kommune og som igen via et endnu ikke etableret selskab overgiver ejendomsretten til private boliginvestorer. Et selskab som først bliver stiftet når/hvis en anlægslov bliver vedtaget i Folketinget.

Det er både moralsk forkasteligt og i strid med Grundloven.

Jeg henviser til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet:

Artikel 2.1

Medlemsstaterne vedtager de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes, at få væsentlige indvirkninger på miljøet, undergives et krav om tilladelse og en vurdering af deres indvirkninger på miljøet, inden der gives tilladelse.

Disse projekter er defineret i artikel 4.

Endvidere skal Miljøkonsekvensvurderingen være afhængigt af hvert enkelt tilfælde og på passende måde at påvise, beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer

Ud over ovenstående VKR-projekt for jorddepotet er følgende tilknyttede VKR – projekter anlagt eller planlagt at bliver anlagt:

1. VKR for boligudviklingen (dvs. driftsfasen – hvad der skal være efter de har indvundet nyt land)
2. VKR for flytning af Renseanlægget Lynetten (for at Lynetteholmen overhovedet kan blive til noget, bl.a. grundet lugtgener) skal Lynetten flyttes, dvs. det hører helt klart ind under "afledte projekter" i VKR-rapporten – det at det tages ud og behandles separat senere er ikke lovligt.
3. VKR for sandindvinding (indvinding af råstoffer til havs til at støtte opfyldning) er afledte projekter i forbindelse med første del af jorddeponien (perimeterspunsningen og østlige strandstrande).

Disse kan ikke gennemføres uden, at der også tænkes ressourcer, her sand, til at støtte spuns m.m. og de enorme mængder klippe/sten resurser, som antagelig skal hentes uden for Danmark.

4. VKR for ny Metro. Vi ved endnu ikke hvilken af de forelagte linjeføringer der skal indgå i den kommende infrastruktur, men én af de foreslåede linjer SKAL benyttes og en linjeføring skal derfor samtidig vurderes i VKR for jorddeponiet.
Grundlæggende kan jorddepotet ikke stå alene og om denne utopiske situation skulle blive tilfældet skal det så også behandles alene som en jorddepot og intet andet.
Intet fornuftigt menneske vil syntes det rimeligt, at et sådant stort deponi i givet fald skal placeres på den her angivne position og lukke af for ind og udsejling fra Københavns havn, tillige at køre 80 millioner tons jord tværs gennem indre by med et kæmpe klimaaftryk og øget ulykkesfrekvens til følge.
Dette er jo heller ikke det forslag som By&Havn går ud med til befolkningen og derfor skal en metrolinje til byens 35.000 faste beboere + mange arbejdspladser også indgå i en samlet VKR-vurdering.
5. VKR for ny østlig omfartsvej, som er helt afgørende for brugen af Lynetteholmen.
Yderligere er den forbundet økonomisk og visa versus og derfor kan en selvstændig VKR - undersøgelse ikke udlægges særskilt til befolkningen.
6. Der er ikke medtaget en dokport i projektet og alligevel markedsføres jorddepotet, som en nordfra kommende stormflodssikring af København.
Ligesom at der gældende for det landområde der ligger syd for depotet, ikke indgår som en beskyttende del af København, hvor en sikringshøjde på + 2,70 nord fra her ikke er nok, men kræver over 4 meter ved den anbefalede 1000 års hændelse.

Der er ikke taget stilling til den samlede stormflodssikring af København, hvor de mange diger der skal bygges kræver en masse jord og som nu bare hældes i havet.

Dette bør være belyst i VKR rapporten.

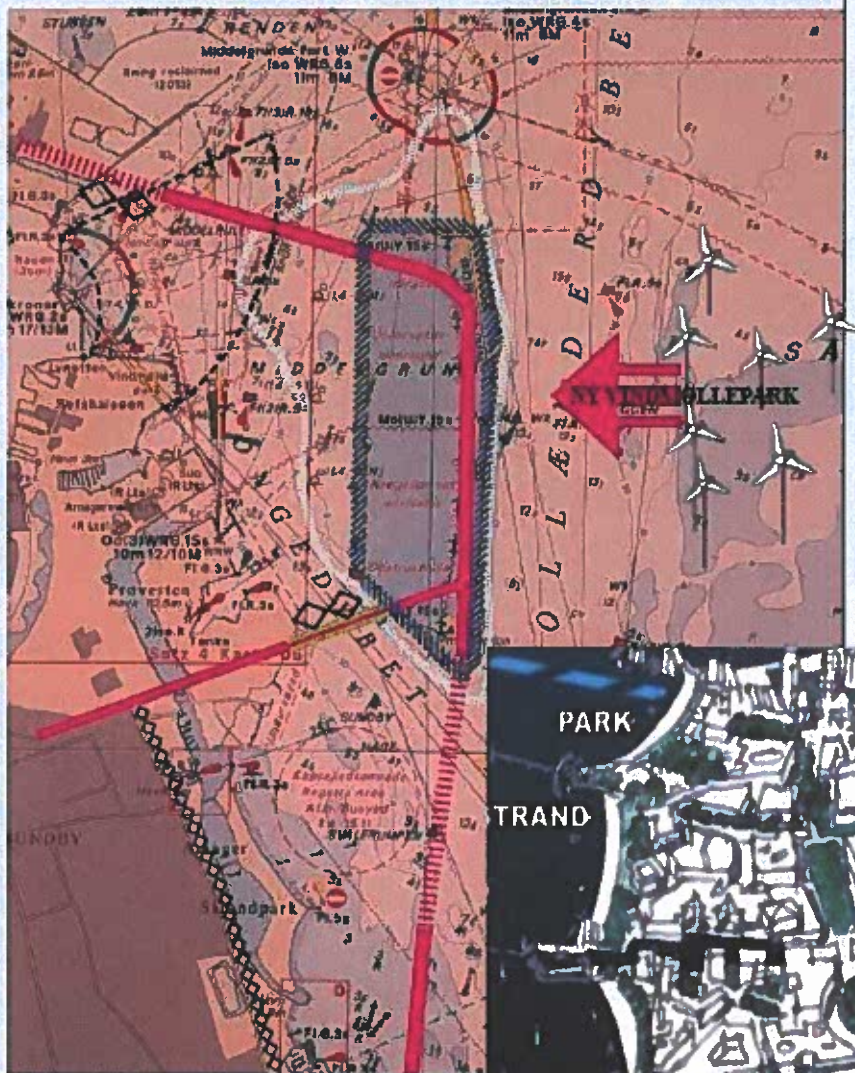
Ulykkesstigningen ved at køre jord ind gennem København er ikke belyst eller kun meget indirekte belyst ved at regne på om en brøkdel (3%) af jorden skal sejles eller køres i lastbiler.

Dette er ikke seriøst og slet ikke når konsekvenserne ved fejlagtig at køre jorden på lastbiler medfører store ekstraomkostninger til nye veje, dæmninger og oplukkelig bro eller i praksis, at lukke en af Danmarks største lystbådehavne.

Disse mange fejl og mangler i denne MKR rapport og samtidigt at Corona-pandemien har medført forsamlingsforbud for mere end 5 personer og den deraf manglende mulighed for en kritisk information til byens borgere må medfører at jeg fastholder mit krav til øjeblikkeligt at stoppe behandlingen af anlægsloven i Folketinget ind til der er lagt en ny MKR rapport ud til offentlig høring og borgerne kan samles og diskutere det fulde anlægsprojekt Lynetteholmen.

Jeg forbeholder mig retten til at viderebringe denne klage til EU-domstolen efterfølgende.

HAVEJE et bæredygtigt alternativ



Initiativgruppen. Bevar Margretheholms havn Udarbejdet

Jeg skal her blot igen gøre opmærksom på at det findes seriøse alternativer til jorddepotet Lynetteholmen.

Som kan opstartes på meget kort tid, kan om det ønskes, give et større byggeareal til rådighed og i flere naturlige etaper.

Et godt sted for renseanlægget Lynetten med en god initialfortyndning til strømfylde farvande, nær stor vindmøllepark. Integreret Østlige ringvej som kan indgå i en effektiv klimasikring af HELE København, holde Københavns havn åben for sejlads og meget, meget mere.



Fra: Airo Bjarking
Sendt: 25. januar 2021 22:52
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar VVM Lynetteholm
Vedhæftede filer: BevarMargretheholmsHavn2.PDF; 210125BevarMargretheholmsHavn(1).PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9043923

Hermed fremsendes høringssvar
Selve svaret består af to pdf filer og fremsendes af administrator
for Bevar Margretheholms havn og en grøn by i et maritimt miljø.

Med venlig hilsen

Claus Schlichter, stifter og administrator
samt medlem af gruppen Airo M. Bjarking

Klaus Schlichter



København den 24 januar 2021

Indsigelser vedrørende MKR konsekvens rapporten af 30 november 2020.

Mine indsigelser er opdelt i 4 afsnit:

1. Vildledende oplysninger omkring sammenligningen af udledte CO₂ emissioner mellem en ren lastbilkørsel og en kombineret pram/lastbilkørsel.
2. Ikke undersøgte sejladsforhold for Kronløbet og Kongedybet og manglende afværgeforanstaltninger i Margretheholms havn.
3. Ikke undersøgte habitater for torskens ynglepladser i forhold til den ændrede saltbalance ved blokeringen af Kongedybet.
4. Ulovlig brug af salami metoden i MKR rapporten for jorddepotet Lynetteholmen.

Vildledende oplysninger omkring sammenligningen af udledte CO₂ emissioner mellem en ren lastbilkørsel og en kombineret pram/lastbilkørsel.

Uddrag af MKR - miljø konsekvens rapporten.

1. **Jvf. afværgeforanstaltninger og alternativer – jordtransporter og adgangsvej.**
I mange høringssvar foreslås det, at søvejen anvendes til jordtransport, og der stilles mange konkrete forslag til mellemdepoter og opsamlingssteder, herunder med udsejling fra Nordhavnen, Prøvestenen, Kalvebodudløbet, Avedøreanlægget og Køge.
Der efterspørges i den forbindelse en sammenligning mellem udgifter ved transport til søs over for udgifter ved slid på veje fra jordtransporter.
Foreslåede miljøforbedrende foranstaltninger i forbindelse med jordtransporter kan opsummeres i følgende overordnede forslag:
 - **Søvej til transport**
2. **Sejlads af jorden**
Der er foretaget en screening af mulighederne for at sejle jorden til Lynetteholm.
Hvis jorden sejles, kan omfanget af jordtransport med lastbil på Nordøstamager reduceres. Mængden af lastbiltrafik fra byggepladserne gennem byen som helhed til et evt. udskibningssted eller karteringsplads vil dog være uændret.
Sejlads af jorden er forbundet med øgede anlægs- og driftsomkostninger samt en højere miljøbelastning, som følge af en ekstrahåndtering af jorden med entreprenørmaskiner og pramsejladssammenlignet med lastbilkørsel.

Dette er noget som MKR rapporten skal indeholde og dette ses ikke, at være tilstrækkeligt belyst i henhold til kravene i afgrænsningsudtalelsen.

Indledningsvis vil jeg, som i min klage til Ombudsmanden, klage over at minimumsfristen på de 8 uger var urimelige, dels fordi både jule og nytårsferie lå i perioden, men også at mange myndigheder m. flere ikke har været muligt at få den ønskede information fra og endelig Corona-pandemiens manglende muligheder for at samles i større møder.

Vi vil derfor gøre opmærksom på, at vores indsigelser og specielt denne, vil blive fulgt op fra personer tilknyttet vores universiteter hurtigst muligt, når disse foreligger.

Transporten af jorden.

Jorddepotet skal indeholde samlet 81 millioner tons jord, som vil komme fra diverse bygge- og anlægsarbejder i København og Frederiksberg.

Jeg henviser til svar nr. 50 til Folketinget af Transportminister Benny Engelbrech.

Man forudsætter, at der ud fra erfaring med jordkørslen siden 2012 til Nordhavnen vil kunne modtage den samme mængde jord til opfyldningen.

En jordtransport alene fra afsendersteder til Lynetteholmen vil forårsage forøgelse af trafikken specielt i den indre del af København og klimaaftrykket vil forøges med udledte emissioner og i særlig grad CO₂ udledningen, som man allerede kender det fra mange trafikmålinger.

Man forventer at der dagligt vil køre 350 lastbiler frem og tilbage og derfor er det blevet pålagt, at By&Havn skal undersøge alternative transportmuligheder til lastbiler.

Vedrørende jordtransporten i MKR-rapporten kan vi konstatere følgende.

Vi har gennemgået redegørelsen, men har ikke fundet nogen udregning, endsige et forsøg på reelt at sammenholde eksempelvis CO₂ emission mellem de to transportformer.

Eneste forsøg vises her på denne oversigt,

Scenarier	Beskrivelse Driftsfase fra 2022 til 2035	Samlet CO ₂ -udledning*
Scenario 1	Alt jord i perioden køres direkte til Lynetteholm.	25.126 tons (1.933 tons pr. år)
Scenario 2	Alt jord i perioden køres direkte til Lynetteholm, bortset fra KMC Nordhavn mellemdeponi (2,7 mio. tons), der sejles på pram.	30.338 tons (2.334 tons pr. år)
Scenario 3	Alt jord køres enten direkte til Lynetteholm (50%) eller til Prøvestenen (50%). Fra Prøvestenen sejles jorden på pram til Lynetteholm.	71.248 tons (5.481 tons pr. år)
Scenario 4	Alt jord køres til Prøvestenen, hvorfra det sejles på pram til Lynetteholm.	112.075 tons (8.621 tons pr. år)

* Beregningerne indeholder ikke CO₂-emissionen fra lastbiltransporter fra København og omegn til nordenden af Amager (ved Kløvermarken), hvor alle transporterne passerer i ovenstående scenarier. Sammenligningen indeholder dog forskellen i transportafstanden fra Kløvermarken direkte til Lynetteholm henholdsvis til Prøvestenen. For fuldstændighedens skyld kan det dog nævnes, at jordtransporter fra København og omegn, med en antaget gennemsnitlig transportafstand på 25 km både til og fra Lynetteholm (50 km i alt) og en årlig tilkørsel af jord på 2,6 mio. tons vil resultere i årlige CO₂-udledninger fra lastbiler på i størrelsesordenen 3.500 tons.

I et forsøg på en sammenligning mellem de to transportformer resulterer ovenstående udregning i en total vildledning om hvor vidt en kombineret pram/lastbil løsning er mere klimabelastende end den rene lastbilkørsel.

Ud fra nogle få udokumenterede opstillinger konkluderes det, at emissionen er 4 gange større i favør for lastbiltransporten, uagtet som det normalt er tilfældet er op til 10 gange mindre når der anvendes pramsejlds.

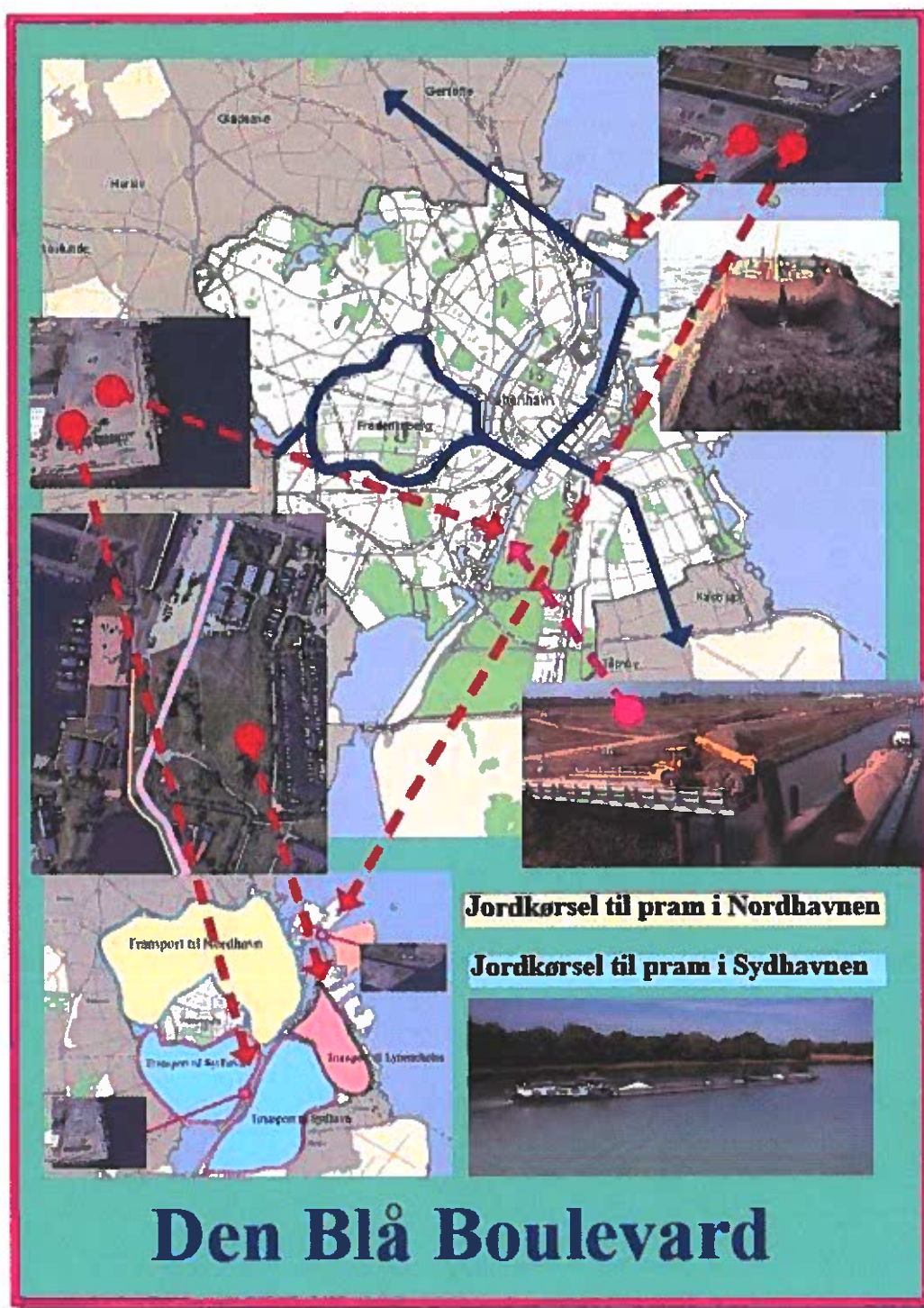
For at gøre forklaringen her kort skal jeg blot nævne, at man i denne udregning beskriver et uvirkeligt kørselsmønster, hvor en meget lang kørselsdistance sættes sammen med en kort udsejlet distance og som derfor altid vil give en fordel for lastbiltransporten. Endvidere er de medtagede CO₂ værdier ikke svarende for kørsel i indre by.

Konklusionen er overordnet, at de samlede CO₂ - emissioner afledt af projektet er på ca. 243.000/350.000 tons (s. 326/652) i perioden fra 2023 til 2055.

Som nævnt tidligere har det ikke været muligt på grundlag af det fremlagte materiale og inden for høringsfristen at verificere redegørelsens konklusioner i forhold til klimabelastning, men ud fra vores egne tilgængelige tal forekommer disse helt overordnet mindre sandsynlige.

Vi tillader os derfor – efter reglerne om aktindsigt – at anmode om de fuldstændige beregninger og det til grund herfor foreliggende materiale med henblik på en gennemgang.

I denne forbindelse hører vi gerne, om VVM-redegørelsen trækkes tilbage, såfremt beregningerne er behæftet med fejl, eller disse er som vores ingeniører mener er ganske misvisende.



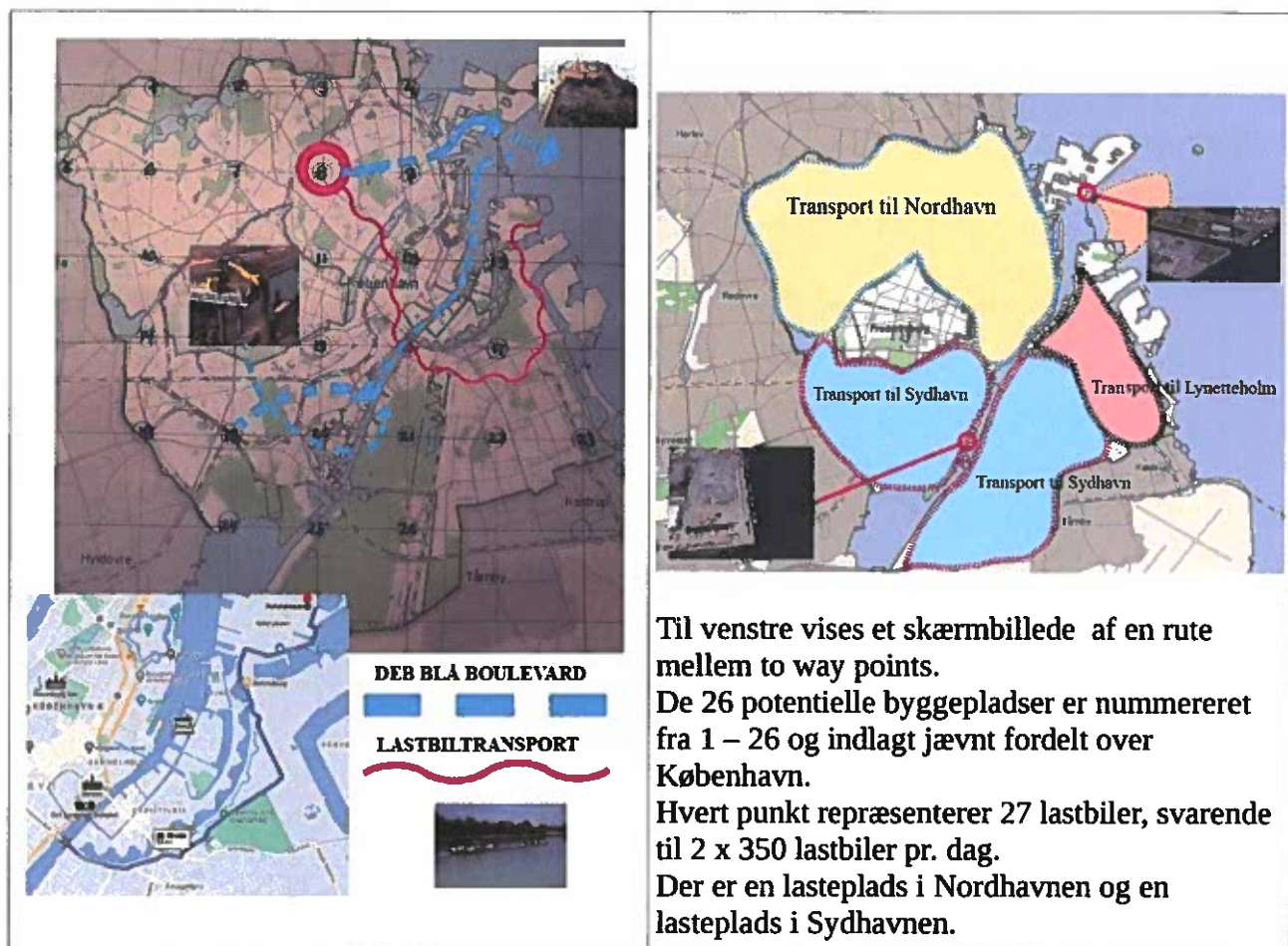
Den Blå Boulevard

Jordudregningen opdeles i en ren lastbiltransport og en kombineret lastbil/ pramtransport.

Vores beregning hviler på MKR rapportens informationer, dvs. at Nordhavnen anvendes ind til jorddepotets perimenter og aflastningsvej er færdigbygget, antagelig i 2023.

Den jord som angives at være 2,7 mio. tons skal efterfølgende sejles til Lynetteholmen og er ikke medtaget i vores regnskab grundet den relative lille mængde.

Da dette anlægsprojekt rækker mere end 50 år frem er det ikke muligt, at få de fremtidige positioner for byggepladser i København og derfor har vi lagt ind efter et grid-system 26 potentielle og jævnt fordelte byggepladser.



Ren jordtransport.

Her indlægges hver af de 26 potentielle byggepladser i Google Map og bestemmelsesstedet værende Lynetteholmen. De af Google Map oplyste distancer og tider indskrives i regnearket. Se illustrationen med røde ruter.



Kombineret transport.

Pramløsninger opdeles i en nordlig halvdel og en sydlig halvdel, samt en lille del på Østamager, hvor det vil være meningsløst ikke at køre direkte til Lynetteholmen.

Se illustrationen med de blå ruter.



Den nordlige halvdel.

Hver enkelt byggeplads er indlagt i Google Map som startpunkt og Nordhavnen som bestemmelsessted. Denne halvdel udgør 12/26 del af 81 mio. tons jord.

Den sydlige halvdel.

Hver enkelt byggeplads er indlagt i Google Map som startpunkt og lastepladsen i Sydhavnen som bestemmelsesstedet. Efter forslag fra Google Map for den anbefalede rute til den valgte lasteplads, losses jorden fra kørselsrampe direkte ned i prammen.

Efterfølgende er så tillagt den sejlede distance fra lastepladsen til Lynetteholmen.

Den sydlige del udgår samlet 11/26 del af 81 mio. tons jord.

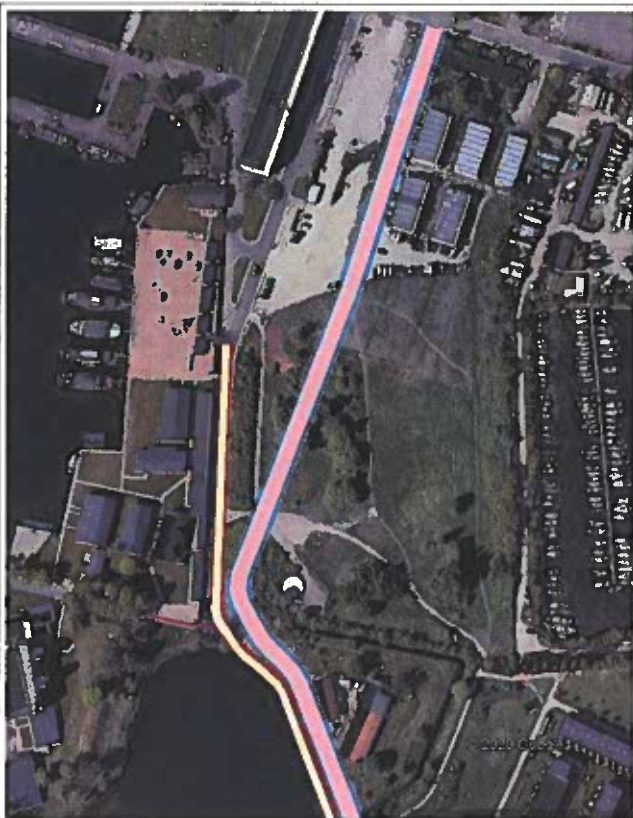
Den østligste del af Amager

Her har vi valgt at køre direkte til Lynetteholmen, da det ikke her giver mening at omlaste jorden til en pram.

Denne del udgør 3/26 del af 81 mio. tons jord.

For at kunne optage den beskedne ekstra trafik frem til 2035 foreslår vi at opdele den eksisterende og sidste del af Refshalevej med en ny vej forbeholdt den tunge trafik.

For øvrigt skulle denne del af Refshalevej under alle omstændigheder opdeles i hård og blød trafik.



Der arbejdes med 2 lastepositioner

1. Nordhavn: Skudløbet alternativt Oceankaj (Østlige mole) Evt. Øst for Krydstogt kajerne.
2. Sydhavnen: Omkring Sluseløbet eller Kajen ved Enghave Brygge, m.fl..

Lossepositioner. Størstedelen klappes direkte fra pram over den ønskede position på Lynetteholmen. Alternativ ved "vest bassin" Spunsvæggen ved Vindmøllerne/ Refshaleøen Kajplads 815.

Sejl afstande

Nordhavn : ½ - 2 km

Slusen (Sydhavn): 9 Km

Det bør være ret let at etablere lastemuligheder på de 2 positioner. Adgangsveje er fine.

Kørsel fra Slusen til Lynetteholmen er ca. 10½ km.

(Over Islands Brygge, Noget længere via Amager Strandvej)

Brændstofforbrug/CO₂ udledning.

Lastbil i byområde: 128 g/t*km

Pram Kanal fart (600 ton): 32 g/t*km

Kilde: www.cedelft.eu/publicatie/stream_freight_transport_2016/1855

Tabel 7 heavy bulk transport Urban Load 29 tonnes

Tabel 19 heavy bulk transport inland waterway 617 tonnes tonnes

Usikkerhed: Temmelig stor.

Det er meget svært at finde pålidelige tal for lastbil transport i byer.

Der er dog enighed om at det giver et meget større forbrug end normtallene.

ca. faktor 2.

Pramme er meget forskellige og brændstofforbruget er meget afhængig af pram længde og udformning.

Samt naturligvis hastighed.

TTI (USA) estimerer for langdistance flodtrafik ca 10 g/t*km Det er nok lidt optimistisk for Kbh.

For langdistance lastbiltrafik ca. 100 g/t*km Det er nok lidt pessimistisk for langdistance.

Men et forhold på 1:10 som også er rapporteret i London.

NB! Fremtidens lastbiler vil nok have et noget lavere forbrug end ovenstående.

(Disse tal er ca. 5 år gamle)

Men motorerne udvikler sig også på skibe.

Og prammene i København skal naturligvis være elektriske, som havnebusserne.

Generelt

Der er ingen eksempler på at pram transport ikke er fordelagtigt i forhold til lastbil.

Worst case er 1:2.

Det er derfor rimeligt at antage 1:4 som ovenfor. London postulerer 1:10.

Returkørsel

Der regnes ikke med CO_2 forbruget ved returkørsel.

Det er naturligvis lavere end fuld last for begge løsninger. Men antageligt ikke signifikant.

Energiforbrug ved modal skift:

Det antages at prammen kan lastes direkte ved tipning på de 2 positioner.

Den Blå Boulevard, vandvejen.

Det giver pramløsningen følgende trafikale fordele:

Trafikken på Amager reduceres betragteligt.

(Ørestad er ikke trafikdimensioneret til biltrafik.)

Trafikken i Kbh. centrum reduceres betragteligt.

Trafikken over Langebro og Knippelsbro elimineres.

Trafikken til Nordhavn reduceres til under 50 % i forhold til nu, samtidig med at trafikinfrastrukturen -primært pga. den nye tunnel- forbedres.

Ingen ventetid og usikkerhed pga. broåbning ved Margretheholms havn.

Fordel for bløde trafikanter i store dele af det centrale Kbh. og Christianshavn.

Miljø gevinst. i samme område.

CO_2 100% Lastbil gns. kørselsafstand 15.3 km.

Beregninger herunder uden returkørsel.

Beregnet pr 1.000.000 t transport. $\text{CO}_2 = 1\text{E}6 * 0.125\text{E}-3 * 15,3 \text{ t} = 1900 \text{ ton } \text{CO}_2 \text{ pr megaton jord.}$

Pram/Bil Bil $\text{CO}_2 = 1\text{E}6 * 0.125\text{E}-3 * 6.6 \text{ t} = 825 \text{ ton pr megaton jord.}$

Pram fordeling: Ikke på pram 15% $\text{CO}_2 = 0$ Nordhavn 46% $\text{CO}_2 = 0.46 * 1\text{E}6 * 0.032\text{E}-3 * 2.5 = 37 \text{ ton}$

Sydhavn 39 % $\text{CO}_2 = 0.39 * 1\text{E}6 * 0.032\text{E}-3 * 9.5 = 120 \text{ ton}$ Samlet $825 + 37 + 120 = 982 \text{ ton } \text{CO}_2 \text{ pr. megaton jord.}$

Dertil kommer naturligvis et tillæg for at losse.

Der er betragtelig usikkerhed på CO_2 emissionen for lastbiler i bytrafik og pramme generelt.

Fællesnævner er et forhold på typisk 4:1. Best 10:1, Worst case 2:1 (Men det gælder ikke for bykørsel)

Både for lastbiler og pramme gælder det at motor effektiviteten løbende forbedres. Det er oplagt i nærtrafik at anvende elektriske slæbebåde/pramme.

CO_2 : Lastbil: $125 \text{ g } \text{CO}_2 / \text{ton} * \text{km}$ Pram: $32 \text{ g } \text{CO}_2 / \text{ton} * \text{km}$

Retur: naturligvis lavere, men ikke signifikant. Kendes ikke for pram.

Lidt om pramme.

Kæmpe pramme har naturligvis den bedste økonomi, men egner sig dårligt til opgaven.

En pram på 60 m*10 m vil have en lasteevne på ca. 1000 ton.

Regnes gennemsnits lastbilen til 25 t er det altså 40 lastbiler.

Eksempel Sydhavn: Det vil nok tage 3 timer t/r for en pram.

Pr. megaton jord årligt, afleveres ca. 2000 ton dagligt i Sydhavnen (39%).

Dette kan håndteres af 2 pramme og en tug.

(Da der altid skal ligge en pram klar til opfyldning)

Ved Nordhavn er regnestykket lidt anderledes.

Dette kan i princippet håndteres af 1 pram og en tug.

Men der skal, også her, altid ligge en pram klar til opfyldning.

Men der forventes naturligvis mere en 1 megaton jord pr. år fra området.

Den udfordring er simpel at håndtere.

Alle ruter er foretaget med Google Map og tider og distancer er lagt ind i regnearket.

Bygge Plads	Rute	Opmålings Punkt	Videre til Lynetteholmen	Afstand	Tid 1	Tid 2	Samlet Tid	Lastepladsen	Distance til Lasteplads	Tid	Pramtillæg i km.
1	Sjællandsbroen	25,6	10,30	35,90	19	17	36	Nordhavnen	15,60	15	0,5
2	Sjællandsbroen	26,6	10,30	36,90	27	17	44	Nordhavnen	6,80	11	0,5
3	Langebro	11,9	5,80	17,70	25	10	35	Nordhavnen	4,40	11	0,5
4	Langebro	11	5,80	16,70	21	10	31	Nordhavnen	1,70	4	0,5
5	Sjællandsbroen	18	10,30	28,30	22	17	39	Nordhavnen	12,00	20	0,5
6	Sjællandsbroen	23	10,30	33,30	18	17	35	Nordhavnen	9,30	17	0,5
7	Sjællandsbroen	9	10,30	19,30	20	17	37	Nordhavnen	6,70	14	0,5
8	Sjællandsbroen	8	10,30	18,30	20	17	37	Nordhavnen	3,60	8	0,5
9	Langebro	4,7	5,80	10,50	11	10	21	Nordhavnen	1,80	5	0,5
10	Sjællandsbroen	9,7	10,30	20,00	17	17	34	Nordhavnen	10,60	18	0,5
11	Langebro	2,7	5,80	8,50	7	10	17	Nordhavnen	5,20	12	0,5
12	Langebro	3	5,80	8,80	7	10	17	Nordhavnen	3,50	10	0,5
13	Lynetteholmen	1,9	0,00	1,90	5	0	5	Lynetteholmen	1,90	5	0
14	Sjællandsbroen	7,5	10,30	17,80	13	17	30	Sydhavnen	8,00	15	8
15	Sjællandsbroen	3,9	10,30	14,20	9	17	26	Sydhavnen	3,50	10	8
16	Langebro	1	5,80	6,80	1	0	1	Sydhavnen	2,10	1	8
17	Lynetteholmen	5,1	0,00	5,10	10	17	27	Lynetteholmen	5,10	10	0
18	Sjællandsbroen	4,8	10,30	15,10	8	17	25	Sydhavnen	5,30	11	8
19	Sjællandsbroen	3,2	10,30	13,50	6	17	23	Sydhavnen	3,70	8	8
20	Sjællandsbroen	2	10,30	12,30	5	17	22	Sydhavnen	2,10	5	8
21	Lynetteholmen	7,3	0,00	7,30	14	0	14	Sydhavnen	6,50	11	8
22	Lynetteholmen	7,4	0,00	7,40	16	0	16	Sydhavnen	8,20	15	8
23	Lynetteholmen	6,4	0,00	6,40	12	0	12	Sydhavnen	16,40	12	8
24	Sjællandsbroen	5,4	10,30	15,70	11	17	28	Sydhavnen	5,70	12	8
25	Lynetteholmen	11,8	0,00	11,80	19	0	19	Lynetteholmen	11,80	19	0
26	Lynetteholmen	10,1	0,00	10,10	18	0	18	Lynetteholmen	10,10	18	0
Gennemsnitlig km				399,60	361	288	649		171,60	297	86
				15,30					6,57		

Ikke undersøgte sejladshold for Kronløbet og Kongedybet og manglende afværgeforanstaltninger i Margretheholms havn.

Sejladsholdene i VKR rapporten ses ikke at være tilstrækkeligt belyst i henhold til kravene i afgrænsningsudtalelsen.

Sejladsholdene er stærkt begrænsede, endside under visse vejrforhold ikke mulige overhovedet.

Jeg skal her nævne tre problematiske sejlløb.

- 1. Anløb af Margretheholms havn.**
- 2. Anløb af Københavns havn.**
- 3. Gennemsejling af Kongedybet.**

1. Anløb af Margretheholms havn.

Man agter at aflukke havnens yderbassin med en dæmning og med en oplukkelig bro, som i dagtimerne påregnes at være lukket.

Den foreslåede løsning med delvis lukning af havnen vil kvæle havnen grundet de store umiddelbare konsekvenser for havnen:

- Begrænset adgang til havnen ad søvejen kun aften og nat er ikke foreneligt med havnens aktiviteter som helhed; sejlkub-aktiviteter, praksis undervisning, fritidssejlad, gæstesejlere og søredning.
Ca. 70 % eller godt 520 både vil ikke kunne passere klapbroen i lukket tilstand.
- Dæmningen med en minimal indsejlningsbredde betyder at vandudskiftningen i havnen og som kun aktiveres med skiftende vandstande, vil blive kraftigt reduceret og bundvegetationen vil gå i forrådnelse med store lugtgener til følge.
- Der forventes langt færre gæstesejlere, som bidrager til havnens (og Københavns) økonomi. Havnen har i snit 4.500 overnattende gæstebåde om året, hvilket svarer til 9-13.000 besøgende til lokalområdet.
- Erhvervene på havnen, restauranten, Bådservice (maritim butik) og værftet mister omsætning og og risikerer lukning
- Dansk Søredningsselskab som har station i havnen, får dårlige vilkår for assistance til nødstedte skibe i Øresund.
De nærmeste søredningsstationer ligger i Helsingør og Køge.
- Maritim brændstoftankning, der i vidt omfang benyttes af gæster og bidrager, betydeligt til havnens økonomi bliver ligeledes ramt.
- Sejlaskolen, der underviser et stort antal børn og unge i sejlad, vil ikke kunne gennemføre store dele af deres praktiske undervisning.
- Begrænsninger på havnen, vil betyde medlemsnedgang og yderligere forstærke den store manglen på bådpladser i og ved København. FLID (Foreningen af Danske Lystbåde Havne) har ved seneste undersøgelse beregnet er der p.t mangler 1700

bådpladser i og omkring København. Alene i S/K Lynetten er der en venteliste på ca. 200 både der ønsker bådplads.

- Samlet set frygter sejlkлубben, at klapbroen - sammen med de øvrige gener fra Lynetteholmens byggeri med tiden vil betyde en reel lukning af Margretheholms havn som sejlbådshavn.

Danmarks største foreningsejede lystbådehavn - værd at bevare

Margretheholms havn er en stor havn med aktivt erhvervsliv og aktivt foreningsliv. Sejlkлубben har 1250 medlemmer fordelt på 740 både. Havnen er selvbygget og vedligeholdt af medlemmerne siden 1974.

Medlemmerne har gennem årene investeret mere end 50 millioner Kroner i bygning, udbygning og vedligeholdelse af havnen, samt titusindvis af frivillige arbejdstimer. For leje af vandarealet har S/K Lynetten betalt mere end 40 millioner kroner i leje til først Københavns Havn og senere By & Havn, uden at selskaberne har taget del i investeringerne. Den har et aktivt klubliv og varetager både praktisk og teoretisk sejlerruddannelse. Desuden kommer værftsservice og maritim butik hele København til gode. Og på grund af havnens attraktive beliggenhed, er der mange gæstesejlere i sommerhalvåret.

2. Anløb af Københavns havn

Med lukningen af Lynetteløbet skal sejlene til og fra Københavns havn benytte sig af Kronløbet alene, som nok bliver udvidet med 10% men hvor oversigtsforholdene med de 4 meter høje spunsvægge bliver bortelimineret og farliggjort med reflekterende bølger.

Sydgående lystsejlere får en ekstra sejlængde på ca. 3 km ved at skulle sejle rundt om Lynetteholm via Kronløbet frem for at sejle igennem Lynetteløbet.

Allerede i næste sæson 2021 starter nedspunsningen til det kommende jorddepot, som danner hovedparten af perimeteren omkring Lynetteholmen.

Det i dag meget anvendte Lynetteløbet vil blive lukket og samtlige fartøjer lige fra krydstogtskibe, fragtskibe, større erhvervsfartøjer, lystbåde og ned til joller og kajaker skal alle fremover sejle ud og ind gennem Kronløbet, som tidligere kun var forbeholdt de meget store erhvervsskibe.

Fremover møder sejlerne nu også langs med Nordhavnens sydlige kajanlæg de store Krydstogtskibe, som med deres bredde helt op til 50 meter skal kunne lægge til og fra krydstogtkajen og måske en gang imellem også må ligge tværs, ved en nødvendig manøvre i Kronløbet, - hvis der ellers er plads til det ?

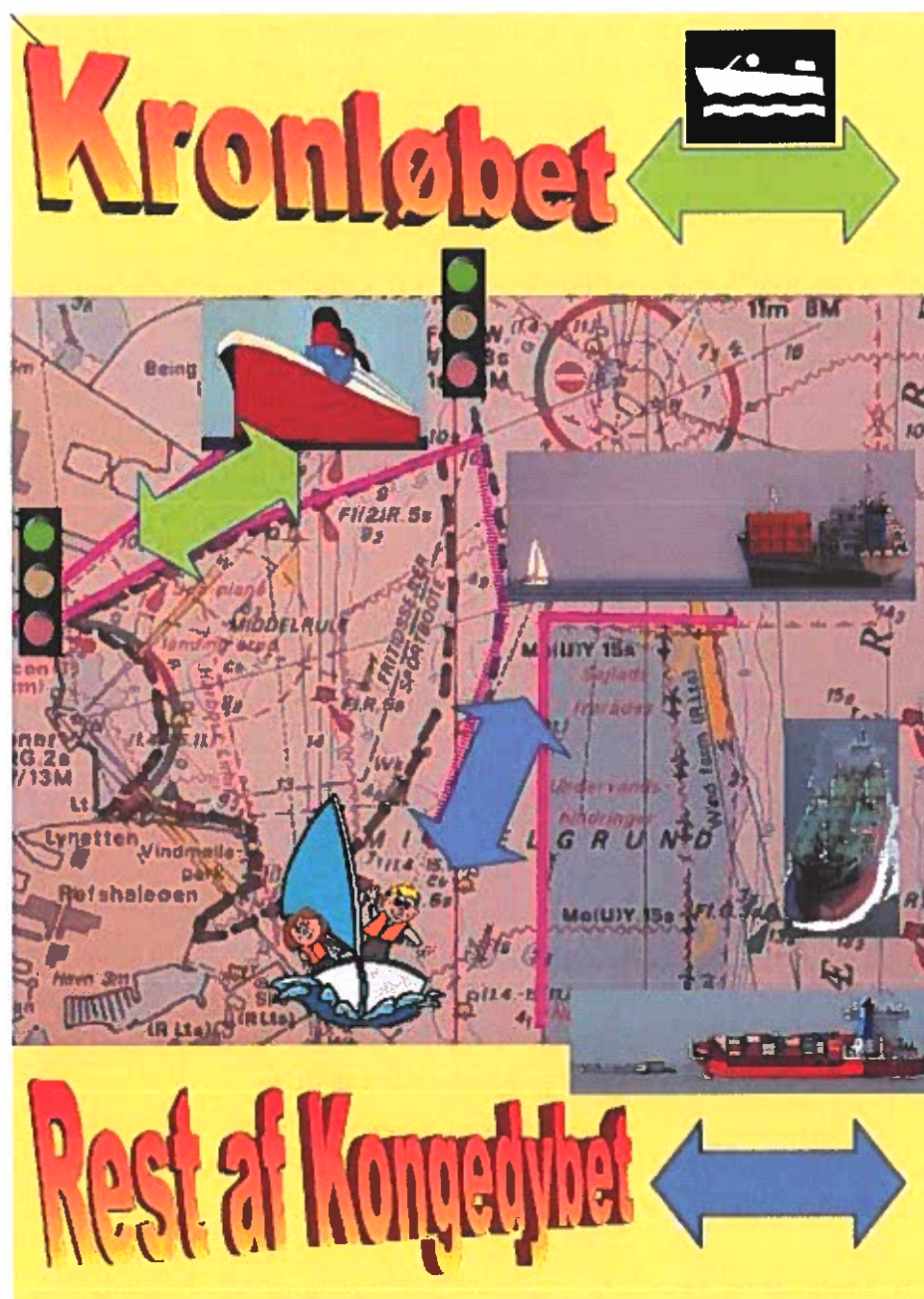
For at forsøge at holde styr på de mange og forskelligartede skibe i havneløbet skal der opsættes trafiklys, som var det et større vejarbejde over den lange "vej"-strækning på knap 2 kilometer. Ved rødt lys skal lystbåde lægge til ved nogle venteplasser, hvilket vil være særdeles bekymrende ved en kraftig østlig vind med store bølger og reflekser fra de høje kajanlæg og gøre bare det at fastholde båden til en farefuld handling for også bådens besætning.

I MKR rapporten er disse problematiske og farlige følgevirkninger for såvel den professionelle skibsfart, som sejlads med lystfartøjer slet ikke medtaget i VVM-redegørelsen.

På nær en lille strækning vil de 4 meter høje spunsvægge også gøre selve sejladsen gennem Kronløbet problematisk på grund af de farlige bølger reflekser.

Vi har kun fået oplyst den fysiske optælling i dagtimerne og derfor må det antages, at dette antal for lystsejlerne kraftigt vil forøges (måske fordobles) i visse perioder om aftenen og særligt hen over weekenden.

Når anlægsarbejdet opstartes, skal landingszonen derfor flyttes inden for de dækkende værker. Det er bekymrende, fordi netop dette område er afsat til venteområde for de skibe som afventer trafiksignalet godkendelse for gennemsejling af Kronløbet og frustrerende for den pilot som skal lande sit fly.



3. Gennemsejling af Kongedybet.

Sejladsen mellem Lynetteholmen og det urene område bliver om muligt endnu mere problematisk, grundet sit under 200 meter brede og meget strømfyldte, snævre sejlløb.

Øst for Lynetteholmens fine badestrande vil skibstrafikken blive direkte livsfarlig, fordi der her vil være et langt større antal fartøjer, som skal anvende dette smalle sejlløb.

Specielt fordi erfarne sejlere ikke vil lade sig lokke ud i Hollænderdybet, øst for det urene område og dermed også være til farer for dem selv i det farvand, som altid har været forbeholdt den gennemgående erhvervstrafik for store erhvervsskibe..

Hele østsiden af Lynetteholmen skal være badestrande til befolkningen, som vi allerede kender det fra Amager Strandpark.

I flg. gældende sejladsregler ved alle vores badestrande skal sikkerhedsafstanden være 300 meter og derfor vil der være under 200 meter tilbage mellem denne sikkerhedszone og det urene område, som er fyldt op med store betonklodser og andre farlige genstande på dette farlige lave område. Her skal såvel de nordgående som sydgående større erhvervsskibe og sejllende lystbåde passere hinanden og i et antal som langt overgår trafikken i Kronløbet.

De rigtig store erhvervsskibe (hvem afgør for øvrigt størrelsen) bliver nu alle henvist til det befærdede Hollænderdybet.

De store sydgående erhvervsskibe, som har last til Prøvestenen og Forbrændingen skal efter at det urene område er passeret, slå hårdt til styrbord og nu sejle nordpå med det urene område om styrbord for efterfølgende igen, at gå tværs i renden for at lægge til kaj ved Prøvestenen eller Forbrændingen.

Alt i mens der forsat i dette farvand skal være plads til både nordgående som sydgående lystsejlere og mindre erhvervsskibe.

I forbindelse med anlæggelse af badestrandene gøres der i VVM-redegørelsen opmærksom på, at der må forventes meget stærke strømforhold langs østsiden af Lynetteholmen, begrundet med Lynetteholmens opfyldning med jord i Kongedybet.

Sejlbåde og både med ringe motorkraft vil antagelig få meget svært ved at komme gennem her, når strømmen til tider vil blive meget kraftig.

Slutteligt vil jeg præcisere, at det er en væsentlig mangel i VKR rapporten, at en sejladsrisikoanalyse ikke er medtaget for sejlads i det nu så kraftigt indsnævrede tidligere Kongedybet og det befærdede Kronløb.

By&Havn er blevet bedt af Søfartsstyrelsen om, at indsende sejladsrisikoanalyser omkring Lynetteholmen og disse er ikke medtaget og derfor kan vi ikke på nogen måde acceptere den videre behandling af anlægsloven, da disse forhold har overordentlig stor betydning for en fremtidig sikker færden i vores lokale farvand og som her også skal finde plads til kapsejladser og uddannelse af kommende elever, børn som voksne.

Først efter denne indsendelse kan Søfartsstyrelsen foretage en risikovurdering.

Det er en skærpende omstændighed, at Søfartsstyrelsen end ikke er blevet bedt om en udtalelse om de nye sejladsforhold til brug for VKR rapporten.

Vi må klart her meddele at vi ikke kan acceptere, at der ikke i denne rapport indgår en risikovurdering fra Søfartsstyrelsen.

Ikke undersøgte habitater for torskens ynglepladser i forhold til den ændrede saltbalance ved blokeringen af Kongedybet.

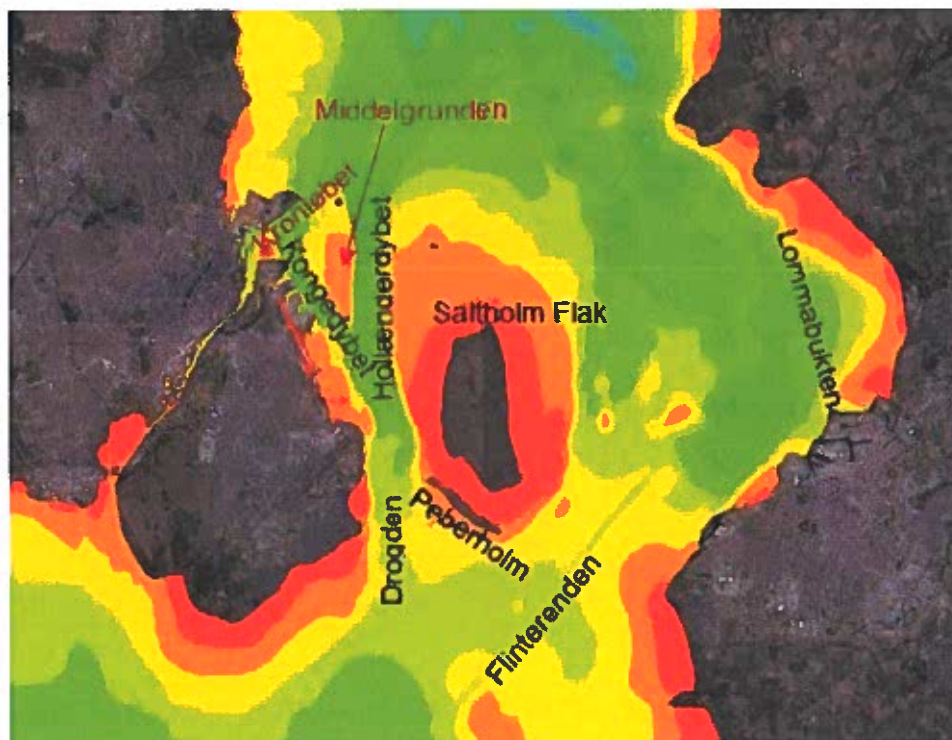
MKR-rapporten for opfyldningen i Kongedybet ses ikke at være tilstrækkeligt belyst i forhold til beskyttelse af torskens habitater og specielt dens yngleområder.

Østersøen er afhængig af indkommende frisk saltvand fra Nordsøen.

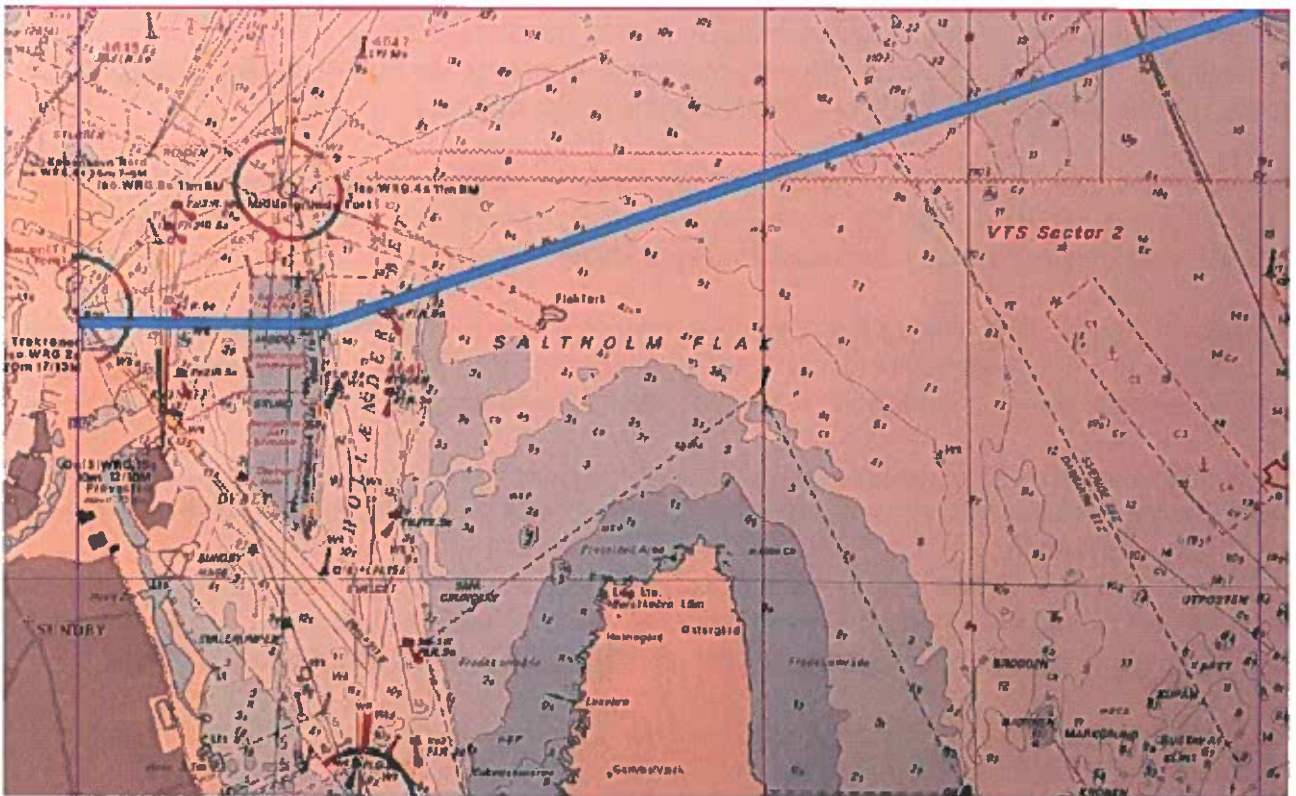
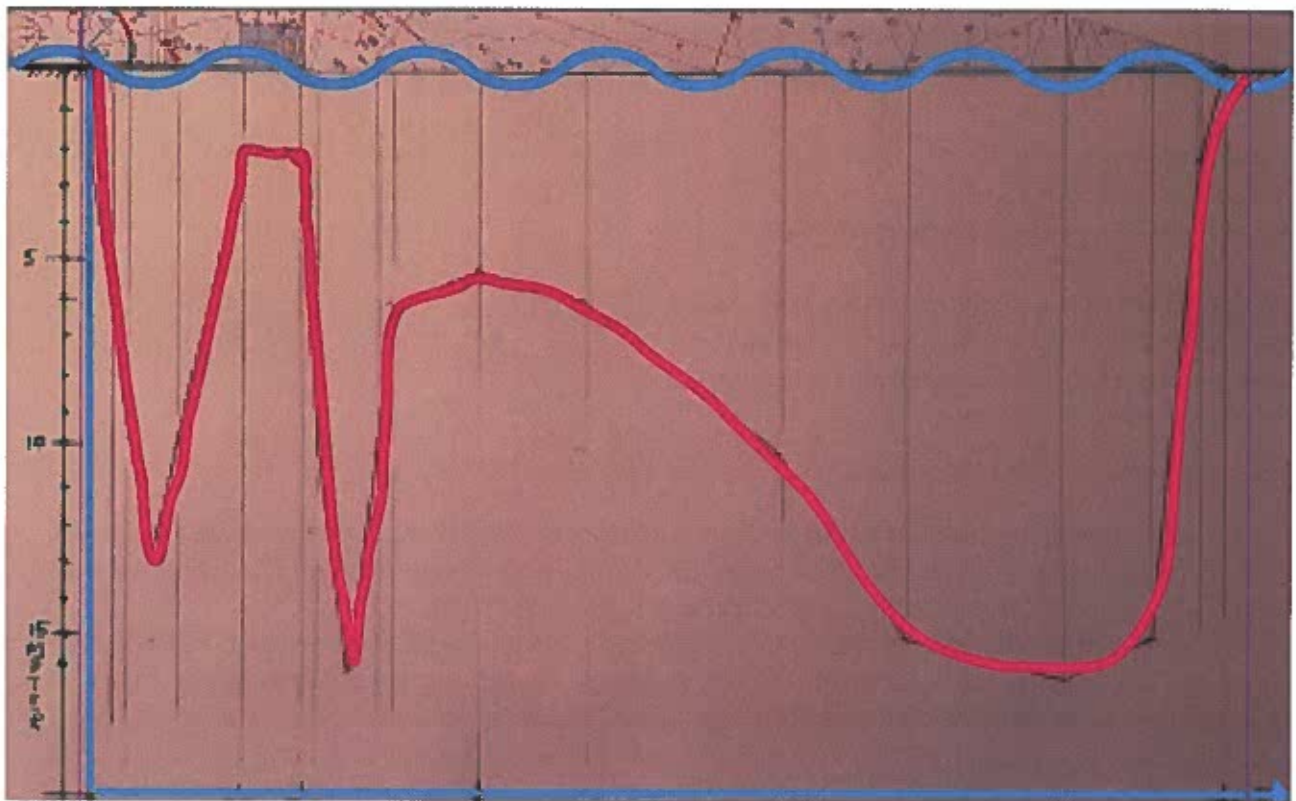
I Øresund handler det ikke så meget om at vandmasserne bliver blandet sammen, men om, at flaskehalsen, der ligger mellem Helsingør og Helsingborg, sørger for, at frisk og iltholdigt saltvand fra Kattegat bliver ført over Drogden- tærsklen og ind i Østersøen.

Denne proces er især vigtig for torsken. Hvis den skal være i stand til at føre slægten videre, har den brug for, at der kommer frisk vand ind i Øresund og videre til Østersøen, da dens æg ellers bliver kvalt af iltmangel.

Som nedenstående illustration viser betyder Kongedybet og Hollænderdybet meget for en stabil tilførsel af saltvand til Østersøen, idet Drogden-tærsklen på den Svenske side delvis spærrer for denne indstrømning og derfor primært skal løse opgaven via Drogden renden.



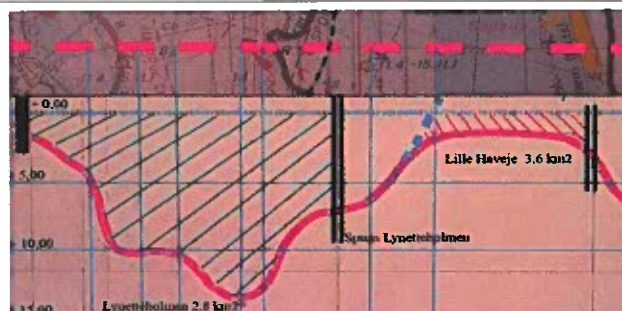
I roligt vejr synker det salte vand fra Nordsøvand til bunds, mens det mere ferske Østersøvand flyder ovenpå, så normalt kan det salte nordsøvand ikke passere hen over de to tærskler, hvor af Fehmern tærsklen er den værste hindring og Drogden tærsklen i et mindre omfang. Jeg har tegnet et tværsnit over Øresund for at vise forskelligheden og som føres gennem Lynetteholmen, over det urene område med en gennemsnitsdybde på 1½ meter og videre vinkelret på strømretningen over til Sveriges kyst.



Gennemstrømningen er beregnet ud fra et samlet tværsnitsareal på 150.000 m²:

Kongedybets areal : 13 %
Hollænderdybet areal: 15 %
Farvandet mod Barsebäckshamn areal: 72%

Med et areal på 13% betyder det at den samlede gennemstrømning i praksis nedsættes til at være i størrelsesordenen 5 – 10 % og dermed langt større end den i rapporten udregnede.



Det er sjældent, at der strømmer frisk havvand fra Nordsøen ned over Drogden tærsklen og videre "ned af bakken" ind til Østersøen, så derfor er det vigtigt, at det tunge saltvand frit kan løbe gennem Kongedybet og Hollænderdybet og videre mod det sydlige Øresund. Dette konstant indkommende saltvand i Øresund giver gode muligheder for torskens overlevelse. Idet at torsken gyder på 10 – 15 meters dybder er det bekymrende at netop Kongedybet bliver lukket og kun lader en smal rende være tilbage mod Middelgrunden.

Når torskene gyder, synker rognen ned i vandsøjlen, indtil æggene er nået så langt ned, at deres vægtfylde svarer til det omkringliggende havvand. Derefter vil torskeæggene flyde rundt i de dybe vandlag, indtil de klækkes. Men når Østersøen mangler iltrigt saltvand, som torskeæggene flyder rundt i, synker torskeæggene i stedet til bunds i det ferske vand og dermed udvikles ikke nye torsk.

Hele Øresund tager sig af en meget stor del af den samlede mængde saltvand til Østersøen, idet bælteerne ikke giver det samme bidrag på grund den store tværgående undervandstærskler ved Femern, som stopper for den videre tilstrømning til Østersøen.

Kongedybet har en ideel dybde for torskeynglen med sine 10 – 15 meter vanddybde. En opfyldning af Kongedybet har derfor langt større betydning for biodiversiteten i Øresund men også i Østersøen end de umiddelbare 10% totale vandgennemstrømning repræsenterer.

Torskehabitaternes meget store udbredelse i Øresund skyldes især, at den i de forskellige faser af sin livscyklus og i løbet af torskens voksne liv skiftevis lever på stort set alle de forskellige habitater, som findes i Øresund.

Hele 45% af den torsk der findes i Kattegat kommer alene fra yngel i Øresund. I de sidste år er torskebestanden i Øresund steget i et bemærkelsesværdigt omfang.

Jeg er bekendt med at der findes beregningsmodeller hos Dansk Hydraulisk Institut for ændringer af saltbalance og strømforhold forårsaget af eksempelvis en blokering af Kongedybet. Disse vigtige oplysninger kan ikke ses at være rekvireret af bygherren By&Havn og derfor er disse forhold ikke tilstrækkeligt belyst for en godkendelse af MKR-rapporten.

Øresund og Østersøen, konsekvenser ved formindsket vandgennemstrømning

Det er bekymrende, at MKR-rapporten når frem til, at problemet med mindskning 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 "Nulløsningen".

Med den forventede reduktion ved blokering af Kongedybet må den kumulative effekt være en del højere. Denne totale reduktion kan i sig ændre balancen til et kritisk i forhold for en række marinbiologiske parametre, herunder torskens følsomhed for ilttilførsel og salinitet.

Desværre opfatter vi ikke denne reduktion til at være den fulde sandhed i forbindelse med udvidelsen af Lynetteholmen når denne også omfatter Kongedybet.

Jeg har været i dialog med flere eksperter, dels en civilingeniør ansat gennem 25 år hos DHI og dels en anerkendt specialist i målinger af strømforhold og ikke mindst i Øresund.

Disse specialister udtaler sig samstemmende, at disse målinger ikke kun kan baseres på modelforsøg at kunne indgå troværdigt i en MKR undersøgelse som denne.

Personligt er jeg heller ikke overbevist om, at den seneste udvidelse på 100 HA på Nordhavnen er korrekt indregnet i disse modelberegninger fra DHI.

Forstået på den måde, at den nylige udvidelse af Nordhavnen allerede som vi lystsejlere længe har bemærket, at strømforholdene uden for Københavns havn i de senere år er steget voldsomt.

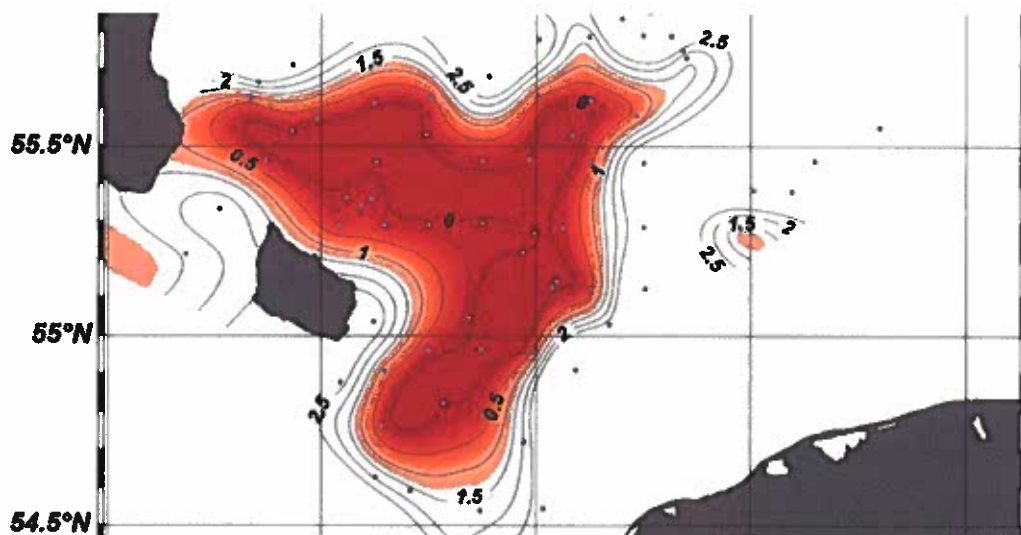
Netop dagens opslag på DR nyheder siger: Torsken i Østersøen er tæt på at uddø.

Det skyldes bla nedsat ilt og salt (salinitet), som blandt andet kommer ind med bundvandet, ned igennem Øresund. Kongedybet må ikke blokeres!

DTU Aqua siger i dag, at det er tvivlsomt om torsken overlever i Østersøen.

Hele bundfaunaen er i fare

DTU Aqua siger også i dag, at de ikke har fået henvendelse fra By&Havn om at vurdere eventuelle konsekvenser ved en reduceret vandgennemstrømning.



Stort område med iltmangel ved Bornholm

Den mindskede vandgennemstrømning bør derfor undersøges nærmere, og konsekvenser fremlægges på ny.

Ulovlig brug af salami metoden i MKR rapporten for jorddepotet Lynetteholmen.

Indsigelse omkring det at denne MKR rapport ikke opfylder det grundlæggende princip, at de projekter som har indvirkning på hinanden på enten den ene eller anden måde, skal behandles samtidigt i en og samme MKR rapport.

Alene det, at sent under denne høring, indlægges en ny tillægs MKR-rapport er ikke i orden, endsige lovligt.

Sidstnævnte rapport opfylder således ikke mindste-kravet om en høringsfrist på 8 uger og jeg har måtte afskrive mig muligheden for at kunne nå at læse den inden den 25 januar 2021.

Formålet med Lynetteholmen er ikke alene som påstået, at etablere et jorddepot.

Som det fremgår i såvel ansøgning som miljøkonsekvensrapporten, skal arealet bruges til byudvikling og som finansieringskilde til ny infrastruktur.

Beregningsmodeller angående CO₂ udledningen omkring jordkørslen ligger til grund, at jordkørslen skal flyttes over til den kommende Østlige Ringvej og derfor udregnes disse værdier kun frem til dette tidspunkt.

Også derfor er dette beregningsgrundlag ikke valid eller også anvender man netop salami-slicing, som jo klart beskrevet er ulovligt.

Det er i strid med MKR-direktivet at fremlægge en miljøkonsekvensrapport for kun en del af den samlede projektpakke.

Lynetteholmen er et integreret element i en samlet pakke med Østlig Ringvej og metrolinje, som det også fremgår af principaftalen.

Desuden (for at undgå misbrug af EU-regler ved at opdele projekter), som sammenlagt og som 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

Såfremt der undlades en samlet miljøkonsekvensrapport, kan der forventes sagsanlæg herom.



Derfor må jeg kræve at anlægsloven for Lynetteholmen udskydes ind til der er gennemført en samlet MKR rapport og med inddragelse af de øvrige delprojekter i principaftalen.

MKR rapporten skal omhandle alle former for anlæg, der er affødt af det omhandlende projekt, beskrevet som anlæg af et deponi beliggende i farvandet øst for Trekroner fortet, pt. tilhørende almenvældet, altså Danmarks befolkning.

Jeg kræver også, at netop denne flytning af almenvældet havområde administrativt borttages fra Kystinspektoratet som myndighed og vi Transportministeriet overgives til Københavns kommune og som igen via et endnu ikke etableret selskab overgiver ejendomsretten til private boliginvestorer. Et selskab som først bliver stiftet når/hvis en anlægslov bliver vedtaget i Folketinget.

Det er både moralsk forkasteligt og i strid med Grundloven.

Jeg henviser til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet:

Artikel 2.1

Medlemsstaterne vedtager de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes, at få væsentlige indvirkninger på miljøet, undergives et krav om tilladelse og en vurdering af deres indvirkninger på miljøet, inden der gives tilladelse.

Disse projekter er defineret i artikel 4.

Endvidere skal Miljøkonsekvensvurderingen være afhængigt af hvert enkelt tilfælde og på passende måde at påvise, beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer

Ud over ovenstående VKR-projekt for jorddepotet er følgende tilknyttede VKR – projekter anlagt eller planlagt at bliver anlagt:

1. VKR for boligudviklingen (dvs. driftsfasen – hvad der skal være efter de har indvundet nyt land)
2. VKR for flytning af Renseanlægget Lynetten (for at Lynetteholmen overhovedet kan blive til noget, bl.a. grundet lugtgener) skal Lynetten flyttes, dvs. det hører helt klart ind under ”afledte projekter” i VKR-rapporten – det at det tages ud og behandles separat senere er ikke lovligt.
3. VKR for sandindvinding (indvinding af råstoffer til havs til at støtte opfyldning) er afledte projekter i forbindelse med første del af jorddeponien (perimeterspunsningen og østlige strandstrande).

Disse kan ikke gennemføres uden, at der også tænkes ressourcer, her sand, til at støtte spuns m.m. og de enorme mængder klippe/sten resurser, som antagelig skal hentes uden for Danmark.

4. VKR for ny Metro. Vi ved endnu ikke hvilken af de forelagte linjeføringer der skal indgå i den kommende infrastruktur, men én af de foreslåede linjer SKAL benyttes og en linjeføring skal derfor samtidig vurderes i VKR for jorddeponiet.
Grundlæggende kan jorddepotet ikke stå alene og om denne utopiske situation skulle blive tilfældet skal det så også behandles alene som en jorddepot og intet andet.
Intet fornuftigt menneske vil syntes det rimeligt, at et sådant stort deponi i givet fald skal placeres på den her angivne position og lukke af for ind og udsejling fra Københavns havn, tillige at køre 80 millioner tons jord tværs gennem indre by med et kæmpe klimaaftryk og øget ulykkesfrekvens til følge.
Dette er jo heller ikke det forslag som By&Havn går ud med til befolkningen og derfor skal en metrolinje til byens 35.000 faste beboere + mange arbejdspladser også indgå i en samlet VKR-vurdering.
5. VKR for ny østlig omfartsvej, som er helt afgørende for brugen af Lynetteholmen.
Yderligere er den forbundet økonomisk og visa versus og derfor kan en selvstændig VKR - undersøgelse ikke udlægges særskilt til befolkningen.
6. Der er ikke medtaget en dokport i projektet og alligevel markedsføres jorddepotet, som en nordfra kommende stormflodssikring af København.
Ligesom at der gældende for det landområde der ligger syd for depotet, ikke indgår som en beskyttende del af København, hvor en sikringshøjde på + 2,70 nord fra her ikke er nok, men kræver over 4 meter ved den anbefalede 1000 års hændelse.

Der er ikke taget stilling til den samlede stormflodssikring af København, hvor de mange diger der skal bygges kræver en masse jord og som nu bare hældes i havet.

Dette bør være belyst i VKR rapporten.

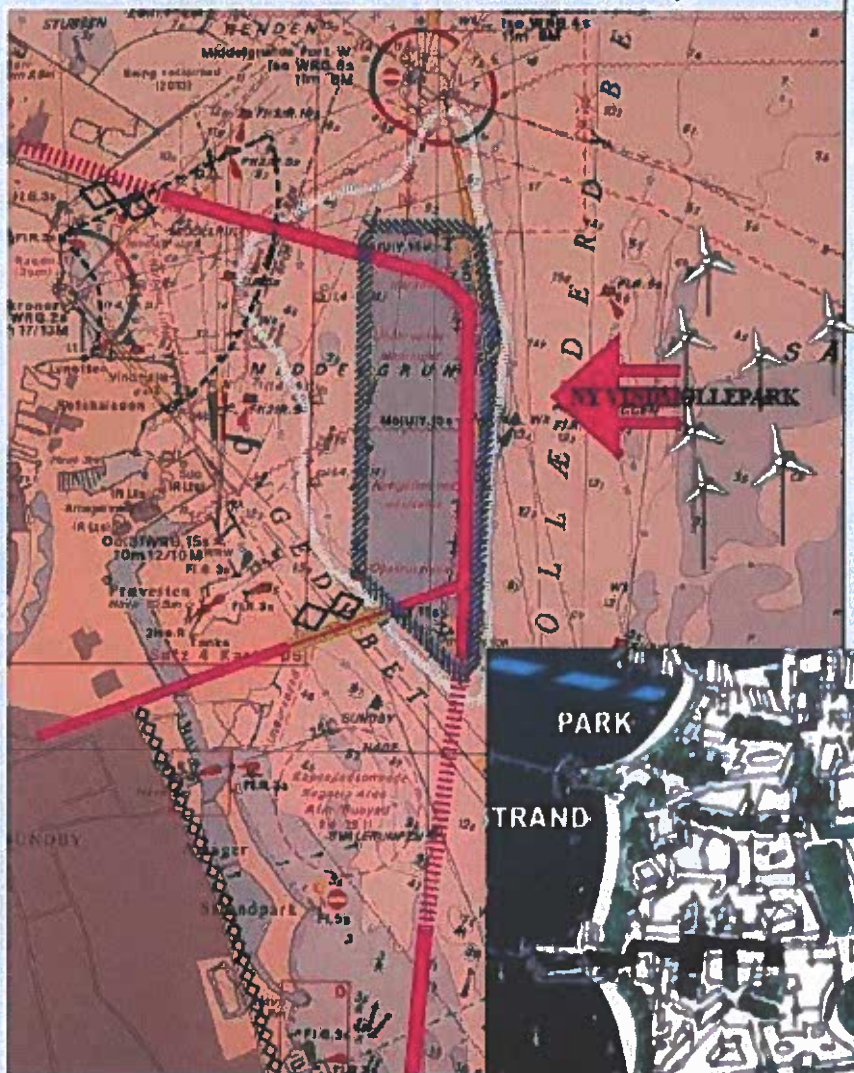
Ulykkestigningen ved at køre jord ind gennem København er ikke belyst eller kun meget indirekte belyst ved at regne på om en brøkdel (3%) af jorden skal sejles eller køres i lastbiler.

Dette er ikke seriøst og slet ikke når konsekvenserne ved fejlagtig at køre jorden på lastbiler medfører store ekstraomkostninger til nye veje, dæmninger og oplukkelig bro eller i praksis, at lukke en af Danmarks største lystbådehavne.

Disse mange fejl og mangler i denne MKR rapport og samtidigt at Corona-pandemien har medført forsamlingsforbud for mere end 5 personer og den deraf manglende mulighed for en kritisk information til byens borgere må medfører at jeg fastholder mit krav til øjeblikkeligt at stoppe behandlingen af anlægsloven i Folketinget ind til der er lagt en ny MKR rapport ud til offentlig høring og borgerne kan samles og diskutere det fulde anlægsprojekt Lynetteholmen.

Jeg forbeholder mig retten til at viderebringe denne klage til EU-domstolen efterfølgende.

HAVEJE et bæredygtigt alternativ



Initiativgruppen Børst Marpretholms havn Udarbejdet

Jeg skal her blot igen gøre opmærksom på at det findes seriøse alternativer til jorddepotet Lynetteholmen.

Som kan opstartes på meget kort tid, kan om det ønskes, give et større byggeareal til rådighed og i flere naturlige etaper.

Et godt sted for renseanlægget Lynetten med en god initialfortyndning til strømfylde farvande, nær stor vindmøllepark. Integreret Østlige ringvej som kan indgå i en effektiv klimasikring af HELE København, holde Københavns havn åben for sejlads og meget, meget mere.



Lynetteholm

Miljøkonsekvensrapport

Høringssvar

Mange tak for det store og omfattende arbejde som giver en indsigt i projektet. Vi har med udgangspunkt i det maritime fritidsliv og bevarelsen af dette, udarbejdet følgende høringssvar til Miljøkonsekvens rapporten (MKR).

Materialet er omfangsrigt og vi vil her nedenfor foretage nedslag i rapporten, komme med fejl og mangler samt forhold der skal undersøges nærmere.

Overordnet

Overordnet set må der stilles spørgsmål ved gennemskuelighed og retssikkerheden omkring udvidelsen af arealet og de andre tiltag i projektet. Der er tale om et aftalepapir, en sammenkædning med Københavns kommunes budgetforhandlinger og en række ændringer i national lovgivningen som giver By og Havn med underliggende selskaber særstatus.

Kort: udvidelse ønskes, der tages en bid af havet, udarbejdes en bekendtgørelse og det forudsættes som en hel naturlig konsekvens af de hændelser, der er sket i planlægningsforløbet, at det er By og Havn der kan råde over arealet dvs. at en kommende Lynetteholm A/S får råderum over arealet. Dette velvidende fra lovgiverside, at der såvel i national som international ret ses et øget fokus på bevaring af hav, havbund, kystlinjer, naturområder og kultur. I denne råderet over arealet skiftes natur ud med en bydel på størrelse med Hillerød, hvilket ikke er intentionen i gældende lovgivning.

Med inddragelse af vandarealet som tidligere henhørte under Kystdirektoratet og udvidelsen af selve arealet er der sket en markant ændring af Lynetteholms størrelse samt de konsekvenser det får for almenbefolkningen og specifikt de maritime fritidsmuligheder, de erhvervsmæssige forhold m.v. som knytter sig til det maritime miljø. Dette sammenholdt med alle andre projekter ex. Nordhavn sker der en markant ændring af Københavns Havn. MRK sætter således ikke projektet ind i en helhed og det giver ikke borgeren mulighed for at tage stilling projekt i en samlet helhed. Dette ses som en alvorlig mangel og er således ikke reelt belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter. Ovenstående bør belyses yderligere.

Det ses ikke tilstrækkeligt undersøgt hvilke konsekvenser det får, at vandarealet er overdraget. Det er uvist om de rette høringsparter er indbudt i den tidligere høringsproces herom, da det på det aktuelle høringstidspunkt ikke var kendt, at arealet skulle være en del af den mulige Lynetteholm.

Lukningen af Lynetteløbet ses ikke inddraget reelt. Der er således ikke skitseret afværgemekanismer. Det ser ud som om at Lynetteløbet skal lukkes fordi en åbning vil gøre Lynetteholm til en ø og jorddeponi må som bekendt ikke foregå i form af en ny anlagt ø i et kystnært farvand, som har værdi for befolkningen og som påvirker havmiljøet. Yderligere Lynetteholm ikke alene tilskrives klimasikring da der ikke indgår dokporte i løsningen. Jf. MKR ses dokporte ud i fremtiden om ca. 15 år eller senere.

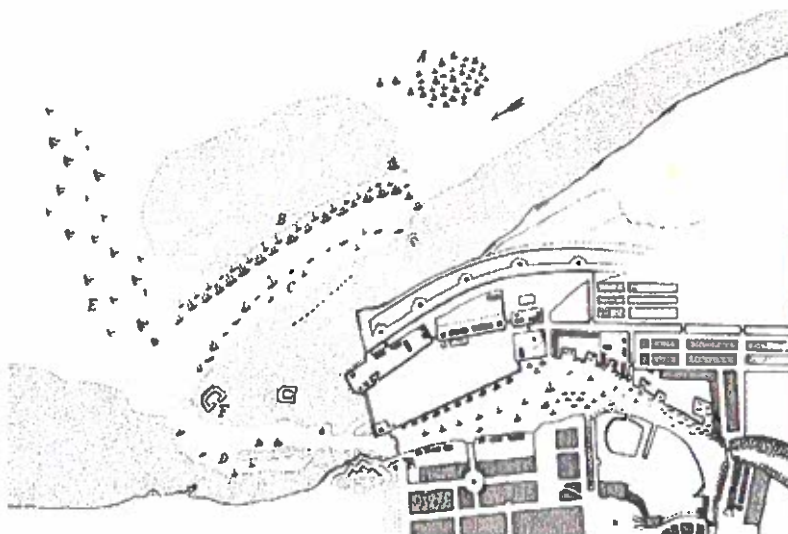
Det er således ikke nærmere beskrevet, undersøgt eller godtgjort hvorfor Lynetteløbet skal lukkes, et løb der rummer historisk og kulturel værdi samt sikre havets bløde trafikanter en sikker ind- og udsejling.

Det ses således ikke reelt belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter at selve lukningen af Lynette løbet er nødvendigt dette samt konsekvenserne bør belyses yderligere.

Den maritime kirkegård- kulturelle interesser – historiske værdier

Selve arealet som arealoverdragelsen vedrører er ” en kirkegård” for over 2000 faldne, rummer en mængde skibsvrag og har i øvrigt stor rekreativ værdi og er ikke belyst. Det ses ikke tilstrækkeligt undersøgt om lige netop det havområde, der er inddraget, er af særlig betydning i fællesskabets interesser i forhold til såvel natur og kultur.

Havområdet er udvidet ved at Kystdirektoratet har ”givet” en del af søterritoriet til Københavns Kommune (By og Havn). Den del som er overdraget rummer mange vrage fra tidligere krige, det har været benyttet til transport af skibe til og fra Danmarks største værft og der har tidlige været omfattende forureninger af området. Der er således tale om mindst to opmærksomhedspunkter forurening og historisk værdi.



På fig. 3-30 siden 73 se en lignende visualisering, men denne mangler vrage.



Den historiske værdi vægtes i et samarbejde med Lejre, men der ses i MKR der skal fjerens sediment ved at benytte en gravko. En sådan form sikrer ikke at eventuelle lig dele og vragrester bliver opdaget, undersøgt. Det kan således ikke sikres at området bliver fritlagt med henblik på eventuel undersøgelse. Metoden som skitseres ses ikke umiddelbart egnet til et område med stor historisk værdi og vrage i det omfang som tidligere er kortlagt. Der kan således sættes spørgsmålstegn ved om rapporten dækker de marinehistoriske konsekvenser eller at de måder der arbejdes på sikre kulturarven tilstrækkeligt.

Det ses således ikke reelt belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter at metoden til behandling af sediment tilstrækkelig sikre det historiske fund og gravfreden. Dette bør belyses yderligere. På siden 61 fig. 3-17 ses en randgraver i projektet med den har ikke skovlen over vand. Fig. 3-14 viser en maskine fra 1989 og denne ses ikke at være tidssvarende.

Det er ikke i MKR godtgjort, at der ved udvidelsen og overdragelsen er tale om force majeure.

MKR beskriver ikke forskelle mellem det mindre areal og det endelige areal. Kystområdet, maritime menneskelige forhold, besejlingsforhold, trafikale udfordringer, flora og fauna, kulturelle værdier, vandkvalitet og behovet for jorddeponi m.v.

Der beskrives kun meget kort en 0 løsning.

Det ses således ikke reelt belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter hvorvidt udvidelsen, konsekvenserne berører og eventuelt fratager mennesker fritidsområder, historiske minder eller muligheden for at bevare disse. Dette bør belyses yderligere.

I MKR er den retslige ramme ikke beskrevet nærmere, og de der skal give høringssvar er ikke gjort bekendt med lovændringer dvs. rammen for projektet, som løbende er gennemført i forbindelse med projektets udviklingsfase.

Der ses meget sent i forløbet en opdatering af styrelsens hjemmeside, hvor der ses en del af de relevante love, bekendtgørelser m.v. som vedrører processen. I tillæg til dette er der kommet yderligere høringer som direkte kan henføres til projektet.

Ovenstående scenarie kan gentage sig i forhold til den kommende vej fra Benzinøen (Prøvestenen) over Kraftværksøen til Refshaleøen, idet de to værker som omkranser vejen ikke har givet deres accept.

Der er for HOFOR tale om en sikkerhedszone på 500 meter og vejen befinder sig indenfor denne.

Det ser ud som om den kommende anlægslov eller dispensationer skal regulere dette forhold.

Dets er ligeledes ud som om den kommende anlægslov eller dispensationer skal "sørge" for at der bliver en mindre sikkerhedszone ud for kystlandskabet på den østlige side. Her er der en sikkerhedszone på 300 meter, der vil vanskeliggøre sejlads i området mellem Lynetteholm og Middelgrunde.

Der er i det hele taget tale om at lovgivning m.v. løser de udfordringer der er i projektet fremfor at projektet tager hensyn til gælden lovgivning og beskyttelse af værdier og mennesker.

Flere af de rapporter som indgår som underrapporter til MKR bygge på data som er af ældre dato. De seneste forskningsrapporter, de seneste udviklingstendenser samt regeringens fastsatte klimamål ses ikke inddraget eller indeholdt direkte i materialet. Dette er en væsentlig fejl og der bør udarbejdes en ny MKR som medtænker en omstilling til en grøn fremtid som både er skitseret af stat og kommune

Forudsætningerne for at danne sig et overblik er således ikke er tilstrækkelig belyst eller reelt undersøgt. Det sætter høringsparten i en vanskelig situation.

Når dette sammenholdes med vanskeligheder med at få aktindsigt indenfor tids rammen må det undersøges nærmere om lovhjemmel i såvel national som international lovgivning, bekendtgørelser m.v. er tilstrækkeligt inddraget og om projektet kan rummes indenfor de rammer.

Det ses således ikke at de aktuelle forhold, muligheder og begrænsninger reelt er belyst og der forekommer således væsentlige mangler i forhold til aktualitet dvs. at kravet til en

afgrænsningsudtalelse af denne karakter ikke er opfyldt og det bør undersøges nærmere om ex. nye måder at arbejde med miljø, jordhåndtering, brug af vandarealer som transportveje m.v. kan kvalificere projektet yderligere.

Der ses flere steder i denne MKR, at det fremlagte ikke udelukkende drejer sig om jorddeponi. Det ses tydeligt gennem tekstens kilder, at der flere steder henvises til sammenhængen med andre projekter eksempelvis Østlig Ringvej (i MKR side 89 fig. 4-1) og Metro, men der ses ligeledes en sammenhæng i forhold til byudvikling, byggeri, adgangsforhold m.v. til Lynetteholm. Dette fremgår også tydeligt af Lars Weiss' udtalelser om Lynetteholm, i Berlingske tidende 23. januar 2021. Lars Weiss repræsenterer Københavns kommune, der ejer 95% af By og Havn.

Lynetteholm må betragtes som et projekt, som rummer mere end et landareal. Ved at iagttage de referencer, der er i denne MKR, de udtalelser og de tidligere visualiseringer ved principaftalens indgåelse må det anses for godtgjort at projektet rummer såvel, bygninger, infrastruktur, anlæg omkring området

Der er således tale om det, der anses for at være gennemgående kendetegn ved planer og rammer. Det er fastslået ved EU domstolen at projekter ikke kun omfatter konkrete planer men også generel regulering dvs. love, bekendtgørelser, cirkulærer m.v.

Støt og roligt opdeles projektet i tynde skiver i form af ændringer af projektet, visualiseringer, betegnelser m.v. dette tendere til en intention om at tilsløre de faktiske forhold – nemlig et stort projekt med et bestemt formål en ny bydel med 35.000 nye indbyggere. P.15 ff. ⁱ

Det er således usikkert om projektet er således som det er fremført i denne MKR overholder loven på området ⁱⁱ.

Claims making af projektet – fakta ændrer sig- udtalelser ændrer sig løbende

Igennem arbejdet med dette høringssvar har aktører som er afhængige af bestillinger fra By og Havn, Københavns Kommune og staten været tavse. Blandt andet har det været vanskeligt at få et billede af, hvilke byggeprojekter der i nærmeste fremtid vælger at levere jorden til By og Havn, deres underselskaber og jorddeponiet generelt.

Disse oplysninger er derfor i begrænset omfang indhentet i omegnskommunerne, der skal følge de retslige regler.

Genreelt må det for denne MKR konstateres, der ikke forekommer et retvisende billede af hvor jorden kommer fra, hvilke mængder og hvilke transportveje der anvendes. Det er at forherlige billedet når tal m.v. hentes fra modtageanlægget, idet den transporterede jord har flere stop inden jorden når modtageanlægget.

Da det ligeledes er bygherreren jf. affaldsaftalen juni 2020, som bestemmer hvor jorden skal afleveres, må den stigning som er sket i prisen på aflevering af jord til By og Havn også udgøre en betydelig risiko.

Af miljøstyrelsens hjemmesideⁱⁱⁱ fremgår *Det står dig frit for at flytte jorden til en modtager i en anden kommune. Det er en god ide at afsøge mulige jordmodtagere, da der kan være forskel i prisen.*

Dette frit valg scenarie er måske ikke til stede d.d., men vil være til stede når jordhåndterings processer udvikles og når "Holmene"^{iv} igangsættes.

Det er en fejl at MKR ikke beskæftiger sig med scenariet *hvad nu hvis vi ikke kan få jord nok* idet der er flere ubekendte ud over ovenstående. Dette skal undersøges nærmere.

I MKR skildres jord som affald der skal dumpes på op til 14 meter vand, - på den anden side arbejder staten generelt med at betragte jord(byggeaffald) som en ressource, der skal genanvendes.

Der er desuden projekter som sætter fokus på at jorden skal genbruges der hvor der bygges. Hvis dette scenarie medtænkes, udfordres projektet yderligere.

Der indgår ikke i MKR alternativer til jorddeponi ud over at det beskrives, at så bliver der større transporttid.

Lovændringerne omkring ansvar for jord er ikke medtaget og konsekvenserne er ikke medregnet der vises således ikke et retvisende billede af de mængder jord der kommer til projektet. Beregningerne er foretaget på baggrund af hidtidige mængder, men disse kan henføres til et andet juridisk grundlag. Det aktuelle grundlag giver entreprenøren mulighed for selv at vælge hvortil jorden skal køres, om den skal behandles som ressource på stedet eller den skal sælges til en anden part end "projektet" Lynetteholm.

Dette giver en væsentlig, men ikke ubetydelig brist i selve projektet økonomiske fundament, da jorden som det fremgår, skal være med til at betale anlæg af Lynetteholm.

Det ses således ikke reelt belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter om de økonomiske konsekvensberegninger holder eller om der sker en successiv forhøjelse af prisen så omkostningerne reelt dækkes eller om der bliver tale om yderligere finansiering af projektet. Præmissen om at jorden skal betale en del af projektet er ikke tilstrækkelig belyst og dette er en væsentlig fejl.

Det ses således ikke reelt belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter og dette skal undersøges nærmere da det har afgørende betydning i forhold til projektets længde, miljømæssige påvirkninger og brug af ressourcer.

Ved at se på de oplyste tal som fremkom i dokumenter, udleveret som aktindsigt, er der reelt tale om at 7 lastbiler ud af 10 ikke kommer med jord fra København. Det er en væsentlig mangel at det ikke er undersøgt hvilken jord, som kommer fra København, hvordan ser det reelle billede ud i forhold til bygge og udviklingsmuligheder i selve Københavns Kommune.

Der er stor forskel på om der er brug for et deponi til 30 % af den oplyste jord eller de 100 % som er angivet.

Alene at benytte en fremskrivnings model, som er baseret på tal hvor bygge og udviklingsniveauet var på det højeste i København er en alvorlig fejl og mangel i denne MKR og bør undersøges nærmere.

Det ses således ikke reelt belyst, i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter hvor lastbilerne kommer fra og hvilken relation jorden har til konkrete byggeprojekter i København og om Københavns kommune skal sikre jorddeponi generelt fra andre kommuner. Dette skal undersøges nærmere.

Visualiseringer – overblik over projektet

Et andet opmærksomhedspunkt, som ikke er tilstrækkelig belyst, drejer sig om vandkvalitet, adgang til sejlsområder samt ændringen af områder som har en stor historisk værdi ex. dæmningerne omkring Trekronerfortet, de vrage som ligger i det område, den påtænkte lukning af Lynetteløbet, samt konsekvenserne for erhvervstrafikken.

Har den Lille Havfrue relevans i denne sammenhæng?

Det har hun, fordi hun netop bliver symbolet på det der sker, - et skred (paradigmeskift) i København. Byen går fra at være kulturby til at gå med i kapløbet som branding city nr.1 og satser på vækst og boliger for de få.

I dette opstår et dilemma mellem det, der sker i Branding øjemed og det der reelt er bagved. Ved at prioritere et boligområde på en ny kystnær halvø bliver der tale om segregation og attraktion. Hvis byen ønsker at lave social branding eller kulturel branding skulle det modsatte ske, der skulle udvikles bredt i oaser rundt om i København området og Refshaleøen skulle udvikles yderligere mod et maritimt område.

Lynetteløbet giver i dag sammen med Kronløbet en fri og uhindret udsigt fra Langelinje. Denne fri udsigt minimeres. Den historiske værdi *Den Lille Havfrue*, har for København skifter karakter idet fokus rettes mod det lukkede nye boligområde område fremfor det åbne hav. I denne mening sætter Den lille Havfrue ind i en anden historisk kontekst end tilknytning til havet.

Det ses tydeligt at projektet er båret af City Branding^v men den sociale og kulturelle by er ikke medtænkt ind i projektet og sættes modsætningerne op på Refshaleøen med grønne haver og kontinuerlig lastbilsførsel bliver denne mangel endnu tydeligere.

Lynetteholms størrelse, placering og de udviklingsperspektiver der ses i hele projektet, har en stor betydning for det maritime København som en by ved vandet. Ved etableringen af projektet og den massive arealudvidelse sammenholdt med det der sker i Nordhavn forandres det maritime og branding bliver en by med spændende projekter fremfor en by ved havet med blik ud over det åbne vand.

Det ses således ikke reelt belyst på hvilke konsekvenser valget af et bestemt perspektiv får for MKR i forhold til at belyse kravene til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter og dette skal undersøges nærmere.

I sammenhæng med ovenstående skal det også bemærkes, der ikke er undersøgt hvilken betydning eksempel vis trafikale, støj og andre forhold det har for de kreative miljøer i område som rummer små mikro virksomheder og REDA' nye grønne projekt.

Denne MKR belyser ikke ovenstående og det er en væsentlig fejl at MKR kun ser på specifikke dele fremfor at se projektet ind i samspil og helheder.

De kulturelle, herunder sociale betydninger i samspil ses således ikke reelt belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter og dette bør undersøges nærmere.

Der har i det tidligere offentliggjorte materiale været visualisering af området set fra Langelinje og ud mod Øresund samt i andre vinkler^{vi}.



Dette har ikke været vist siden ultimo 2019, uagtet der også i denne MKR tales boligbyggeri på Lynetteholm. Desuden er der mellem ideoplægget og denne MKR ændret væsentligt i projektet og nu indgår der en naturpark i det yderste kystområde. Mod øst ses badestrande i en vanddybde på op til 14. meter og i et område som er stærkt præget af såvel trafik og strøm.

Det er således vanskeligt at sætte sig ind i de samlede konsekvenser. Dette er således ikke er tilstrækkelig belyst eller reelt ikke belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter. Dette anses for en væsentlig mangel da informationsmateriale fra By og Havns side indeholder forskellige visualiseringer som ikke er konsistente eller viser et retvisende billede af det samlede projekt. Reelt bør projektet undersøges igen og fremlægges på ny i sin helhed.

Kan det forventes at billeder eller andre former for visualiseringer er indeholdt i en MKR? Det er uklart, men Femaren Bælt projekt rummer visualiseringer og billedeksempler af de mulige scenarier.

Projektet Lynetteholm og denne del af projektet som er beskrevet i denne MKR dvs. jorddeponi og boliger m.v. er af en sådan størrelsesorden, at det må forventes at modtageren kan danne sig et reelt billede af projektet både i dele og helhed. Det ses således ikke reelt belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter og dette skal undersøges nærmere idet det anses for en væsentlig mangel og skal belyses, oplyses og sendes i ny høring.

Havområdet

Havområdet er udvidet ved at Kystdirektoratet har "givet" en del af søterritoriet til Københavns Kommune (By og Havn). Den del som er overdraget rummer mange vrage fra tidligere krige, det har været benyttet til transport af skibe til og fra Danmarks største værft og der har tidligere været omfattende forureninger af området. Der er således tale om mindst to opmærksomhedspunkter forurening og historisk værdi.

Den historiske værdi vægtes i et samarbejde med Lejre. Der ses i rapporten der skal fjerens sediment ved at benytte gravemaskine med grab som løsning. Det er ved brug af denne metode ikke sikret, at eventuelle lig dele og vragrester bliver opdaget og undersøgt. Det kan således ikke sikres at området bliver fritlagt med henblik på eventuel undersøgelse af historisk betydning og den historiske gravfred vil ligeledes være vanskelig at sikre.

Metoden som skitseres tidligere, er ikke umiddelbart egnet til et område med stor historisk værdi og vrag i det omfang som tidligere er kortlagt. Der kan således sættes spørgsmålstegn ved om rapporten dækker de marinehistoriske konsekvenser eller måde der arbejdes på sikre kulturarven tilstrækkeligt. Ovenstående ses således ikke reelt belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter og skal undersøges nærmere.

Forurening med tungmetaller

I forhold til miljøkonsekvenser beskriver MKR de mulige forureninger med tungmetaller m.v. Det er almindeligt kendt, at såfremt havbunden hviler sker der en form for ro i måden tungmetaller m.v. optræder i vandet som forurening. Ved at benytte metoden på s. 2, hvirvles der op i havbunden og dennes ro påvirkes, hvorved der frigives en række stoffer. Der beskrives i rapporten, der vil ske en udsivning, tab af sediment samt udledning af en hvis mængde overfladevand som vil brede sig.

Sammenholdes det med de fund der optræder i rapporten, må det antages at forureningen med tungmetaller bliver væsentligt større, det drejer sig om kobber, kviksølv, vanadium, bly og barium. Alle disse forekommer allerede i for store mængder. Der er ikke i rapporten angivet noget om denne sammenhæng eller også er den negligeret fordi målingerne er opgjort generelt og lokale forhold ikke er vægtet. Det ses således ikke reelt belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter om selve forureningens konsekvenser lokalt bør belyses yderligere. Såfremt projektet godkendes ved lov, skal kontinuerlige punktmålinger med få meter mellemrum foretages løbende således at blyforureningen følges tæt, da en sådan forurening har yderst skadelige virkninger på menneskers sundhed.

Vej fra Benzinøen (Prøvestenen)

MKR beskriver en vej fra Prøvestenen (Benzinøen) via Kraftværksøen til Refshaleøen. I MKR er der ikke medtaget HOFOR's sikkerhedszone på 500 meter. HOFOR har de ved tidligere byggerier m.v. har gjort opmærksom på dette. Der skitseres ej heller det vandområde som HOFOR i 2016 fik til rådighed ud for deres område som en følge af lokalplanen, dette er en fejl. Det fremgår af rapporten at de to selskaber som er naboer til den skitserede vej ikke har afgivet et ja, til den påtænkte vej. Det sætter projektet af vejen i en vanskelig position fordi det er usikkert om vejen reelt kan blive til noget. Dette er en alvorlig mangel.

Vejen er ligeledes det mest vanskelige valg, når der både i ideoplægget og i denne rapport er skitseret andre muligheder for at placere vejen.

SKANSKA har tidligere beskrevet vejen(idefasen) mod vest, som er gravet ned og som tilgodeser fremtidsscenarier med eksempelvis Metro, beboeren på Margretheholm og Margretheholms Havn dette ses ikke undersøgt nærmere.

Der ses ej heller undersøgt, hvilke gener den kommende vej får for de aktiviteter der allerede er på

Benzinøen (Prøvestene), den kommende bebyggelse Kløverparken, KMK, besøgende til Copenhagen Hill. De arbejdere som skal færdes gennem områder, hvor der foretaget risikovurderinger omkring hændelser som brand, eksplosioner, dampudslip er ikke medtaget. Der rejser sig et sikkerhedsproblem når så mange lastbiler skal passere igennem på en vej når det er alment kendt, at bremses m.v. kan forårsage gnister og der kan antændes ild.

Det ser umiddelbart ud som om, de forhold og gener der er nævnt ovenfor kunne afværges ved andre løsninger.

Følgevirkningerne og afværgemekanismer er således ikke tilstrækkelig belyst eller reelt belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse som MKR og ovenstående skal undersøges nærmere.

Da der er en række undtagelser i lovgivningen, ses det ikke sikret at de berørte parter høres omkring selve vejen, dens udformning og de miljømæssige belastninger den giver. Vejens bredde svinger i materialet og informationsmaterialet i en bredde på 7 – 9 meter. Den er ikke visualiseret og der kan således ikke gives et retvisende billede af vejen, dens bredde og de omkringliggende arealer omkring vejen. Det er en afgørende del af projekter og det må forventes belyst. Det er således ikke tilstrækkeligt belyst eller reelt belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse som denne MKR og bør undersøges nærmere, idet vejen indgår som en helhed i projektet.

Enkeltstående forhold som ligeledes skal indgå i det samlede perspektiv

På billedet s. 590 fig. 27-1 i MKR er de forskellige bygninger m.v. indsat, men der mangler en skibakke og det rekreative område som også benyttes i tilknytning til de aktiviteter som foregår her. Dette er en væsentlig fejl.

Det ses således ikke reelt belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter hvilken betydning anlægspladsen, arbejds kørsel, støj fra den påtænkte bro m.v. får for besøgende på Copenhagen Hill. Dette bør belyses yderligere.

Trekroner

Vandflyveren er placeret umiddelbar mod nord for Trekroner. Vandflyveren skal således lande der hvor fritidsfartøjer, subords, kajakker m.v. også skal være aktive. Området er desuden venteplass for ind og udsejling.

Det er et væsentligt kritikpunkt i denne undersøgelse det ikke påpeges, at det aktive havneliv som findes i dag vanskeliggøres, at de bløde havtrafikanter udsættes for hindringer eller vanskelige forhold.

By og Havn har i forbindelsen med denne høring udtalt at området omkring Trekroner skal være naturområde. Dette skal ske i et samarbejde med WWF, og dette er ikke beskrevet i MKR.

De kontraindicerende forhold som besværliggør et sådant mål er ikke beskrevet.

Derimod er det i denne MKR beskrevet, der vil være væsentlige konsekvenser for havmiljøet i og omkring Lynetteholm herunder Trekroner

Kompleksiteten omkring Trekroner er ikke belyst tilstrækkeligt, og det fremstår som uvist hvordan det aktive fritidsliv skal foregå og hvilke pladser de skal anvende, betydningen for vandkvaliteten, flora og fauna, samt støj fra vandflyveren i området.

Det er en mangel i rapporten og forholdene er ikke tilstrækkelig undersøgt, belyst eller reelt ikke er belyst i forhold til kraven til en afgrænsningsudtalelse som denne. det skal belyses yderligere.

Margretheholms havn – at aktivt fritidsmiljø baseret på en gedigen kulturarv

Margretheholms Havn beskrives som en havn for mindre både. Havnen rummer både med master som er langt højere end broens gennemsejlingshøjde og dette sammenholdt med broens åbningstider gør at havnen bliver lukket inde, se senere.

Der er ikke i rapporten beskrevet afværgemekanismer, men blot fremhævet at en bro over Margretheholms havn er problematisk, at der skal dialog med By og Havn.

Rapporten har i dette ikke sammenfattet Havnereglementet og en bros brugsfunktion i Købehavns Havn og lastbilstrafikkens omfang.

Hvis dette var tilfældet, ville det kunne konstateres at broåbning, tider m.v. reguleres meget nøje og en dialog omkring åbningstider vanskeligt kan finde sted, da forhandlingsrammen er begrænset. I løbet af høringsprocessen har bygherreren klart udtalt, der ikke kan blive tale om åbninger mellem 7.00 og 16.00 eller 6.00 og 17.00 (afgivet som svar alt efter det stillede spørgsmål).

Det fremgår ligeledes i retorikken at lastbilstrafikken ville være bestemmende.

Det er en klar mangel i rapporten, at der ikke er, som tidligere nævnt er undersøgt andre placeringer af vejen eller undersøgt andre muligheder ex. en tunnel eller akvæduktlignende tiltag. Dette skal undersøges nærmere.

Det er oplyst at Københavns kommune har anmodet By og Havns om at undersøges en tunnelloøsning fra Kraftværksøen til Refshaleøen. Hverken dette eller resultatet er offentliggjort i forbindelse med denne MKR. Dette er således ikke er tilstrækkelig belyst eller reelt ikke er belyst i forhold til kravene til et afgrænsningsnotat som dette.

Når ovenstående sættes i sammenhæng med (oplysninger fremkommet i høringsperioden) at bygherreren udtaler, der ikke kan blive tale om en tunnel løsning på grund af omkostningerne ser det ud som om at bygherreren bevidst har valgt ikke at medtage en sådan undersøgelse, skitser heraf eller andet relevant. Forhold som kunne udgøre det for en afværgemekanisme for et af de mest kritiske forhold i rapporten – broen over Margretheholms Havn.

Hvis dette resultat havde været offentliggjort var det muligt at stille spørgsmål til disse beregninger.

Det har i stedet været nødvendigt for, jf. det oplyste at Margretheholms Havn at udarbejde alternativer.

Ligeledes fremgår det at havnen selv har fået udført støjmålinger, da disse ikke var opgivet for lastbilsførslen over broen.

Der er ikke i denne rapport redegjort for ulemper og løbende driftsomkostninger ved en bro.

Ovenstående er således ikke tilstrækkelig belyst eller reelt ikke er belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse.

Det skal således undersøges nærmere, hvilke muligheder der er for at den eventuelle lastbilstrafik og transport af jord kan ske i en tunnel eller en akvædukt – rampe, der sikrer fri ind og udsejling til Margretheholms Havn eller om vejen med fordel kan placeres et andet sted.

Det skal ligeledes undersøges hvorledes den akkumulerende støj påvirker området og de mennesker som bor og udøver deres fritidsaktiviteter i området. Den akkumulerende støj kan henføres til projektets arbejde, lastbilsførsel, åbning for flytrafikken, støj fra biler (der kommer 100 ekstra personbiler pr. dag) og andre virksomheder i området samt events.

Denne MKR fremhæver at området fortrinsvis benyttes efter 17.00, men dette er ikke korrekt. Ved at anskue hele området fra Benzinøen, Kraftværksøen og Refshaleøen som en 7-16 arbejdsplads fremkommer et misvisende billede af området.

Området benyttes af børn, unge, voksne og ældre samt af skoler, organisationer, dagtilbud m.v. og dette sker 24/7. Ses området i en helhed er området en af de største turistattraktioner i København.

Ovenstående anses således ikke som tilstrækkelig belyst eller reelt ikke er belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse, hvordan 24/7 menneskelig færden samspiller med projektet. Dette bør undersøges nærmere.

Sikkerhedszoner

Der er i denne rapport ikke redegjort for sikkerhedszone ud for Lynetteholm på den østlige side og der er ikke undersøgt hvilke konsekvenser det har for sejlads, gennemstrømning og andre forhold i området. Visuelt giver det et meget smalt gennemsejlingsforløb da Middelgrunde ligger tæt på.

Dette område er urent og der er flere hændelser med både, selv med minimal dybde, hvor hændelserne kan tilskrives kategorien havari. Området kendetegnes i dag ved kraftig strøm og korte høje bølger. Der er af folk med lokalkendskab og kendskab til maritime forhold godtgjort, at forholdene med den skitserede løsning ikke bliver bedre.

Dette anses således ikke som tilstrækkelig belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse hvorledes der kan ske sejlads i dette område specielt ikke i forhold til både med mindre motorkraft eller ingen motorkraft, deres sikkerhed og samspillet mellem erhvervstrafik, fritidssejlads og havets bløde trafikanter. Dette bør undersøges yderligere og i sammenhæng med brugen af den Blå Fælledpark i øvrigt.

Akvædukt-rampe - afværgemekanisme

MKR omhandler ikke afværgemekanismer eller kompensationsforanstaltninger til den skitserede bro over Margretheholms havn. Der findes ikke i MKR en skitse af broen og dens konstruktionen er ikke nærmere beskrevet. Dette er en alvorlig mangel.

I anden anledning blev det oplyst at Københavns Kommune havde anmodet By og Havn om at undersøge muligheden for en tunnel. Ud fra det oplyste fremkom COWI med et forslag som var beregnet ud fra Nordhavnstunnelen men med de meter, som var nødvendigt i forhold til havneindløbet i Margretheholms Havn. Denne løsning var væsentlig mere omkostningstung end den skitserede bro.

Ud fra den betragtning kan det antages, der ikke reelt er set på løsninger som kan sikre ind og udsejling for de aktive fritidssejlere i Margretheholms Havn.

Sejlklubben Lynetten har, jf. det oplyste, på baggrund af kendskab til vandsystemer rundt om i Europa undersøgt forskellige løsninger som kan betegnes som alternative til broen eller i MKR sprog som afværgemekanismer. I den forbindelse er det fremkommet at en mulig løsning kunne være en akvædukt – rampe.

Denne afværgemekanisme tilgodeser flere formål så som fri ind og udsejling af Margretheholms Havn, Klimasikring samt mulighed for fri lastbilsførsel uden stop ved åbning af broen. Der kan således ske et flow i jordkørslen gennem hele dagen dvs. en optimering af den eventuelle jordtransport.

Selve løsningen er billigere end broen, kan placeres lige over havnen eller i den buede linje som er skitseret af By og Havn efter denne MKR er sendt i høring. Desuden er driftsomkostningerne, ved en bro, beregnet til 1,5 millioner kr. og jf. det oplyste. En stor del af disse udgifter vil udgå af projektets økonomi, da den foreslåede løsning er næsten omkostningsfri når den er anlagt. Løsningen er af en mere permanent karakter og kan benyttes af andre i weekender m.v. som adgangsvej til at følge projektet, samt transporter til de store events på Refshaleøen derved opnås også en aflastning af Forlandet og Refshalevej.

Ovenstående anses ikke som tilstrækkelig belyst eller reelt ikke er belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse. Det er en væsentlig mangel at forskellige muligheder ikke er undersøgt og beskrevet af bygherreren. Dette skal belyses hurtigst muligt og andre alternative løsninger skal inddrages – helt enkelt en kreativitet som løsningsmodel for at give fri ind og udsejling af Margretheholms Havn.

Sejlerliv

Sejlerlivet i København, specielt den nordlige del, negligeres. I MKR ses følgende forhold: nedlægning af kapsejlsbanen ud for Refshaleøen, lukning af Lynetteløbet, ændrede sejlsbåde forhold ind og ud i Københavns Havn, gennemsejlingen af Kongedybet, bro over Margretheholms Havn, ændring af vandflyverens landingsbane, ændrede forhold for sejlere fra Langelinje, ændrede forhold, for småbåde, kajaker, roere og andre bløde havtrafikanter samt ændrede forhold for de kajområder der udgør det for et aktivt fritidsliv for børnefamilier, unge og ældre herunder fiskeri og badning.

Sejlerlivet er inddraget, men der er ikke lyttet til ekspertisen. Dette ses eksempelvis i forhold til anlæg af strande ved den østlige side af Lynetteholm, hvor der er en sikkerhedszone på 300 meter, lukningen af Lynetteløbet.

Ovenstående anses ikke som tilstrækkelig belyst og det er ikke godtgjort hvorledes den Blå Fælledpark tilgodeses i forhold til udøvelsen af fritidsaktiviteter og kravene til en

afgrænsningsudtalelse er ikke opfyldt. Dette skal belyses nærmere og ses i samspil med øvrige aktiviteter som kan påvirke fritidslivet, udøvelsen af dette og med skelen til et COVID 19 perspektiv.

Broen – en udfordring af de store

Den foreslåede bro deler Margretheholms Havns yderbassin midt over og det efterlader jf. det oplyste juniorsejlerne i en usikker situation, da området hidtil har været deres træningsareal. Træningen kan vanskeligt flyttes udenfor havnen på grund af arbejdssejlads, vind og strømforhold og det er især de små begyndere som rammes af dette.

Generelt er det vanskeligt at tiltrække børn og unge til sejlermiljøet som ikke sigter på elitesejlads. Imidlertid har S/K Lynetten jf. det oplyste igennem årene oparbejdet en god og solid juniorafdeling og der er en stor søgning som jf. det oplyste ligger over middel.

Sejlere med mast, og det er jf. det oplyste ca. 2/3 af bådene i Margretheholms Havn bliver med broen fastlås, idet åbningstiderne lægger op til aften og weekendsejlads.

Der er flere forhold i dette, som ikke er undersøgt og derved fremkommer MKR forslag om bro som værende urealistisk i relation til det aktive sejlerliv, der foregår i over 700 både.

Jf. det oplyste, både i MKR og på virtuelle informationsmøder, ses en åbningstid fra 16.00 eller 17.00. Dette tidspunkt er kendt som rush tid i Købehavn.

De sejlere der skal benytte deres båd efter arbejde kan imødesee trængsels problemer som er mere omfattende end det der ses aktuelt.

Når mange både skal ud på sammen tid og disse både er bemandede med et bredt spekter fra novicer til erfarne vil en ophobning af både lige frem for broen skabe problemer. Disse problemer opstår i kraft af at vanddybden på hver side af udsejlingen er meget lav.

Der er en del både som ikke har hjælpemotor og sejler for sejl. Disse både har brug for tid og et større område at bevæge sig i. Disse både kan få det vanskeligt med gennemsejlingen når broens åbningstid er begrænset, men kan tilpasses når der er passage hele tiden.

Sejlere sejler når vejret er godt, ikke når det er muligt. Sejlere sejler ikke om aftenen og om natten og gæstesejlere får svært ved at ligge udenfor havnen og vente frem til 17.00 for at komme ind i havnen.

Ovenstående anses ikke som tilstrækkelig belyst eller reelt belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse som denne. Samspil mellem trafik, broens åbningstider, fritidsliv og andre forhold skal belyses yderligere og ses i en helhed sammen med området i øvrigt.

Det er en væsentlig mangel at forskellige muligheder ikke er undersøgt og beskrevet af bygherrerne, at afværgemekanismer ikke belyst ud fra menneskers virke.

Adgang til havnen og området

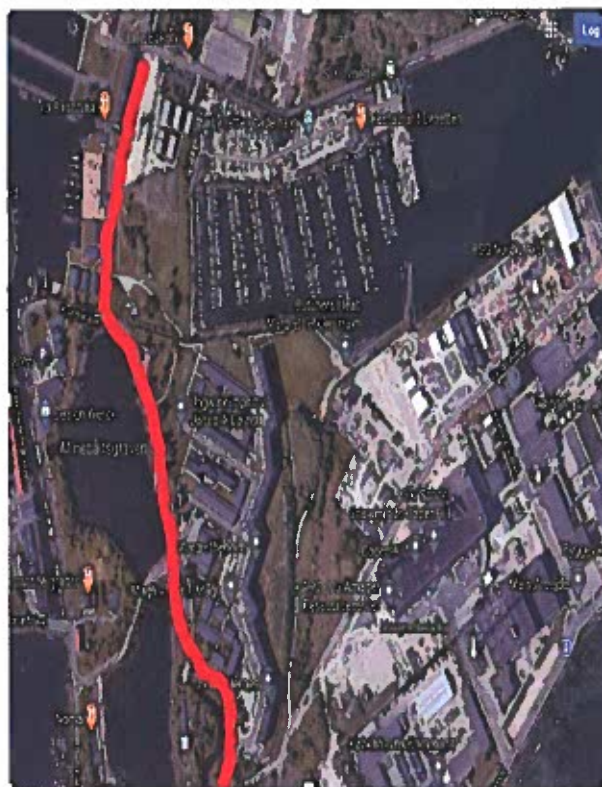
Området er kendetegnet ved en smal ældre vej som delvist er brostensbelagt. Trafikken består af bløde trafikanter, lastbiler, personbiler med ærinde til området og el busser. I perioder afvikles koncerter og andre store begivenheder som giver yderligere trafikale belastninger.

I MKR oplyses det, at der i anlægsfasen kommer lastbiler, størrelsen er uvis og der kommer personbiler på ca. 100 om dagen.

Frem til den eventuelle bro er anlagt vil al transport foregå ad samme vej (markeret med rødt) såvel ud til Refshaleøen som tilbage.

Reelt betyder det, der skal ske en sammensmeltning af såvel hårde som bløde trafikanter. Der ses ikke afværge- og kompensationsforanstaltninger i rapporten. Det er ikke visualiseret og der er ikke fremhævet at der er et større boligområde som benytter sammen vej. Skolebørn, forældre med børn på cyklen, gående og trafikanter med funktionsnedsættelse skal indgå på lige fod med lastbiler med op til 50 tons jord eller byggematerialer. Der er ikke skitseret hvorledes der kan undgås ulykker, om der påtænkes cykelsti eller andet. Der ses ikke afværgemekanismer i forhold til den kollektive trafik eller i forhold til de store arrangementer der afholdes og der medtænkes ikke det store Urbane Garden projekt på REDA's område. Ses der videre over mod Amager Strandvej vil de trafikale problemer ligeledes være til gene for alle former for trafikanter idet der her sker en sammensmeltning mellem SKANSKAS projekt Kløverparken og projektet Lynetteholm. Projektet er ikke nævnt i rapporten og det må bero på en fejl da VVM er fuldt tilgængelig også med beregning af de trafikale problemstillinger.

Dette punkt mangler en helhedsbetragtning og en beskrivelse af afværge- og kompensationsforanstaltninger. Det anses således ikke tilstrækkelig belyst eller reelt belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse som denne. Dette bør undersøges nærmere.



Jordtransport – miljømæssige muligheder

I VVM for Femern Bælt projektet indgår at sejlads er langt mindre forurenende end transport på lastbiler og derfor vælges transport ad søvejen. I denne MKR ses de modsatte fund og dette kan undre når Mærsk også fastslår at transport af søvejen belaster klimaet mindre.

Der skrives i MKR at det er en trippel-håndtering, der danner baggrund for dette valg. Det er ikke oplyst om der er undersøgt andre forhold eller om der er hentet eksperthjælp fra dette projekt. Løsningen undrer da der i øjeblikket forskes i EU omkring transport på vandvejen blandt andet som en løsning af trængselsproblemer.

Ud fra det oplyste kan jord transporteres ad søvejen uden der skal ske en trippel-håndtering.

Ovenstående anses således ikke belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse som denne. Det bør derfor belyses hvorledes en anden håndtering får betydning for CO2 regnskabet og på hvilke måder der kan hentes eksperthjælp samt midler fra EU og projektet. At såfremt dette peger på at en håndtering ad søvejen kan aflaste trængslen og miljøet skal der vælges transport af jord ad søvejen.

Vandkvalitet i havnen

Der beskrives forskellige påvirkninger ved opgravning. Der er ved Femern Bælt påvist en betydning for vandkvaliteten, se billede. Sammenlignes dette med Københavns havn er der to forhold som er væsentlige.

Femern er belyst i et område, hvor der er stor gennemstrømning og billede viser sediment i et sådant farvand. Det bør forudses at i et mindre vandområde og med mindre gennemstrømning, der ses en anden og længerevarende påvirkning. Dette er ikke belyst og der er ikke nævnt afværgemekanismer omkring dette forhold.

Såfremt dette sammenholdes med at sedimentet i det område som er genstandsfelt for denne MKR er forurenat med bly kan det forudses at der i længerevarende tid forekommer tungmetaller i vandet, at disse føres ind i havnen og over en længere sigt påvirker de badende, fisk og andre dyr samt flora i vandkanten og under vand. Ovenstående anses ikke som tilstrækkelig belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse som denne. Dette bør undersøges nærmere.

I Københavns Havn

Der står på forskellige måder i MKR, at der skal benyttes rent sand når sedimentet er fjernet. Det står meget usikkert hvor dette sand skal hentes. Der er siden denne rapport blev fremsendt i høring kommet en ny rapport som beskriver at sandet skal komme fra Kriger Flak. Sammenlignes denne rapport med andre projekter ses at der i samme område etableres vindmøllepark og hentes sand til Femern Bælt projektet. Der ses i dette, at der sker et massivt træk på de ressourcer som findes i området. Da området er et af de eneste hvor der kan suges rent sand bør konsekvenserne for området undersøges nærmere og sættes i relation til dette projekts brug af ressourcer. Et perspektiv som er i overensstemmelse med intentionerne i lovgivningen.

Ses ovenstående i relation til at sediment fra Lynetteholm skal dumpes i området ved Kriger Flak sker et overlap mellem flere igangværende projekter (Femern, vindmøller og Lynetteholm), kan der ske en forstyrrelse og ændring af havmiljøet med følgevirkninger både over tid, lokalt og i et langt bredere område. Disse forhold ses ikke belyst og skal undersøges nærmere. I øvrigt bør samspil mellem andre projekter medtænkes og belyses.

FIGUR 14.1 Foto af gravarbejde fra anlægsfasen af Ørsundforbindelsen



Østlig Ringvej

Det er i arbejdet før denne MKR og under arbejdet nævnt at der planlægges en Østlig Ringvej, at denne kommer i høring i 2021. Der er ikke i rapporten taget stilling til om denne kunne være en afværgemekanisme til jordtransport, bro over Margretheholms Havn og andre forhold. Der er udelukkende taget stilling til, at Østlig Ringvej løbende i projektet kan give nogle andre forhold for jordtransporten gennem byen.

Da det tilsyneladende i andet materiale ser ud som om at etableringen af Østlig Ringvej kan forhindre den massive jordkørsel må dette sammen med sejlads af jord på pram opfattes som afværgemekanismer og dette bør undersøges nærmere.

I denne MKR mangler flere væsentlige ting

For det første er samspil mellem flere projekter, faktorer eller løsninger ikke behandlet så det giver et retvisende billede af projektet og dets påvirkninger generelt.

For det andet er det ikke godtgjort hvordan den tidligere udformning og offentliggjorte størrelse, mængden af jord og påvirkninger i øvrigt forholder sig til denne MKR. Da udformningen er med i det oprindelige aftalepapir og den løbende er visualiseret i offentligt materiale ses dette som en væsentlig fejl.

Menneskers sundhed er berørt overfladisk og der er ikke medtænkt nyeste rapporter på området. Rapporter sandsynliggør at levealderen i områder med kontinuerlig lastbilsførsel, dieselos, støj og støv forkortes.

For det tredje er der mange steder i MKR hvor afværgemekanismer ikke er taget i betragtning og argumentationen, belæg og kendskab til feltet er mangelfuldt.

For det fjerde er en væsentlig faktor, konsekvenser for fritidslivet i og omkring havnen ikke belyst.

Sidst men ikke mindst drejer denne MKR sig om vildledning, da jordtransport, jorddeponi som arealudvidelse, anlæg af kystlandskab m.v. reelt er en del af et meget større projekt som skal behandles i helhed.

Afslutning

Det har været spændende, men omfattende læsning, men det er ret urovækkende at lovgivningen justeres i forhold til projektet og projektet ikke planlægges indenfor den gældende lovgivnings rammer. Specielt er det urovækkende at bygherren får særstatus i lovgivningen, en særstatus som både kan danne præcedens for andre projekter og som kan være svær at rulle tilbage.

Aira Bjørking

¹ Interpretation of definitions of project categories of annex I and II of the EIA Directive. European Union, 2015, ISBN 978-92-79-48090-4 p. 15 ff.

² https://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/cover_2015_en.pdf

³ 2. spørgsmål og svar om jordflytning, mst.dk januar 2020

^{iv} <https://holmene.com/>

^v Lukas Kimberg, "Lynetteholmen För Köpenhamns invånare eller för Köpenhamns image? 2018

^{vi} <https://www.berlingske.dk/samfund/koebenhavns-nye-kaempeoe-bliver-endnu-stoerre>

Fra: Niels Hartung Nielsen
Sendt: 25. januar 2021 22:48
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholmen

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Høringsvar vedr. Lynetteholmen

Undertegnede vil som Københavner udtrykke min bestyrtelse over de planer som foreligger med hensyn til etablering af en ny opfyldning i Øresund, den såkaldte Lynetteholm.

Det burde være helt tydeligt for enhver, der ser på denne plan at den vil betyde dødsstødet for Københavns Havn. Vandkvaliteten i havnen vil blive stærkt forringet, da Lynetteholmen vil forhindre at der strømmer frisk vand ind fra Øresund. Samtidig planlægger København og Frederiksberg Kommuner at føre skybrudsvand vand via en eller flere tunneller til Havnen ved Kalveboderne. Hvis havnemundingen blive blokeret som forslået med kun et udløb til Øresund og ny opfyldninger vil det stærkt forurene skybrudsvand ødelægge vandkvaliteten i den indre havn når sådanne hændelser indtræffer for mange år fremefter. Projektet med at stormflods sikre København bør udføres på en anden måde end at fylde indløbet til København op.. Havnens vand er også natur og den vil blive forringet ved et sådant indgreb, der vil ændre strømforhold både her og i Øresund, hvilket kan få alvorlige konsekvenser for biodiversiteten.

Ligeledes vil indsejlingen til København for altid blive ødelagt med kun et smalt løb indtil havnen. I den forbindelse er det uforståeligt at der ikke bliver taget hensyn til de i området fredede fortidsminders omgivelser, som vil miste deres sammenhæng med Øresund, Det drejer sig om Lynette Batteriet ved Lynetteløbet, Trekroner Fort og øst herfor på havbunden rester af det første Trekroner Fort. Endeligt vil Middelgrundsfortet næsten blive landfast med København. Hvordan kan man komme med sådanne planer, som hvis de udføres vil ødelægge disse historiske monumenter og turistattraktioner, der vil blive pakket ind af opfyldninger og senere maskeret byggeri på den nye holm. Samtidig vil det også forringe muligheden for store og små skibe at sejle ind i Københavns når man fylder Lynetteløbet op. Men det er måske meningen at man vil nedlægge resten af havnen i den forbindelse.

Derfor stop med at gå videre med denne plan, som ikke er bæredygtig for Københavns fremtid, find en anden løsning på at stormflod sikre København.

Med venlig hilsen

Niels Hartung Nielsen

Fra: Viktoria Damgaard -
Sendt: 25. januar 2021 22:45
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm - Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by' Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

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

Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,
 Viktoria Damgaard

814

Fra: Morten Lomholdt
Sendt: 25. januar 2021 22:42
Til: VVM-Sager
Emne: høring Lynetteholm

mærke Lynetteholm

Til Trafik Bolig og Byggestyrelsen

Med henvisning til utallige velargumenterede og detaljerede høringssvar om det urimelige i at opdele så stort og omfattende projekt i mindre dele, som selv i udviklernes argumentation hænger sammen, vil jeg hermed protestere.

De kompetente myndigheder må bevise, at man ikke overtræder hverken lovens bogstav eller intention, ved kun at sende en lille del af det samlede anlæg i høring.

Med Venlig Hilsen

Morten Lomholdt



Virusfri. www.avq.com

Fra: Dorte Krause-Jensen
Sendt: 25. januar 2021 22:39
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Høringssvar på miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholmen

Mit svar har fokus på ålegræsengene i området, hvor Lynetteholmen planlægges. Disse enge er blandt de mest udbredte i denne del af Øresund. Enge af ålegræs og andre havgræsser udgør et naturligt kystværn og kulstoflager, og stimulerer samtidig biodiversiteten, da de er habitat for smådyr og fisk og fødegrundlag for bl.a. havfugle. Derfor er ålegræsengenes udbredelse og vækst vigtige for kystzonens miljøtilstand, økosystemfunktioner og samfundstjenester, og både vores nationale vandmiljøplaner og Vandrammedirektivet har fokus på at sikre god tilstand for ålegræsset.

Miljøkonsekvensrapportens "sammenfatning af miljøpåvirkninger" opsummerer, at anlægsfasen vil resultere i moderate havmiljøeffekter for:

- Bundvegetation og bundfauna, ændringer af habitat
- Fugle, habitattab, forstyrrelse og fortrængning og fødegrundlag

Dette er vurderingen, selvom vegetation og bundfauna i hele anlægsområdet bliver elimineret og vegetationen i naboområder kan blive påvirket f.eks. af forringede lysforhold, sediment overlejring, frigivelse af næringsstoffer og miljøfremmede stoffer fra sedimentet.

For drift fasen er havmiljøet ikke nævnt under listen over effekter, og sammenfatningen er:

- For øvrige forhold konkluderes, at der er tale om lille, ubetydelig eller ingen påvirkning.

Miljøvurderingen forekommer mangelfuld. Konklusionen bygger på, at det påvirkede anlægsområde på knap 3 km² er lille i forhold til hele Øresund. En sådan argumentation, hvor ødelæggelse af et mindre område ikke tillægges betydning er uholdbar, da den fører til fragmentering og forringelse af naturen. Konklusioner af den type ville i øvrigt kunne træffes uden forundersøgelse.

Miljøvurderingen forholder sig heller ikke til f.eks. vandmiljøplanernes og vandrammedirektivets mål om at sikre god økologisk tilstand for ålegræsset. Og selvom nye ålegræsenge potentielt på sigt vil kunne etableres i naboområder, er genetablering typisk en tidskrævende proces uden garanti for succes.

Projektet står desuden i kontrast til konceptet om "naturbaserede løsninger/nature-based solutions*" og "building with nature", som ellers vinder stærkt frem i bl.a. EU. Under det koncept indgår beskyttelse og restaurering af f.eks. ålegræsenge og saltmarsker som en del af løsningen på bl.a. klima- og biodiversitetsudfordringer. Men fremfor at lade den eksisterende marine vegetation flankere en kystbeskyttelseskonstruktion og dermed bidrage til kystsikring mm., vil det skitserede projekt eliminere vegetationen i anlægsområdet.

Venlig hilsen
 Dorte Krause-Jensen

*EU's definition på naturbaserede løsninger: "Solutions that are inspired and supported by nature, which are cost-effective, simultaneously provide environmental, social and economic benefits and help build resilience; such solutions bring more, and more diverse, nature and natural features and processes into cities, landscapes and seascapes, through locally adapted, resource-efficient and systemic interventions." Definitionen understreger også, at "nature-based solutions must benefit biodiversity and support the delivery of a range of ecosystem services."
https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_en
https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/research_and_innovation/research_by_area/documents/nbs_valorisation_projects_fullreport_web.pdf

Eksempler på baggrundsinformation om marin vegetation

Duarte, C. M., Losada, I. J., Hendriks, I. E., Mazarrasa, I., & Marbà, N. (2013). The role of coastal plant communities for climate change mitigation and adaptation. *Nature Climate Change*, 3(11), 961-968. - Citat: "Coastal eco-engineering through vegetated coastal ecosystems represents a new paradigm, whose significance can be best understood by drawing a parallel with material science. Coastal engineering has introduced a new material whose production, unlike that of cement, does not lead to CO₂ emissions, but rather CO₂ removal. It can achieve comparable efficiency for coastal protection to cement-based solutions; can repair itself; can grow; and can adapt to shifting conditions. This newly discovered material is none other than marine plants."

Krause-Jensen, D., Duarte, C.M., Sand-Jensen, K., Carstensen, C. 2020. Century-long records reveal shifting challenges to seagrass recovery. *Global Change Biology*. DOI: 10.1111/gcb.15440

Dorte Krause-Jensen
Professor, phd
Aarhus Universitet, Institut for Bioscience

Fra: Johan Bergström
Sendt: 25. januar 2021 22:38
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholmen
Vedhæftede filer: Stoppestedet Lynetten - en trafikfare.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9044149

Til rette vedkommende.

Her er mit høringssvar vedr. den planlagte etablering af Lynetteholm, i Øresund, ud for Refshaleøen, Trekroner mv.

1. Trafikforhold lokalt

Det antal transporter som ifølge underlaget kan forventes ifm anlægsarbejderne kan ikke udføres på sikker vis grundet de nuværende trafikale forhold, som ikke lever op til grundlæggende krav til trafiksikkerhed. I løbet af de sidste 10 år er der allerede opført boliger til omkring 2000 mennesker (Margretheholmen), uden at kommunen tilsvarende har opgraderet trafiksikkerheden i området Refshalevej, Forlandet, Lynetten. Se vedhæftet pdf. Dette er en akut situation.

2. Trafikforhold cyklister

Der er ikke blevet redegjort for hvordan den nye Lynetteholm er forbundet til resten af byen mht. cykelstier og ruter for bløde trafikanter. Hvordan kommer en borger på cykel f eks fra de nye områder i Nordhavn til Lynetteholm?

3. Fælles anliggende Øresund mv.

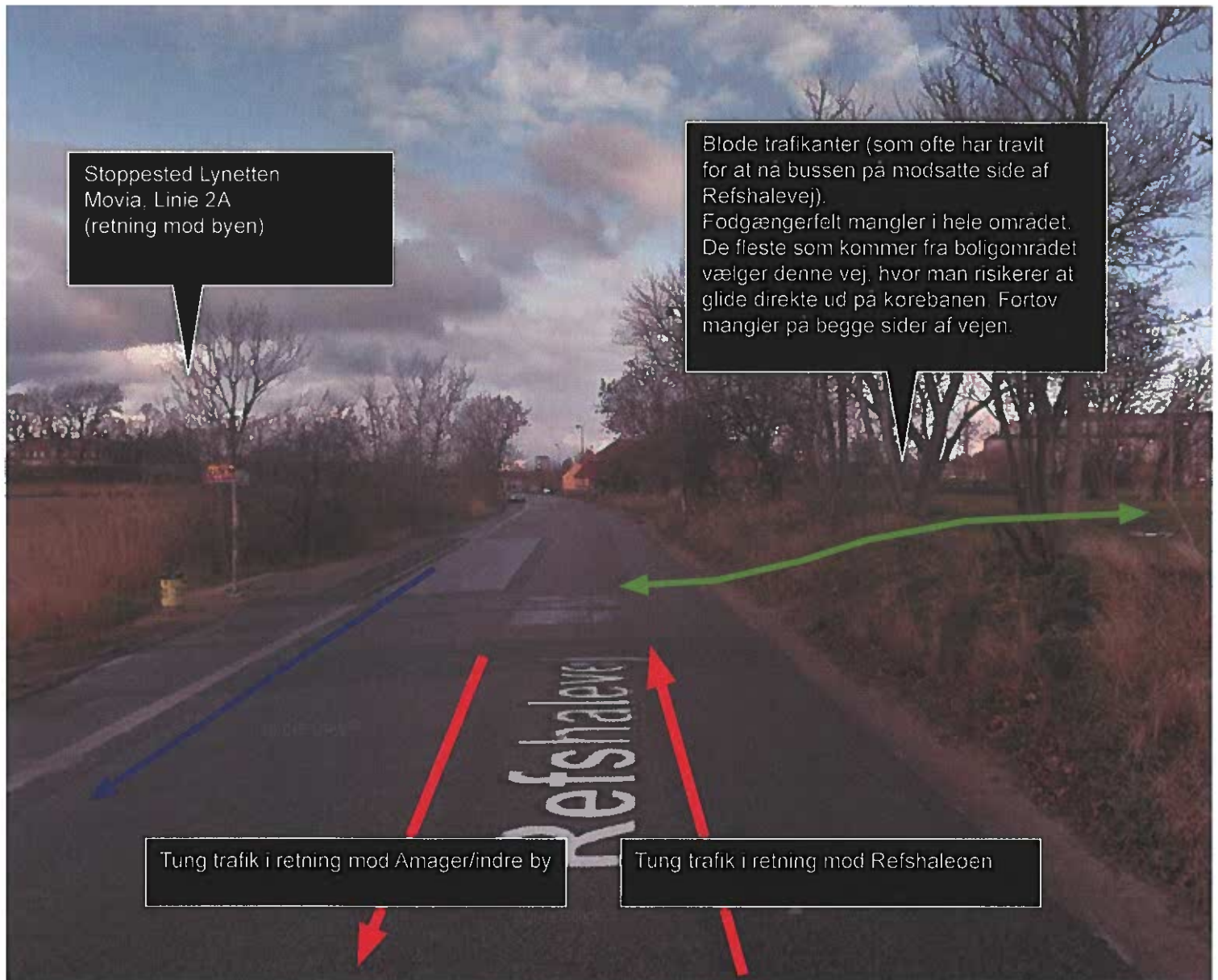
Der er blevet talt om at Øresund bør udpeges som naturreservat. Dette bør undersøges yderligere. Der er også rejst tvivl om projektet fra flere Svenske myndigheder med henvisning til Øresund som et fælles anliggende ifølge Espoo-overenskomsten. Dette kræver flere undersøgelser og opfølgning før et evt projekt kan startes op.

4. En spade er en spade

Hele projektet bygger på et spinkelt grundlag, og en forældet opfattelse om bæredygtighed og forholdet mellem kultur og natur. Hvem som helst kan se den griske logik i at gøre projektet større for hver runde af kritik og indsigelser, når det i virkeligheden ville være nok med en barriere i mod højvande, en tange i form af en landskabspark som forbinder byen. Brug resten af jorden til at skabe bakker og landskaber udvalgte steder rundt om København. Måske endnu en skibakke, Ikke nødvendigvis med en stor ovn indeni. Lad vand være vand, og en spade være en spade. Fremtidige generationer vil sørge vore dages allerede forældede beslutninger. Lynetteholm er umuligt at trække tilbage, når det først er udført. Hvorfor skabe så meget problemer og forvanske vores kyst i så høj grad, med et projekt som ingen ser ud til at blive glad for, undtagen storkapitalens kortsigtede og blinde sult.

Mvh

Johan Bergström



Til højre udenfor billedet ligger det nyudviklede boligområdet Margretheholm, med 458 lejligheder, 142 rækkehuse og 84 studieboliger, udviklet af Sjælsø.
[Kilde: <https://www.sjaelsoe.dk/margretheholm>]
Hvis man regner med i snit 3 pers. pr. bolig giver det et beboerantal på ca 2000.
(Størstedelen af boligerne er på mere end 90 m2)

817

Fra: Kristian <kristian@baadservice.dk>
Sendt: 25. januar 2021 22:38
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm
Vedhæftede filer: indsigelse-lynetteholm.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9044228

Hermed min indsigelse. Bemærk venligst jeres egne fristelser. Den er d. 25 januar 2021 og allerede nu står høringsfristen for "udløbet" på jeres hjemmeside. Det skete flere timer før jeres annoncerede frist - Det er ikke en ordentlig måde at gøre tingene på !

Venligst send en bekræftigelse på at min indsigelse er modtaget på trods af at fristen (fejlagtig) er udløbet jvf jeres hjemmeside.



Vælg status



Resultat: 1



Venlig hilsen

Kristian Schlichter

Lynettens Bådservice A/S
Refshalevej 200
1432 København K
Tlf 29648105

Lynettens Bådservice A/S
Refshalevej 200
1432 København K
Kristian Schlichter

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

Høringssvar - Miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Indledning

Vi er en mindre detailbutik liggende i Margretheholm Havn. Butikken er mere end 40 år gammel og har været med helt fra starten af havnens tilblivelse. Vi har normalt 6-7 medarbejdere beskæftiget. Lige nu er 2 af dem hhv. en flexjobber og en førtidspensionist som vi, via at vi er en meget specialiseret butik, har mulighed for at tilbyde et meget meningsfyldt arbejde. En mulighed der for dem ikke er mange af.

Klagepunkter

1. Indelukning eller nedlukning af Margretheholm Havn

Jævnfør Miljøkonsekvensrapporten skal der etableres en klapbro ved indsejlingen til Margretheholm Havn. Pt forventes det at denne bro er lukket indenfor almindelige arbejdstider. Det er senere kommet frem at der kan aftales nogle åbningstider i løbet af dagen. Uanset åbningstider vil en klapbro betyde et fald i antal både i havnen over tid. Desuden vil typen af både også ændre sig til være mindre tvivlsomme "gør-det-selv" projekter. Sidst men bestemt ikke mindst så vil antallet af gæstesejlere helt sikkert også reduceres. Bemærk at aldersfordelingen på sejlere er sådan at min. 50% af dem nyder pensionisttilværelsen og at man normalt altid ankommer til en ny havn tidligt på dagen. Alle ovenstående udfald er naturligvis kun kvalificerede gæt, men vil uden tvivl påvirke vores forretnings drift negativt med mistet omsætning og mistede arbejdspladser til følge.

2. Vores fremtidige arbejdsmiljø

Når der afholdes Distortion eller Copenhell koncerter på Refshaleøen har vi normalt episoder hvor diverse hængsler og sjækler på væggen vipper og rasler ligesom lysstofrør i forretningen også kan begynde at danne støj. Vi er naturligvis bekymrede for om vi nu skal igennem en årrække med lignende dårligt arbejdsmiljø. I modsætning til en koncert er der med Lynetteholmen ikke tale om at det kun er en weekend det strækker sig over. Det kan måske udvikle sig til et problem jeg som arbejdsgiver skal tage mig af for at sikre et tilstrækkeligt arbejdsmiljø.

3. Adgangsveje for vores kunder i fremtiden

Vi har igennem vores mange års eksistens naturligvis også bemærket hvad der er sket med populariteten på Refshaleøen over specielt de sidste 10 år. Den er kun gået opad og der er afholdt et utal af større arrangementer, der mange gange har været af en størrelse der har givet intens trafik på de meget få og begrænsede adgangsveje til vores butik. Vi har helt faktisk mistet kunder på den slags arrangementer fordi kunder helt har fravalgt at begive sig ud i trafikken ud til os. Denne viden har vi naturligvis kun for kortvarige begivenheder. Lige nu ser det ud til at vi skal have 72 lastbiler i timen på de veje der fører ud til vores butik og vi er naturligvis bekymrede for hvilken påvirkning det har for vores kundestrøm i rigtig mange år fremover.

4. Generelt om erhvervslivet på Refshaleøen

Det er klart at som Lynetteholmen er beskrevet lige pt er erhvervslivet i vores forretning og erhverv på havnen/Refshaleøen i den grad udfordret i fremtiden.

Om det bliver havnens gæstebesøg, et dalende medlemstal, mindre sejleraktivitet eller kunder udefra der fravælger os på grund af trafikken eller en sum af det hele så bliver min virksomhed påvirket i negativ retning. Det samme er helt sikkert også gældende for resten af erhvervet på havnen. Det vil sige 20 menneskers arbejde er truet.

På hele Refshaleøen vil nogle af de samme faktorer have indflydelse. I forbindelse med nogle af de tidligere afholdte store arrangementer, hvor man helt forsøgte at spærre adgangsvejen hertil blev jeg bekendt med at der rent faktisk er omkring 2000 mennesker beskæftiget på øen !

I MKR rapporten har jeg ikke fundet noget som helst om såkaldte kompenserende forslag der skal

imødese tabte arbejdspladser og indtægtsgrundlag under specielt driftsfasen de næste cirka 30 år. Det må anses som en mangel i rapporten.

5. Demokratiet i en tid med corona

Dette punkt har ikke rigtig noget at gøre med miljøpåvirkninger fra projektet, men da det har påvirket processen op til en af projektets fastsatte datoer har det alligevel relevans. Det er af adskillige veje forsøgt at få udsat denne frist på den 25. januar 2021 med henvisning til nedlukning af landet. Det er indtil videre blevet afvist så nedenfor et forsøg på at dokumentere hvorfor påstanden om at onlinemøder kan erstatte det fysiske fremmøde ikke er korrekt.



Ovenfor et skærbillede fra Amager Øst lokaludvalgs og By & Havns informations møde afholdt den 21/1-21 - Bemærk at man ikke efterfølgende kan afspille videoen og få et sandfærdigt indtryk af problemet, da alle kommentarer nu er tilstede i videoen der er lagt ud.

I realtid da mødet blev afholdt kan man høre Anne Skovbro tale om projektet og i perioder er der så plads til spørgsmål - Langt fra alle bliver naturligvis besvaret og sådan er det jo også til fysiske møder.

Problemet er dog mere i processen med opfølgende spørgsmål hvor der skal konkretiseres eller afklares eventuelle misforståelser.

De to markerede kommentarer er et rigtigt godt eksempel. Der bliver stillet et spørgsmål om længden af Kronløbet der bliver meget længere og så alternativet hvis det blot er et dige hvor det naturligvis nok ikke vil tage en time for en kajak at passere. Anne Skovbro misforstår dog spørgsmålet og begynder at tale om bredden. Dertil skriver jeg så den anden markerede kommentar. Fra jeg skriver den og poster til den bliver synlig på skærmen går der en rum tid.

Jeg er meget usikker på om de tider der er angivet (10min) er dækkende og hvordan de passer ind i realtiden, men faktum var at Anne Skovbro for længst var gået videre til andre spørgsmål og kommentaren ikke rigtig gav mening da den dukkede op.

Jeg er ikke selv journalist eller politiker men er dog ret sikker på at det er en uskreven regel at man ved interview af en politiker altid har skal have lov til et uddybende eller præciserende spørgsmål. Netop for at undgå misforståelser og skabe klarhed. Jeg har været med til de fleste online møder om Lynetteholmen og det er så vidt endnu ikke lykkedes at komme igennem med nogle "spørgsmål 2" på tilfredsstillende vis. Det er alvorligt, specielt set i lyset af at projektet bliver drevet af nogle gode kommunikatorer, som er i stand til at få emner fremstillet i et langt bedre lys end det reelle billede og at de oftest har andre hensigter end deres "modstandere" på den anden side.

Desuden har jeg en hel del indsigt i vidensniveauet for rigtig mange mennesker gennem min berøringsflade med borgere (kunder) der bliver berørt. Vi har kunder fra store dele af København og det er ganske få der har en viden, der gør at de kan have en kvalificeret holdning til projektet. Selv medlemmer af Borgerrepræsentationen kommer jævnligt med faktuelte forkerte udsagn om op og ned i dette meget store projekt. Sidst men ikke mindst er projektet af en sådan størrelse at denne miljøkonsekvens rapport jo også er delt op og ikke medtager projekter som beslutningstagerne taler åbent om er en del af projektet. Helt i strid med gældende EU lovgivning.

Venlig hilsen

Kristian Schlichter
Lynettens Bådservice A/S

Høringssvar ang. Lynetteholmen.

De nyligt afholdte web-møder ang. Lynetteholm, var arrangeret af By&Havn, og var kun fokuseret på anlæggelse af jorddepot. Der har på disse møder ikke været inviteret kritikere af projektet og derfor var det en meget ensidig behandling af spørgsmål fra borgerne.

I ansøgningen fra B&H er der 4 hovedformål med Lynetteholmen... det er der også i VVM-redegørelsen.

B&H vil kun tale om jorddepot og henviser til at der ikke er en politisk beslutning som dækker andet end jorddeponering.

Der foregår altså ikke nogen drøftelser omhandlende lynetteholmen i sin helhed og borgerne forhindres i at få indsigt i kompleksiteten omkring Lynetteholmen, reelt afviser man denne debat selv om projektet er beskrevet samlet,- også i principaftalen.

Der mangler altså debatten hvor man drøfter om der reelt er behov for nye boliger så langt ud i fremtiden og om Østlig Ringvej er en god ide set i forhold til ønsket om lavere Co2 udledning. Uden denne debat er det umuligt at tage stilling til jorddepotet idet det i sig selv er meningsløst, forretningspræget og ikke berettiger til de foreslåede ændringer af naturen og menneskers miljø, herunder ødelæggelse af faunaen i Øresund og Københavns Havn, væsentlige ændringer af sejladsmuligheder for fritidssejlere, forringet vandkvalitet i forbindelse med badning og sikkert meget andet som vil blive blotlagt hvis den frie debat prioriteres.

Borger Repræsentationen holdt et virtuelt møde i forbindelse med godkendelse af høringssvar til VVM redegørelse for Lynetteholm. Det var nemt at høre B&H's indflydelse,- de mange boliger og rekreative områder osv. osv. osv.- man havde taget salgsmaterialet fra B&H med ind i de "hellige gemakker", der hvor man som politikker må forventes at forholde sig objektivt til et så stort projekt der vil gældsætte Københavnerne langt ud i fremtiden.

De mange, kritiske men velbegrundede indlæg, hovedsageligt 2 partier, blev afvist uden reel argumentation eller spørgen ind til.

Der bør derfor IKKE arbejdes med, eller besluttes noget omkring anlægsloven før efter Kommunalvalget hvor det må forventes at kommunal-og folketingspolitikere, efter deltagelse i den offentlige debat, er blevet oplyst og har fået styr på fakta, Herunder lovligheden af at dele miljøvurderingen op i bidder. Der skal i følge et EU direktiv, redegøres for den samlede miljøpåvirkning af et projekt og dette kan ikke omgås ved at dele projektet op i mindre projekter.

Jeg henstiller til at man udsætter Lynetteholm projektet, søger løsning på boligmangel og stormsikring af København i samarbejde med omegnskommunerne med henblik på i fælleskab at finde et mere miljø-innovativt, billigere og hurtigere alternativ til Lynetteholmen.

Er der reelt behov for jorddepot i Øresund? Eller er det meget smartere at rense og genbruge jorden der hvor den er? Måske løser man ad den innovative vej et virkeligt problem til gavn for alle, nu og i fremtiden.

Indsendt af.
Ilse Jespersen

Fra: Morten Lomholdt
Sendt: 25. januar 2021 22:35
Til: VVM-Sager
Emne: Indsigelse Lynetteholm

Til Trafik, bolig og Byggestyrelsen.
Om VVM høring Lynetteholm

Det er helt urimeligt at et så stort og omfattende arbejde som anlæg af et kæmpe jorddepot, som efterfølgende konverteres til byområde, skal i høring henover jul og nytår. Det er muligt det er lovligt, men det er ikke respekt for en demokratisk proces og befolkningens muligheder for at sætte sig ind i og debattere et meget omfattende materiale, som på grund af indflydelse på trafik og centralisering vedkommer hele landet og ikke kun indbyggerne på Østerbro, Amager og Indre By.

Læg dertil, at vi på grund af Corona restriktioner i forsamlingsfriheden ikke har mulighed for hverken at mødes i foreninger, grupper eller i det hele taget i den fysiske verden. Men er begrænset til elektronisk kommunikation og at mødes på elektroniske platforme som ikke er designet til hverken organisering eller debat.

Ydermere har de orienteringsmøder som myndighederne har afholdt været elektroniske. Et elektronisk møde kan bedst sammenlignes med en tv udsendelse suppleret med en mulighed for at skrive eller ringe ind til programmet. Sammenligningen med formatet for en indsamlingsaften til fordel for en humanitær forening er nærliggende.

Form, timing og vilje til at debattere anlæg af jorddepot Lynetteholm med offentligheden er under al kritik og ikke et ministerium og en demokratisk Stat værdig.

Med Venlig Hilsen

Morten Lomholdt



Virusfri. www.avg.com

Fra: Martin Nielsen
Sendt: 25. januar 2021 22:27
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, der bør kende det samlede omfang af projektet og ikke kun en del af det.

Jeg har forsøgt at sætte mig ind i projektet, hvilket har været næsten helt umuligt på den korte tid, hvor projektet har været i høring. I den forbindelse har jeg også være tilskuer til Borgerrepræsentationens behandling af deres høringssvar. Under deres behandling af sagen, blev det lysende klart, at Borgerrepræsentationen, ejerne af den kommende ø, har planer om at anlægge mere end blot en ø, som det ellers fremgår af VVM-undersøgelsen. På mødet talte de både om nødvendigheden af Østre Ringvej samt udvidet Metro.

Jeg vil derfor nedlægge den påstand, at VVM-undersøgelsen er ugyldig, da den ikke indeholder alle aspekter af projektet. Det er ligeledes tydeligt, når politikerne omtaler projektet i medierne, at planerne er meget større end det der er beskrevet til VVM-undersøgelsen.

Denne VVM-undersøgelse bør annulleres af hensyn til demokratiet, og blive lagt ud som det samlede projekt der er tale om.

Venligst hilsen, 
Martin Kjærulff 

Fra: Morten Kjems
Sendt: 25. januar 2021 22:21
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar ang. Lynetteholm

Høringsvar ang. Lynetteholm

d. 24. januar 2021

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

Klagepunkter:

1. Som medlem af sejlkлубben Lynetten virker forslaget om at etablere en klapbro fuldstændigt vandvittigt. Det er reelt at lukke havnen. Aktiv sejlads er betinget af adgang til havet. Det svarer til at have et sommerhus, hvor hoveddøren låser af sig selv kl. 6.00 om morgenen og først låses op igen kl. 16.00. Er man en familie i sommerhus, må man så vælge om man vil være ude eller inde i det tidsrum. Det er ikke på nogen måde en løsning. Jeg håber meget at I vil lytte til det forslag som Sejlkлубben Lynetten har stillet om etablering af en akvædukt. Det vil være en elegant og smuk løsning der tilgode ser alle parter.
2. På de flotte præsentationer er der afbildet flotte sejlbåde. Hvor kommer de fra? Lynetteholmen begrænser og lukker i den grad for mulighederne for lystsejlads i og omkring Københavns Havn. Sejlads for sejl er en Co2 neutral sport og ferie form. Det ærgrer mig at man på denne nye "grønne" holm ikke har fundet en plads til en ny lystbådehavn. Der er lange venteliste i alle sejlkлубber i København og det ville pynte på den grønne profil at skabe muligheder for denne grønne hobby. I stedet skal Lynette holmen udelukkende betjenes af øget biltrafik og ok, en metro. Hvor er supercykelstierne og prioritering af de reelt grønne muligheder?

Med venlig hilsen,

Morten Kjems

Fra: Signe Busk Jørgensen
Sendt: 25. januar 2021 22:12
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

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

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

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

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

Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

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

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

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

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

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

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

De bedste hilsner / Best regards

Signe Busk Jørgensen

Fra: Jacob Nedergaard ·
Sendt: 25. januar 2021 21:26
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm - Hørings

Fra Jacob Nedergaard til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vedr. miljøkonsekvensrapporten for etableringen af Lynetteholm.

Til rette vedkommende,

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

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

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

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

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

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

Området omkring Margretheholm (Forlandet/Refshalevej) er karakteriseret ved en del fortidsminder og fredningslinjer, som vanskeliggør gode trafikale forhold og gør vejen uegnet til tung trafik. De ca. 2000 beboere på Margretheholmen hvoraf ca. 500 er børn, skal hver dag krydse Forlandet/Refshalevej flere gange. Trafikken på

denne strækning er i forvejen steget voldsomt de sidste 5 år, med de nyankomne offentlige tilbud og attraktioner på Refshaleøen, og udgør dagligt en meget farlig skole- og hverdagsvej for mange gående og cyklende mennesker.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mvh.

Jacob Nedergaard

Fra: Jeppe Larsen
Sendt: 25. januar 2021 21:31
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholm

Kære Trafik-, bygge og boligstyrelse,

Der er jo lavet flere høringssvar fra beboere herude på Margretheholmen.

Men jeg føler nu også lige at vi i min familie må lade høre fra os i denne sag.

Hele projektet vil naturligvis berøre vores liv her på Margretheholmen. Vi anerkender bestemt de forsøg på at skåne hele boligområdet her for gener.

Men det jeg ikke forstår er at I har tænkt jer (fortsat) at køre rigtig mange lastbiler via Forlandet og Refshalevej uden samtidig at gøre noget for at støjsikre vores boliger (det hegn vi har ud til vejen står til at blive nedlagt) og ikke mindst sikre vores børns færden over vejen.

De sidste er næsten det vigtigste. Der bor rigtig, rigtig mange børn herude, som allesammen skal ind mod Christianshavn skole. Lige nu skal de krydse Forlandet og Refshalevej UDEN nogen form for fodgængerfelt eller lyskryds, på en vej som svinger lige der hvor overgangen er med dertilhørende dårlige oversigtsforhold for kørende.

Jeg har tvillinger på 6 år og en storesøster på 8 år, som cykler hver dag til skole. De har mange gange været ved at blive overset af kørende på Refshalevej og Forlandet.

Det kan ikke blive ved med at gå godt, og det må der gøres noget ved inden dette projekt skal startes op!

Mht støj er det mit håb at I er i stand til at snakke sammen i kommunen/staten om ikke at fjerne det hegn som giver lidt støjsikring ind mod os. Det ville være af stor betydning og en meget logisk beslutning.

Mvh
Jeppe Larsen

Fra: Olivia Egeberg ·
Sendt: 25. januar 2021 21:25
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholmen Journal nr. TS6040102-00024

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

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

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholmen vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

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

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

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholmen er upålidelig.

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

Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

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

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

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

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

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

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

Øvrige kommentarer:

-I Københavns kommuneplan 2019, i den del der omhandler Lynetteholmen, findes blot en meget kort beskrivelse af "friareal for bolig og erhverv". Jeg finder det dybt bekymrende når i på s.99 skriver "Opholdsarealer på tagterrasser og taghaver kan opfylde krav til friareal i stedet for arealer på terræn." og der udover også skriver "bebyggelsesprocenten regulerer sammen med krav om friarealer". Det ville betyde at tagterrasser i princippet fuldt ud kan erstatte de grønne områder mellem husene. Jeg finder det problematisk at sådan et regnestykke eller "regel" overhovedet skal nævnes, da dette kan bruges til fordel for en øget bebyggelsesprocent. Jeg vil mene at det er en underlig måde at gribe vores fremtidige overgang til en bæredygtig by an på. Nok friarealer og træ-dække, med tagterrasser som en ekstra værdi oveni, kunne virke mere taktisk, økonomisk og hensynsfuld. Andre storbyer verden over har allerede hoppet med på bølgen med initiativer som Nature Based Solutions eller Biophilic cities, og Københavns Kommune og By & Havn burde gøre det samme, både af økonomiske interesser, for folkesundheden, for naturen og for klimaet.

-At i udtaler jer om at der primært vil være elbiler når projektet står færdig, er i mine øjne irrelevant, da vi står foran en transformation af vores infrastruktur og samfund som ingen på nogen måde kan forudsige. Jeg finder det svært at forstå at Københavns kommune laver planer for hvad der konkret skal ske så langt ud i fremtiden, når vi står i en så tydelig samfundsmæssig overgangsfase, hvor robuste planer og plads til at tænke innovativt, tænke om og at tænke nyt er essentielt for at klimasikre vores byer.

-En stormflodssikring behøver ikke nødvendigvis være en helt ny ø, men kunne i princippet også være sikringen uden Lynetteholmen. Placeringen af øen kunne lægges mere strategisk i forhold til resten af byen med henblik på de negative aspekter byggeriet medfører.

-Jeg ville ønske at Københavns kommune i stedet for kunne være et forbillede for andre storbyer, hvor fokus på menneskets kontakt til naturen bliver vægtet lige så højt som økonomisk vækst, for det har vi midlerne til. Det vil i længden være det mest strategiske, økonomiske og etiske at gøre.

Venligst hilsen,
Olivia Ann Egeberg

Kontakt:

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Patrik Zori

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

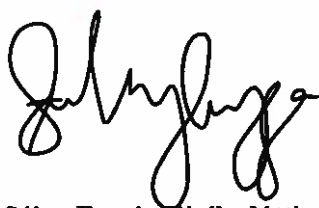
Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

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

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

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

Venligst hilsen,



Sóley Freyja Eiríksdóttir

Kontakt:

:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Ulla Rosenvold
Sendt: 25. januar 2021 22:10
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm
Vedhæftede filer: Høringssvar Lynetteholm (2).DOCX

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9044489

Hej
Jeg sendte dette høringssvar til jer i går, men undrer mig over, at jeg ikke har fået en kvittering for modtagelsen. Jeg vil bare være sikker på, at det er nået frem.
VH Ulla Rosenvold

----- Forwarded message -----

Fra: Ulla Rosenvold
Date: søn. 24. jan. 2021 kl. 22.00
Subject: Lynetteholm
To: <vvm@tbst.dk>

Høringssvar til miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm

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

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

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

Vi er dybt bekymrede over de konsekvenser, Lynetteholm vil have for havmiljøet i Øresund og fuglelivet i området. Der er i dag en stor biodiversitet i Øresund med

mange fiskearter og tangskove, der er med til at bekæmpe klimaforandringerne. Med anlægget af Ydre Nordhavn er der fjernet havskov, nu skal der fjernes endnu mere. Det hænger slet ikke sammen med Københavns klimamål og plan for øget biodiversitet.

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

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

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

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

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

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

Kommunistisk Parti København

Høringssvar til miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kommunistisk Parti København

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Lan Thuy Pham

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Aabo bestyrelse <aabobestyrelse@gmail.com>
Sendt: 25. januar 2021 19:58
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar - Lynetteholm
Vedhæftede filer: Høringssvar fra Ejerforeningen Aabo - Lynetteholm.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9044054

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Vedhæftet fremsendes Ejerforeningen Aabos høringssvar til styrelsens høring vedrørende etablering af "Lynetteholm".

Vi står naturligvis til rådighed for en uddybning af høringssvaret.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen i Ejerforeningen Aabo

Den 25. januar 2021

Ejerforeningen Aabos høringssvar vedrørende etablering af "Lynetteholm"

Indledning

Ejerforeningen Aabo, beliggende Amagerfælledvej 15-17, 2300 København S, er blevet bekendt med, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har sendt en Miljøkonsekvensrapport for etablering af den nye bydel Lynetteholm i offentlig høring med høringsfrist 25. januar 2021.

Det fremgår af høringsmaterialet bl.a.¹, at der som følge af lastbilstransport af jord til etablering af den nye bydel vil ske en stigning af lastbiltrafikken på Østamager med 350 lastbiler.

Det fremgår andet steds i materialet, at tallet på 350 lastbiler er udtryk for en daglig trafikbelastning i hver retning, dvs. i alt 700 lastbiler dagligt på vejnettet, og at den reelle trafikbelastning ligger mellem 210-430 lastbiler pr. dag i hver retning, at der forventes at være ca. 40 lastbiler pr time i hver retning fordelt over ni timer om dagen (kl. 7-16). Se også nedenfor i bilag 1 til høringssvaret.

Det anføres samtidig, at miljøkonsekvensrapporten vurderer, at der *"i forvejen er meget trafik på Østamager, og at en forøgelse af trafikken ikke vil påvirke trafiksikkerheden negativt"*. I forhold til luftkvaliteten er der på samme vis konkluderet, at *"det er vejstrækninger, som i forvejen har meget trafik, og at den miljöpåvirkning af luftkvaliteten, der vil være som følge af de ekstra lastbiler vil være lille"*.

Høringsmaterialet består bl.a. af en baggrundsrapport vedrørende luft og klima og om de trafikale forhold i forbindelse med jordtransport til og fra den nye bydel,² der uddyber ovennævnte konklusioner om påvirkning af trafikken og luftkvaliteten i vores nærområde.

Ejerforeningens bemærkninger

Ejerforeningen Aabo har på baggrund af høringsmaterialet fundet anledning til at fremkomme med følgende bemærkninger, der er uddybet i bilag 1 til høringssvaret:

Ejerforeningen Aabo er som indledningsvis nævnt beliggende på Amagerfælled 15-17, 2300 København S, dvs. på den del af Amagerfælledvej, der løber parallelt med Ved Stadsgraven og som støder op mod Christmas Møllers Plads. Amagerfælledvej er ikke umiddelbart behandlet som en direkte berørt vej i det fremsendte materiale, men ejerforeningen læser det på den måde, at vejen er behandlet under samlebetegnelsen "tilstødende veje" til Christmas Møllers Plads.

Det fremgår af det nævnte høringsmateriale,³ at der på baggrund af første høring blev rejst bekymringer for bl.a. boliger omkring Margretheholm, der er et tilstødende boligområde til etablering af

¹ Faktaark-Lynetteholm-Jordtransport_v9.pdf (byoghavn.dk)

² <https://tbst.dk/da/Miljoevurdering/Lister/VVM-liste?project=Lynetteholm&projekt=Havne>

³ Faktaark-Lynetteholm-Jordtransport_v9.pdf (byoghavn.dk)

Lynetteholm, og at der på baggrund af disse bekymringer blev fundet en anden adgangsvej til den nye bydel for transport af jord med lastbiler. Ejerforeningen Aabo er ikke bekendt med, om det er på den baggrund, at man nu har vurderet, at den rette løsning er at lade vejtransporten foregå via knudepunktet Christmas Møllers Plads, der i forvejen er et væsentligt trafikeret område.

Med den nævnte placering har Ejerforeningen Aabos beboere imidlertid en tilsvarende naturlig interesse i, at det alene sker med *betydelig* omtanke for navnlig beboernes sundhed og påvirkning af dagligdagen, når der planlægges anlægsprojekter med forøgelse af den trafikale påvirkning i nærområdet. Som det allerede er anført i de nævnte baggrundsrapporter, er der allerede i dag en betydelig mængde trafik, der passerer området omkring Christmas Møllers Plads.

Ved en nærlæsning af de nævnte baggrundsrapporter for de trafikale forhold og om luft og klima fremgår det, at der er flere indlagte forudsætninger ved konklusionerne i høringsmaterialet nævnt indledningsvis. Disse forudsætninger består af en blanding af generelle forventninger og konkrete forudsætninger, bl.a. til etablering af yderligere vejnet, der endnu ikke er behandlet og vedtaget, men alene er i forslag samt en generel forventning til udskiftning af ældre lastbiler.

Konklusionerne fremstår derfor samlet set som at være foretaget på et noget usikkert grundlag og uden en samtidig indlagt forudsætning om, at der følges op på, om forudsætningerne rent faktisk realiseres, og hvilke aktive tiltag der i afkræftende fald skal tages for at mindske generne for beboerne i området. Det er i sagens natur bekymrende for beboerne i nærområdet, at konklusionerne er foretaget på et så usikkert grundlag. Se også nærmere nedenfor om de fremhævede dele af rapporterne, som høringssvaret tager udgangspunkt i vedlagte bilag 1.

Ejerforeningen skal derfor for det første *kraftigt opfordre* til, at de valgte transportveje genoveres med henblik på at finde flere alternativer, der fordeler trafikken over en bredere del af vejnettet. Det kunne f.eks. være ved allerede nu at planlægge flere ruter, der ikke alle går igennem Christmas Møllers Plads, men at der indtænkes flere ruter, der går gennem andre dele af vejnettet. Et konkret forslag kunne være vejnettet nord for Kløvermarken.

Samtidig skal ejerforeningen *kraftigt opfordre* til, at der aktivt følges op på, om de i rapporterne indlagte forudsætninger i forhold til luft og klima i nærområdet opfyldes, og at der indtænkes *årlige evalueringer* af de valgte vejstrækninger ind i projektet allerede nu, herunder med henblik på revurdering heraf, hvis de indlagte forudsætninger, f.eks. om etablering af Østre Ringvej (der forekommer relativt usikker) ikke realiseres, og hvilke aktive tiltag der er nødvendige i afkræftende fald. Det foreslås samtidig også, at der stilles konkrete krav til underleverandører om, at vognparken af lastbiler rent faktisk udskifter lastbiler til nyere, mindre forurenende lastbiler.

Vi står naturligvis til rådighed for en uddybning af vores høringssvar og synspunkterne fremsat heri.

Med venlig hilsen

På vegne af beboerne
Bestyrelsen i Ejerforeningen Aabo
Amagerfælledvej 15-17
2300 København S
aabobestyrelse@gmail.com

Bilag 1. Fremhævnninger i høringsmaterialet som baggrund for Ejerforeningen Aabos fremsatte synspunkter

Ejerforeningens bemærkninger skal ses i lyset af følgende uddybende bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale:

Baggrundsrapport om trafikale forhold⁴

Det fremgår af pkt. 1.1 i den fremsendte baggrundsrapport om de trafikale forhold, at det som et "konservativt udgangspunkt" er "antaget, at fremtidige lastbiler til Lynetteholm i driftsfasen vil transportere 30 tons jord i gennemsnit, og at trafikken koncentrerer sig til 250 kørselsdage om året" og det vil betyde, "at der med en årlig jordmængde på 2,6 mio. tons, i driftsfasen vil køre ca. 350 lastbiler i døgnet i hver retning til/fra [...] Lynetteholm".

I rapportens tabel 1-3 (s. 8) om de overordnede nøgletal for opfyldningen er det samtidig anført, at tallet på 350 er varierende fra 210-430 lastbiler pr. dag i hver retning, at der forventes at være ca. 40 lastbiler pr. time i hver retning fordelt over ni timer om dagen (kl. 7-16).

Navnlig om området omkring Christmas Møllers Plads og de tilstødende veje (f.eks. Amagerfælledvej) er det anført i pkt. 4.2.1 (s. 34), at "de trængselsmæssige udfordringer på Christmas Møllers Plads er i dag store. Med OTI-trafikmodellen er det beregnet, at trafikken på Ved Stadsgraven i 2035 vil bære 16.000 køretøjer i døgnet, og trængselsbilledet i 2035 vil derfor være omtrent det samme som i dag, før der tilføres jordtransporter på vejnettet. Christmas Møllers Plads vil være et centralt gennemkørselssted for mange af jordtransporterne." (vores fremhævnninger).

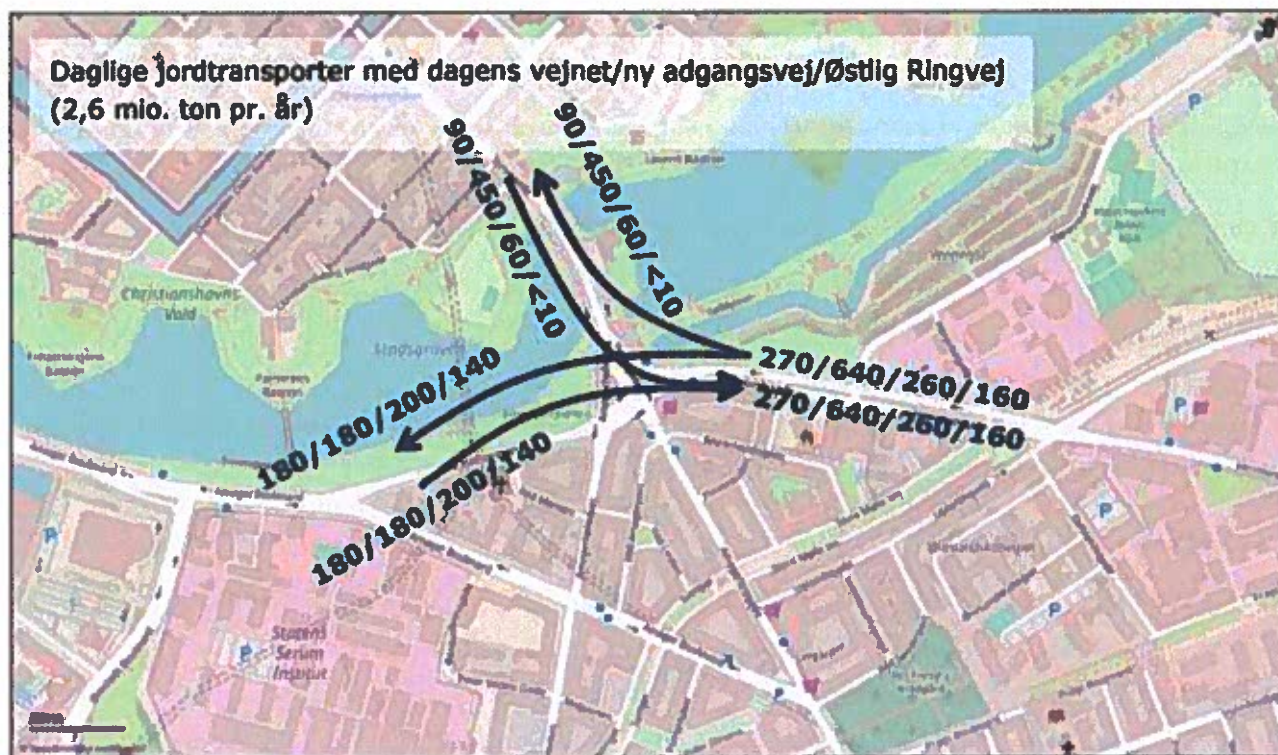
Det fremgår herudover, at (vores fremhævnninger):

"Såfremt mellemoplaget i KMC Nordhavn bliver tilkørt Lynetteholm på lastbil vil den samlede trafik til Lynetteholm have en betydelig påvirkning af trafikafviklingen på Christmas Møllers Plads, når trafikken stiger med op til 10 % (jf. tabel 4-2). Det vurderes, at der vil opstå betydeligt længere kødannelse og trafikafviklingen vil også være mere træg, hvilket giver sig til udtryk i større forsinkelse og i perioder potentielt sammenbrud i trafikken. Dertil kommer, at den forventede trafikstigning udelukkende består af tunge køretøjer, som fylder mere i gadebilledet, og derfor vil der oftere kunne opstå blokader for den øvrige trafik. Der vil således ske en væsentlig påvirkning af trafikafviklingen.

Foruden denne trafik foregår desuden anlægstrafik i de første år af anlægsfasen. Denne trafik udgør som tidligere beskrevet 33 lastbiler og 100 personbiler i døgnet (jf. afsnit 3). Dette tal er uden større betydning for den samlede trafik, men vil i scenariet også med jord fra KMC bidrage til et oftere forekommende sammenbrud i trafikken på Christmas Møller Plads".

Som illustration af det forventede påvirkede vejnet er følgende illustration anvendt i baggrundsrapporten:

⁴ <https://tbst.dk/da/Miljoevurdering/Lister/VVM-liste?project=Lynetteholm&projekt=Havne> (baggrundsrapport vedr. trafikale forhold)



Figur 4-15 Antal tunge køretøjer med jordtransporter (ny trafik) hen over Christmas Høllers Plads pr. hverdagsdøgn. Angivet for scenarierne ny adgangsvej/ny adgangsvej+ KMC/ny adgangsvej efter 2035/Østlig Ringvej.

Baggrundsrapport om luft og klima⁵

Af baggrundsrapporten om luft og klima, pkt. 5.3 om lokal luftkvalitet, side 36 om jordtransport til Lynetteholm følgende (vores fremhævninger):

”[...]

Den øgede trafikmængde vil medføre et øget energiforbrug (primært afbrænding af diesel med den nuværende vognpark), som vil give et øget bidrag af NO_x og partikler har indvirkning på luftkvaliteten i gaderne. Ændring i udledning af luftforurenende stoffer har kun indvirkning på luftkvalitet, hvis der er tale om lukkede gaderum uden betydelige andehuller, dvs. parker, pladser m.v., idet partikler ofte vil spredes til ubetydelige koncentrationer, hvis der er en form for ventilation af gaderummet. Efter etableringen af Østlig Ringvej i 2035, vil emissionerne reduceres.

Det bemærkes, at vognparkens emission af forureningsstoffer vil reduceres over tid pga. udskiftning af vognparken igennem driftsperioden. Ældre mere forurenende lastbiler udskiftes med mindre forurenende biler, da emissionskravene til køretøjer løbende er blevet skærpet igennem de såkaldte Euronormer og generelle forventninger til et fremtidigt skift til lav-/nulemissionskøretøjer.

En undersøgelse af luftkvaliteten langs statsveje, som Vejdirektoratet har fået udarbejdet af DCE i 2015, har vist, at der sker overskridelser af grænseværdien (årsmiddel) for NO₂ enkelte steder i landet, bl.a. langs Motorring 3 omkring København /23/. Her viser beregninger, at overskridelserne sker i beregningspunkter lige op ad motorvejen (15 m fra

⁵ <https://tbst.dk/da/Miljoevurdering/Lister/VVM-liste?project=Lynetteholm&projekt=Havne> (baggrundsrapport vedr. luft og klima)

vejbanen). Endelig har beregningerne vist, at der kun er meget små ændringer af luftkvaliteten ved afstande over 50 meter. Rapporten konkluderer ligeledes, at der ikke forekommer overskridelser af partikelkoncentrationen (PM10) ved boliger langs de danske statsveje. Det bemærkes, at der kører i størrelsesordenen 100.000 biler – let såvel som tung trafik – på motorring 3 per døgn.

OML-beregninger for en motorvej, inkl. tilkørselsveje, med lidt lavere trafikniveau end motorring 3 (ca. 30.000 biler per døgn) viser koncentrationer af NO₂ på 10-15 µg/m³ /24/ i nærheden af vejen, hvilket er et stykke under grænseværdien på 40 µg NO₂/m³.

På baggrund af prognosen for jordtransporter (ca. 350 lastbiler i hver retning per døgn), samt de gode muligheder for effektiv fortynding af emissionerne fra trafikken i det relativt åbne område samt ovenstående undersøgelser /23//24/ vurderes det, at den forøgede påvirkning af den lokale luftkvalitet som følge af luftemissioner fra øget lastbiltrafik i driftsfasen generelt vil være lille. Koncentrationen af forurenende stoffer og støv vil således hurtigt aftage med afstanden fra vejen.

Det vurderes derfor samlet, at påvirkningen af luftkvaliteten som følge af emissioner fra lastbiltrafik i driftsfasen af er lille.”

Fra: Sofie Christensen
Sendt: 25. januar 2021 20:00
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

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

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

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

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

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

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

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

Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,
Sofie Blenker Ilsø

Kontakt:

—

Fra: Ida Sofia Carolin
Sendt: 25. januar 2021 20:06
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Til rette vedkommende

Jeg sender hermed mit høringsvar på VVM undersøgelse for Lynetteholm, med den kraftigste anbefaling at udskyde eller helt afstå fra etableringen af Lynetteholm.

Derudover:

1. Kræver jeg at se en VVM som omfatter hele projektet
2. At byudviklingen i hovedstadsområdet skal planlægges koordineret frem for at koncentrationen er i det indre København
3. At planerne vedrørende projektet også skal gennemgå en LCA analyse, for at kunne retfærdiggøres.

Jeg er enig med Gorm Anker Gunnersen der i Politiken 7/12-2020 skrev:

(at) planen som helhed strider mod fornuftige mål som helhedssyn i planer for hovedstadsregionen, flytning af pendlertrafik væk fra biler, beskyttelse af havmiljøet, sikring af spekulationsfrie og billige boliger, minimering af udledning af klimagasser, adgang mellem havneløb og Øresund for mindre fartøjer og god badevandskvalitet.

Derudover findes der mark andre steder at bygge på. Hvorfor i alverden skal der laves ny?

Ida Sofia Carolin
Bergström

Fra: Malene Heidemann ·
Sendt: 25. januar 2021 20:09
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

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

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

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

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

Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

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

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

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spunsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er

især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

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

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

Venligst hilsen,

Malene Fogh Heidemann

Kontakt:

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

Venligst hilsen

Lisbeth Andersen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Iselin Midtland Bjørnevik
Sendt: 25. januar 2021 20:16
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

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

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

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

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

Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,
Iselin Midtland Bjørnevik

Kontakt:

Fra: Tilde Højer Mathiasen <
Sendt: 25. januar 2021 20:19
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Til rette vedkommende,

Vedr. arbejds trafik til etablering af Lynetteholmen.

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

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

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

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

Vh Tilde Højer Mathiasen

Beboer på Margretheholmen

Fra: Michael Holmboe Bang
Sendt: 25. januar 2021 20:19
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Ad vandvejen

Find en løsning på de mange, voldsomme transporter af jord på lastbiler gennem byen – det må ku gøres effektivt ad vandvejen.

Når nu I har besluttet den Københavnerfjendske plan.

Michael Holmboe Bang
Journalist

www.holmboe.dk

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Venlig hilsen,

Siri Fredheim Sørensen

Fra: Nikolaj Munk
Sendt: 25. januar 2021 20:21
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

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

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

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

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

Venlig hilsen,
Nikolaj Jensen

Kontakt:

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Kasper Wandahl Fogh

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Heine Kaarsberg

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: d336890
Sendt: 25. januar 2021 20:35
Til: VVM-Sager
Emne: Etablering af Lynetteholmen og arbejdsstraffik

Til rette vedkommende,

Vedr. etablering af Lynetteholmen og arbejdsstraffik

Refshalevej pt. er en meget farlig skolevej for de mange børn der bor på Margretheholmen. Det er derfor yderst bekymrende at trafikbelastningen bliver øget ved påbegyndelsen af Lynetteholmen.

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

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

Vi

Morten Bundgaard-Nielsen

Fra: Katrine Breidahl
Sendt: 25. januar 2021 20:36
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

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

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

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

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

Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen

Katrine Breidahl

De bedste hilsner

Katrine Breidahl

Cand.Scient.Tech. Integrerede Fødevarestudier
Psykokterapeut, Sisifos Center

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Sif S. Broby Madsen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Sindre Håker
Sendt: 25. januar 2021 20:46
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm Journal nr. TS6040102-00024

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

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

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

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

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

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

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

Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,
Sindre Håker Sørensen


Sindre Håker Sørensen

Kontakt:

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Niclas de Souza Hannisdal

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Henry Teahan

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Christine Geneser
Sendt: 25. januar 2021 20:58
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar

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

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

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

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

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

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

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

Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Christine Geneser

Kontakt:

Høringssvar ang. Lynetteholm

d. 25. januar 2021

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringsvar handler om miljø, vil høringssvaret fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt af positive aspekter 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. Mange københavnere er meget uoplyste angående projektet og dets omfang, jeg mener her at der mangler oplysning til folket, om de reelle konsekvenser af projektet. Umiddelbart lyder det godt, men detaljerne og de konsekvens byggeriet vil have for Københavns beboere mangler opmærksomhed og formidling.

Klagepunkter:

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

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

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

- 4) Skadelige virkninger på både mennesker og bygninger forårsaget af vibrationer
- 5) CO2 bindende ålegræs forsvinder sammen med den fine natur som eksisterer i havmiljøet. Det er et naturligt habitat for mange forskellige organismer og bidrager til et sundt havmiljø, vi nyder godt af i København.
- 6) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold

Slutteligt vil jeg påpege hvordan det virker til, 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. Visualiseringer hvor køer og får 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. Dette betyder også at det er svært at forestille sig hvordan dette område skal kunne rumme grønne områder, som indeholder noget der ligner biodiversitet. Ifølge V borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard, skal der også være plads til en enorm idrætspark med flere anlæg, hvilket virker helt urealistisk arealmæssigt. (Altinget Hovedstaden, d. 21/2 2012). Blot endnu en ting der får dette projekt, til at virke mere urealistisk i forhold til hvad det lover. Jeg mener at man skylder Københavns borgere mere medbestemmelse og sande facts om hvad dette projekt virkelig er, så kan de tage stilling og føle sig inkluderet i deres bys fremtid.

Med venlig hilsen,

Mathilde Skovgaard Helmstedt

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg er en udlænding, der har valgt København til at være mit hjem, overalt hvor som helst i verden. Jeg lærer dansk, og jeg vil have det bedste for denne by, fordi det er mit hjem. Jeg tror, at dette projekt vil være meget dårligt for byen og befolkningen. Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Heather Christine Lent

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Christopher Odgaard Møller

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedr. Lynetteholm

Jeg skriver til jer som borger bosat i København K vedr. det kommende byggeprojekt Lynetteholm. Hensigten med dette skriv er et ønske om revurdering af projektet og ideelt set en aflysning af byggeprojektet. Jeg har tidligere skrevet til jer vedrørende høringsfristen med et ønske om at høringsperioden forlænges, da det i øjeblikket ikke er muligt at samles fysisk. Forsamlingsforbuddet umuliggør en koordination omkring høringssvarene og der består et demokratisk problem i heri. I får her mine klagepunkter vedr. Byggeprojektet, selvom jeg fortsat mener at en udskydelse af høringsfristen er altafgørende for en demokratisk proces.

Først og fremmest omhandler mine klager vedr. byggeprojektet lastbiltrafikken i anlægsfasen. Denne massive mængde lastbiltrafik vil i høj grad påvirke livskvaliteten for alle københavnere og sikkerheden for blandt andet de bløde trafikanter.

Her kan bl.a. nævnes Refshalevej, som har mange kurvede blinde punkter, mangel på cykelstier og manglende gadebelysning. De overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads vil forværres markant med den øgede lastbiltrafik.

Støjgenen og luftforurening fra lastbiltrafikken vil i høj grad påvirke mange københavnernes livskvalitet her især i havnemiljøerne. Områder som de fleste københavnere værdsætter og bruger i høj grad. By&Havn påstår, at der ikke kommer til at køre flere lastbiler end i dag ifm. bygningsprojektet. Problemet er, at man her ikke har inkluderet at trafikken til opfyldning til Nordhavn vil forsvinde. Mens lastbiltrafikken på Amager vil stige markant i forhold til i dag via Amager Strandvej og Prags Boulevard.

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

Et andet bekymringspunkt omhandler, at Lynetteholm ikke vil afhjælpe bolig usikkerheden i Københavns Kommune for lavindkomstgrupper i kommunen. Lavindkomstgrupperne er de mest påvirkede af bolig usikkerheden og det kan derfor være uforståeligt at man ønsker at forøge antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner, i stedet for at fokusere på boliger til studerende/ pensionister etc.

Som fritidssejler og aktiv medlem af en sejlforening omhandler et andet bekymringspunkt lukningen af Lynetteløbet. Her vil By&Havn tvinge mindre sejl- og motorbåde samt kajakfolket og roere til at passere Kronløbet. Det vurderes ikke realistisk at det signalsystem man ønsker at lave, vil fungere i tilstrækkelig grad ift. de store erhvervsskibe/færger der skal passere samtidigt med at give plads til små fritidsbåde. Dette vil med stor sandsynlighed betyde at Københavns Havn ikke længere vil være tilgængeligt for fritidssejlere men udelukkende for store erhvervs færger.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, er man velkommen til at kontakte ut.

Bedste hilsner
Alexandra Ferdinandy

Fra: Liv Nørgaard Nielsen
Sendt: 25. januar 2021 21:59
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm Journal nr. TS6040102-00024

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

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

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

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

Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Liv Nørgaard Nielsen

Høringsvar ang. Lynetteholm

d. 24. januar 2021

Jeg skriver for at gøre indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringsvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, jeg finder det dybt problematisk at bygge så tæt omkring Trekroner fortet. Det er en kerne i byens historie, et kendetegn og et 'sømærke' som er af stor vigtighed. Der bør værnes om byens historie i forhold til både forter og eks. Nyholm.

Samt at processen omkring høringerne bør forlænges grundet omstændighederne ved Corona, således at der gives mulighed for reel debat og orienteringsmøder.

Samt at beslutningen at så stort anlægsprojekt som vil ændre landets hovedstad så markant, først bør træffes efter valg til borgerrepræsentationen til november.

Klagepunkter:

- 1) Transporten af jord vil betyde unødigt trængsel i byen
- 2) Transporten af jord vil betyde unødige støjgener særligt for naboer på Refshaleøen, Holmen og Christianshavn
- 3) Luftforureningen vil øges. København har allerede problemer med at overholde EU's grænseværdier for luftforurening.
- 4) Københavns kommune eget formulerede ønske om at blive CO2 neutral og en bæredygtig by rimer meget dårligt på et sådan projekt.
- 5) Margretheholm havn og kulturen omkring lystbådehaven vil reelt ikke kunne fungere i hele den meget lange etableringsfase. Og vil derfor ødelægges.
- 6) Der argumenteres for at projektet er et klimatilpasningsprojekt. Men projektet indeholde reelt ikke nogen løsning på at lukke havnen af for stigende havvand.
- 7) Projektet handler mere om at sikre By og havn økonomisk, end at skabe en holdbar og positiv udvikling af havnen
- 8) Projektet handler mere om at have et sted at 'dumpe' uønsket forurenede jord, end et reelt behov for at udbygge jorden.
- 9) København har mange nabokommuner som ønsker sig byudvikling og nye indbyggere. Byen kan vokse i andre retninger

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:

- 10) Påvirkninger af biodiversiteten i det kystnære havmiljø

- 11) Forstyrrelse af havets nuværende strømninger, som vil påvirke både livet i havet og fritidssejleres forhold
- 12) Negativ påvirkning af havmiljøet og havnemiljøet i hele anlægsperioden. Et havnemiljø som er blevet en af de store styrker i byens liv og miljø.

Med venlig hilsen

Lektor Janni Petersen

Fra: Rune Dige Brandrup
Sendt: 25. januar 2021 21:51
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Som beboer med vinduer ud til Vermlandsgade 23 er jeg er meget bekymret over udsigten til den planlagte voldsomme stigning i af tung trafik i forbindelse med den mulige anlæggelse af Lynetteholm i mange år. Det vil medføre trafikstøj, trængsel, partikelforurening og øget trafiksikkerhed lige udenfor min dør.

Hvis adgangen til Lynetteholm via Vermlandsgade gøres permanent vil generne gøres permanente.

Både anlæggelsen og den senere planlagte brug af Lynetteholm harmonere dårligt med visioner om et grønt og cyklende København. Det virker ikke som alternative og mere miljøvenlige anlæggelse er belyst. Projektet harmonere dårligt med byens image som progressive og miljøvenlig by.

Det virker ikke som om alternative klimasikring er belyst ordentligt. Kig til Holland, det har god erfaring med sikring af landet mod stormflod.

Derudover er jeg bekymret for hvordan anlægget vil påvirke Østersøens saltindhold, og påvirke den skrøbelige torskebestand der. Det er ikke ordentligt belyst.

Mvh,

Rune Dige Brandrup

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Som borger i Københavns Kommune skriver jeg med hensigten, at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt '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, samt at sikre at København fortsat bliver en by for alle og at byens grønne fremtid forbliver et fokuspunkt.

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

Venlig hilsen,

Julie Nørgaard Jensen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Sigrid Emilie Poust Casse
Sendt: 25. januar 2021 21:47
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

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

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

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

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

Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

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

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

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

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

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

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj grad skader den demokratiske legitimitet hvad Lynetteholm angår. Da kommunen selv ikke engang formår at holde

et digitalt borgermøde, er det umuligt fra kommunens side at påstå at projektet har nydt en fuld demokratisk proces.

Venligst hilsen
Sigrid Emilie Poust Casse

Kontakt:

Hent [Outlook til iOS](#)

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Harry Milan

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Viggo Aaberg Kærn
Sendt: 25. januar 2021 21:42
Til: VVM-Sager
Cc: info@gunhildaaberg.dk
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholm med høringsfrist den 25. januar 2021

Høringssvar vedr. Lynetteholm med høringsfrist den 25. januar 2021.

Vi kan se, at der i materialet står, at høringsfristen er til den 25. januar 2021. Samtidigt kan vi konstatere, at der på jeres hjemmeside, står at fristen er udløbet se nedestående indklip fra hjemmesiden ([VVM-liste \(tbst.dk\)](#)) Såfremt fristen var inden den 25. januar, vil man på dansk skive "inden" eller "før" den 25. januar 2021. Vi kræver derfor, at nedenstående høringssvar medtages som værende indsendt inden fristens udløb.



Høringssvar vedr. Lynetteholm med høringsfrist den 25. januar 2021

København er en havneby. En yderligere opfyldning af Københavns havn og Øresund med tilhørende byggeri i højden, vil betyde af det eksisterende København kommer længere væk fra havet. Det betyder, at beboer og besøgende i store områder af det eksisterende København vil få reduceret oplevelsen af at være i en havneby, tæt på vandet. Det, at man kan mærke, at man er tæt på vandet er en herlighedsværdi i sig selv. Mange nyder det, at man til tider kan opleve en havbrise. På en varm sommerdag betyder det, at man kan holde ud at være i hovedstaden og at man kan nyde en sommerdag i byen i modsætning til mange andre storbyer, der er lukket inde.

Lynetteholm vil påvirke luftkvaliteten i byen i en negativ retning. Opfyldning af Københavns havn og Øresund vil reducere tilførsel af frisk og ren luft til hovedstaden, hvilket vil få sundhedsmæssige konsekvenser for byens borgere. Bebyggelse af Lynetteholm i højden vil virke som en mur mellem det eksisterende København og Øresund, og vil føre til yderligere reduktion i tilførsel af frisk og ren luft til København.

Lynetteholm med tilhørende bebyggelse og veje vil også føre til øget trafik, som byen i forvejen lider under. Store dele af København vil blive helt omringet af bebyggelse og trafik, hvilket vil få negative sundhedsmæssige konsekvenser.

Man kan se tårne og spir, når man kommer til København, hvilket giver København et særpræg, som man i århundrede har værnet om. Lynetteholmforslaget vil betyde, at vores hovedstad som så mange andre hovedstæder vil blive muret ind af højt byggeri.

København vil med Lynetteholm få reduceret sin identitet og tiltrækningskraft. Herlighedsværdier og kulturhistoriske værdier vil blive reduceret. Sammen med de sundhedsmæssige konsekvenser vil Lynetteholm medføre en værdiforringelse, som merværdien af Lynetteholm ikke vil kunne opveje - heller ikke den økonomiske.

Venlig hilsen

Gundhild Aaberg og Viggo Aaberg Kærn

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Shakir Yousefi

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver som dansk borger bosat i Københavns Kommune. Jeg skriver fordi jeg er stærkt imod bygg projektet "Lynetteholmen" og den Østlige Ringvej. Lynetteholmen er et projekt der vil skabe dyre boliger og vil bidrage til den gentrificeringen byen allerede oplever. Derover er vil de 72 lastbiler i timen, 10 timer i døgnet, hver dag, indtil 2035 formindske bylivet og luftens kvalitet. Når det kommer til vand sikringen af København, er der langt mere miljøvenlige og mindre omkostningsrige alternativer.

Derudover er Københavns kommunes løfter om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholmen og dets associerede projekter. Især når det også fremgår at hele 15% af Lynetteholmens areal skal bruges til parkering.

Øster ringvej vil blot skabe mere biltrafik i København, da dette opfordrer borger til at benytte biler ind over København på deres ruter til og fra arbejde. Dette stikker imod Københavns visioner om at være en grøn by, og modsætter sig den aftale Danmark underskrev i Paris i 2015, hvori Danmarks skulle nedsætte sin samlede udledning drivhusgasser.

Jeg modsætter mig Lynetteholmen og dets associerede projekter. Jeg mener at der kan findes grønnere løsninger i København.

Venligst hilsen,

Clara S. Jeanneret Skovgaard

Kontakt:

Fra: selena broge
Sendt: 25. januar 2021 21:22
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm. Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.

Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

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

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

Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

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

Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Selena Broge

Kontakt:

Fra: Lisa Lind Dunbar
Sendt: 25. januar 2021 21:22
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

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

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

Klagepunkter:

- Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
- Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
- Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
- Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
- Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
- Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
- Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.
- Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden forøges.
- Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.
- Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.
- Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsager at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.
- Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spunsnedsættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.
- Vedr. Punkt 6: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af

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

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

De bedste hilsner / Best regards

Lisa Lind Dunbar

Høringssvar vedr. etablering af Lynetteholm

Ejerforeningen Byhusene Margretheholm, beliggende på Luftmarinegade 2-168, har i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten ("VVM") kommentarer til følgende emner:

- Mangelfuld behandling af projektet som helhed.
- Farlige trafikale forhold på Forlandet/Refshalevej.
- Trafikale gener for bl.a. Christianshavn og Indre By.
- Støjgener, herunder behov for natarbejde.
- VVM-process vs anlægslov.

Mangelfuld behandling af projektet som helhed

Miljøundersøgelsen er specifikt afgrænset til at vedrøre etablering af Lynetteholm samt jordopfyld/deponi. Samtidig hører vi gang på gang fra beslutningstagere, at Østlig Ringvej og metrobetjening er en helt central præmis for byudviklingen i området. Se som eksempel denne formulering fra præsentationen af Lynetteholm på regeringens hjemmeside:

*"Som en helt central præmis for byudviklingen i det nye område skal der etableres ny infrastruktur, der blandt andet kan sikre tilgængeligheden for de nye beboere i områderne. Det drejer sig om en Østlig Ringvej fra Nordhavnen til motorvejen på Amager samt en metrobetjening af området. Byudvikling på Lynetteholmen bidrager til finansieringen af den nye infrastruktur, som man f.eks. kender det fra Ørestad og Nordhavn"*¹

Det er vores klare opfattelse, at man ikke kan miljøvurdere anlægget af Lynetteholm uden som *minimum* at inddrage konstruktionen af Østlig Ringvej og metroen. Projektet hænger uløseligt sammen med infrastrukturanlæggene. Vi anerkender, at både Østlig Ringvej og metro er nævnt flere steder i rapporten, men behandlingen af disse mereffekter på støj, vandkvalitet, klima mv. er mildest talt manglende og overfladisk.

Ligeledes fremgår det tydeligt af den oprindelige principaftale, samt gentagne senere udmeldinger fra Københavns Kommune og By & Havn, at Lynetteholm hænger uløseligt sammen med klimasikring, byudvikling, infrastruktur, mv. Uden efterfølgende byudvikling, vil et væsentligt finansieringsbidrag fx udeblive. Projektet indeholder end ikke et komplet projekt for klimasikring, idet dokporten er ekskluderet fra projektet. Byudvikling og infrastruktur er ligeledes ekskluderet. Der er helt åbenlyst "salami-metoden" der er i brug her. Godkendes og igangsættes dette første projekt, vil udfaldet af den senere beslutningsprocess omkring ringvej, metro og byudvikling allerede været så godt som givet. Konsekvenserne ved ikke at sige B, når vi først har sagt A, er simpelthen for store.

1

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

Vores kommentarer i de øvrige afsnit beror udelukkende på selve rapporten, da vi ikke har andet at lægge til grund. Det betyder ikke at vi legitimerer processen. Det er vores klare opfattelse, at den igangværende process er grundlæggende forkert og bør gå om.

Farlige trafikale forhold på Forlandet/Refshalevej

Ifølge VVM-rapporten forventes en øget trafik af både personbiler og lastbiler på Forlandet og Refshalevej, langs beboelsesområderne Margretheholmen, Quintus Bastion og Charlotte Amalie Bastion. Hvad der på papiret kan lyde som en begrænset påvirkning på strækningen (66 lastbilkørsler, 200 personbilkørsler pr. dag), vil for den pågældende strækning være en markant belastning.

Vejen er smal, mestendels uden cykelsti og fortov og særdeles uegnet til tung trafik. De ca. 2000 beboere på Margretheholm (heraf ca. 500 børn), krydser hver dag strækningen flere gange, bl.a. ifm. transport til/fra skole og arbejde. Med åbningen af Reffen og andre nye attraktioner på Refshaleøen, er trafikken på vejen allerede forøget kraftigt over de seneste år, med et giftigt mix af fodgængere, cyklister, el-løbehjul, varebiler og harmonikabusser.

Vi oplever dagligt, at busser og lastbiler på strækningen krydser de fuldt optrukne linjer, både midt på vejbanen og ind over cykelbanemarkeringer. Fravær af fortov presser gående ud mellem de tunge køretøjer på vejbanen. På en strækning som denne, er 66 ekstra lastbiler pr. dag ikke en "ubetydelig" påvirkning. Det er dødsensfarligt!

I det hele taget synes VVM-rapporten at benytte sig af en fremgangsmåde, hvor man zoomer ud, indtil alle konsekvenser synes "ubetydelige". Det sker hvad angår støj, CO₂-udledning og i særdeleshed hvad angår trafik, hvor rapporten således zoomer ud og konkluderer at påvirkningen af det københavnske vejnet som helhed er ubetydelig. Det er under al kritik, at disse miljømæssige påvirkninger af trafikken og trafiksikkerheden, samt mulige løsninger på de trafikale udfordringer på Refshalevej/Forlandet ikke er undersøgt nærmere i VVM-rapporten.

Københavns Kommune har for nyligt igangsat en forundersøgelse angående "bedre cykel- og gangforhold på Refshalevej". Grundet fortidsminder og fredningslinjer, er udsigterne til at projektet realiseres lange, ligesom manglende trafikplanlægning komplicerer løsningen. Det virker altså usandsynligt, at der vil være sket forbedringer af Refshalevej før anlægget af Lynetteholm påbegyndes. Dette gør os yderligere bekymrede for kumulative effekter af den øgede tung trafik kombineret med vejarbejde på samme strækning strækningen.

Allerede ifm. indkaldelsen af ideer til VVM-undersøgelsen (november 2019) betegnede By & Havn selv ruten via Forlandet/Refshalevej som utilstrækkelig. Vi finder det derfor uforståeligt, at den færdige rapport ikke gør det til et krav og en forudsætning, at den nye adgangsvej via Prøvestenen og Kraftværkshalvøen benyttes til *alle* transporter.

For at undgå en yderligere forværring af den i forvejen farlige trafikale situation, foreslår vi følgende afværgetiltag:

- Vejforholdene på Forlandet/Refshalevej forbedres hurtigst muligt og forud for anlægsfasen, herunder etablering af hævet cykelsti og fortov.
- Den planlagt nye adgangsvej over Prøvestenen og Kraftværkshalvøen bør ligeledes færdigetableres før anlægget af selve Lynetteholm påbegyndes.
- Når den nye adgangsvej står klar, skal det stilles krav om benyttelse af denne gennem hele driftsfasen.
- Bygherre forpligtes til at transportere så meget tungt materiel (sten, sand, spuns) som muligt ad vandvejen.

Trafikale gener for bl.a. Christianshavn og Indre By

Som nævnt i forrige afsnit, finder vi det kritisabelt, at VVM-rapporten gentagne gange zoomer ud, indtil alle konsekvenser ved projektet forsvinder. I afsnit 23.4.2.3 (side 495) finder vi fx denne beskrivelse af de trafikale påvirkninger i projektets driftsfase:

"Generelt vil trafikken i København være upåvirket af flytningen af jordtransporter. De eksisterende jordtransporter, der kører til Nordhavn i dag, vil blot flyttes til Lynetteholm, så på det overordnede vejnet et stykke væk fra Lynetteholm vil trafikbilledet være det samme i dag."

Det er en kæmpe forskel på at køre transporter til Nordhavn, som ligger i yderkanten af byen og er godt vejbetjent, i forhold til at transportere til det inderste punkt i byen gennem trafikale flaskehalse såsom Langebro, Knippelsbro og Christmas Møllers Plads. Af rapportens figur 15-9 (side 348) fremgår det, at man forventer en stigning på hhv. ca 400, 200 og 600 i antal daglige lastbiltransporter gennem disse knudepunkter.

Trafik er ikke en lineær størrelse. Selv små stigninger i trafikale knudepunkter – og her taler vi som bekendt om store stigninger med mange, lange køretøjer – vil have en eksponentiel effekt på køtider, som så vil forplante sig til resten af København. VVM-rapporten er således særdeles mangelfuld ift. at belyse trafikale miljøpåvirkninger, i særdeleshed omkring Christianshavn og Indre By.

Som afværgetiltag foreslår vi:

- Ibrugtagningen af Lynetteholm som jorddepot bør afvente delvis anlæggelsen af Østlig Ringvej. Byggeriet af Nordhavnstunnelen allerede er igangsat, og der bør snarest igangsættes etablering af en videre tunnel over til jorddepotet.
- Jordopfyld kan fragtes ad vandvejen og klappes inden for perimeteren. Den nu ophobede jord ved KMC Nordhavn kan fx fragtes det korte stykke vej med pram og benyttes til at etablere et "brohoved", hvor den ny tunnel kan lande der kan etableres modtageplads for jordtransporter.

Støjgener, herunder behov for natarbejde

Lynetteholm er et ekstraordinært anlægsprojekt, specielt når det ses i sammenhæng med anlæggelse af Østre Ringvej, metroforbindelse, flytning af rensningsanlæg og byudvikling af både Lynetteholm og Refshaleøen. Anlægsfasen er langt længere end fx etableringen af de eksisterende metrostrækninger og vil formentlig overleve de fleste af os naboer. Vi vil fra projektets start være naboer til en byggeplads i resten af vores liv.

Et så ekstraordinært projekt fordrer ekstraordinære hensyn. Miljø-, trafik- og i særdeleshed støjgener bør ikke anses som midlertidige, men som permanente. Derfor bør målestokken for hvad der er tåleligt for naboerne sættes markant højere, end hvis der havde været tale om et fem- eller tiårsprojekt.

Det fremgår af miljøansøgningens side 138, at "der ansøges om lempelse af støjgrænser for rekreative områder fra 40 dB til 50 dB". Det er vores forståelse, at denne lempelse søges for som bl.a. Margretheholm Havn, og formentlig også de rekreative områder i boligområdet på Margretheholm (legepladser og udearealer generelt). Set i lyset af, at anlægsfasen i praksis må vurderes som værende permanent, bør en sådan lempelse ikke tillades.

Yderligere bekymrede er vi for kumulative effekter af støj fra de øvrige anlægsprojekter som må forventes at blive godkendt i kølvandet på etableringen af Lynetteholm, herunder Østlig Ringvej og metro. Samlet set er det svært at forestille sig, at disse anlægsprojekter vil kunne holde sig inden for støjgrænserne.

VVM-rapportens afsnit 27.3.2 (side 599-600) introducerer muligheden for støjende arbejde også om natten:

"Anlægsstøj fra det generelle anlægsarbejde uden ramning, vil også være til stede om natten, da der vil blive arbejdet i døgndrift."

"I løbet af nattetimerne vil støjen potentielt virke mere generende for beboerne nær anlægsarbejdet, og det er muligt at beboerne i dele af Nordhavn og i området syd for Refshaleøen samt beboerne i de husbåde der måtte ligge nær projektområdet, i perioder vil føle at deres nattesøvn bliver forstyrret."

Vi stiller os uforstående overfor, hvordan arbejde i døgndrift kan være nødvendigt i et projekt med en tidshorisont på 50 år. Rapporten nævner selv nogle af de dokumenterede effekter på mennesker af forstyrret nattesøvn og henviser til WHO's retningslinjer om nattestøj, men gør intet for at retfærdiggøre denne sundhedsmæssige konsekvens.

Undersøgelsen synes endvidere ikke at tage højde for de rekreative områder beliggende mellem og omkring bebyggelserne på Margretheholm. I rapportens figur 27-8 (side 600) er vores boliger og de omkringliggende områder med legepladser, fodboldbaner, trampoliner, bådebro, mm. placeret mellem linjerne for 40 og 45 dB(A). Rapporten mangler at gøre rede for afværgeforanstaltninger på det forventelige dette støjproblem.

I det hele taget beskæftiger VVM-rapporten sig i ringe grad med mulige afværgetiltag hvad angår støj fra anlægsarbejdet, hvilket vi finder problematisk.

VVM-process vs anlægslov

Som det fremgår tidligere i dette høringssvar, er vi ikke trygge ved beslutningsprocessen omkring Lynetteholm. Oveni den problematiske og potentielt ulovlige brug af "salami-metoden", virker det som om projektet forsøges hastet igennem uden den nødvendige offentlige debat og inddragelse.

Mens COVID-19 har lagt beslag på de folkevalgte i Borgerrepræsentationen og Folketinget samt alle medier, presser By & Havn på for at anlægsarbejdet i gang i henhold til deres oprindelige køreplan. Projektets i forvejen lange tidshorisont taget i betragtning, burde vi i stedet tage os tid til at få debatteret og truffet beslutninger på en god og demokratisk facon.

Helt konkret, hæfter vi os ved nedenstående i VVM-rapportens afsnit 2.3 side 38:

"Efter den offentlige høring af miljøkonsekvensrapporten samler Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen op på de indkomne bemærkninger og udarbejder en sammenfattende redegørelse til Transportministeren som grundlag for en anlægslov, der skal give By & Havn bemyndigelse til at anlægge Lynetteholm."

Denne passage giver det indtryk, at man vil tage høringssvar til efterretning ifm. udformning af anlægsloven, hvilket da også synes rimeligt. Det viser sig desværre ikke at være tilfældet, idet forslaget til anlægslov er færdigskrevet og sendt i høring 15. januar 2021 med frist 14. februar 2021.² Vedlagt lovforslaget er 112 siders "Bemærkninger til lovforslaget", hvoraf en stor del tydeligvis er baseret på By & Havns VVM-rapport, som endnu er i høring. Fx er de passager fra VVM-rapporten som vi citerer og kritiserer i afsnittet om "støjgener, herunder behov for natarbejde" at finde med næsten identisk ordlyd i lovforslagets bemærkninger.

Det efterlader os igen med et indtryk af, at processen bevidst forsøges forceret, og at der ikke er tid til borgerinddragelse. Hvis ministeriet allerede har accepteret VVM-rapporten og brugt den som grundlag for udarbejdelsen af en anlægslov, hvad er så formålet med VVM-høringen?

Et projekt som Lynetteholm vil for evigt ændre København og Københavns havn. At man tilsyneladende agter at haste projektet igennem undrer og bekymrer os meget. Vi anmoder om, at der tages et skridt tilbage, udføres de nødvendige analyser, undersøges alternativer og planlægges grundigt, således at borgerne får tilstrækkelig mulighed for at forholde sig til projektet i dets meget omfattende og komplekse helhed.

På vegne af Byhusene Margretheholm,

Ditte Marie Hjorth Broe-Westh
Bestyrelsesformand

Annette Holck
Medlem af bestyrelsen

Dea Milo
Medlem af bestyrelsen

Jørn Schou Sandager
Medlem af bestyrelsen

² <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64753>

Fra: Felix K Jensen
Sendt: 25. januar 2021 21:19
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Hej

Jeg skriver ang. den snarlige påbegyndelse af den jordopfyldning man kalder Lynetteholmen.

Jeg har læst by & havns miljøkonsekvens rapport og den efterlader flere spørgsmål end svar. I det følgende berører jeg nogle ganske få af de mange kritikpunkter der kan findes til rapporten.

Rapporten understøtter opførelsen af lynetteholmen trods mange ubesvarede scenarier der er skadelige omgivelserne.

Jeg har flere uddybende spørgsmål til miljøkonsekvens rapporten:

1:

Hvorfor renses den forurenede jord ikke inden den deponeres?

På principskitsen af dæmningen viser i at havstigningen i 2200 vil oversvømme arealet opfyldt af forurennet jord og derved indbygger vi en miljøkatastrofe til fremtidige indbyggere i København der i 2200 ikke nødvendigvis har ressourcer til at hindre denne.

2:

I afsnittet anlægsarbejder skriver i at den forurenede havbund graves op og sendes til deponi i havneslam depot, det erstattes med marint sand suget fra havbund fra krigers flak i Østersøen man forstyrrer altså ikke bare 1 men 2 vigtige havområder ved denne deponeringsløsning. Derefter deponere man forurennet jord fra byggeprojekter ovenpå det rene sand. Det virker kortsigtet for et så langsigtet byggeprojekt at man deponere forurennet jord midt i havnen.

3:

Spunsningen og konstruktionen af dæmningen støjen fra vibrationer skader og skræmmer Marsvin og andre havdyr, på figur 16-2 ser man at marsvin der er uheldig at nærme sig inden for 4 km af dæmningen risikere komplet høretab, rapporten argumentere at marsvinene kan holde sig på afstand men hvad under arbejdsstart og arbejdsstop hvor marsvin opholder sig i deres vante omgivelser tæt ved dæmningen, hvordan skal de nå 4 km væk, et marsvin svømmer Max 17 kmt og har derfor ikke mulighed for at undgå permanent høretab hvilket betyder døden for et havdyr.

4:

I skriver at lynetteholmen anlægges med det formål at komme af med forurennet jord, hvorfor renser man ikke jorden til en renhed hvor den kan spredes inde i landet? Hvis vi kan bygge et forbrændingsanlæg midt i byen kan vi også opføre et jordrensningsanlæg skulle man som borger mene.

I skriver lynetteholmen skal betjene det "lokale" behov for at komme af med jord. Hvorfor tænker man ikke udover kommunegrænsen?

Hvordan vil i bevise at denne forurenede jord ikke eroderes og spreder utilsigtede stoffer i badevandet (i havnen)

5:

I afsnittet 1.13 bundvegetationer og fauna

Der argumentere i for at det 3 km² store areal af tabt ålegræs og andre vandplanter ikke udgør et problem da ålegræs er en almindelig forekommende plante i regionen. I fremkommer med disse påstande uden at nævne den forsnævring af indløbets og tab af ålegræs betydning for badevands kvaliteten i havnen.

I for strømforhold der erodere bundforholdene ned til bar kalkbund til at lyde positivt da de (iflg jer) bilægge bestanden af blåmuslinger.

6:

1.18 i Natura 2000 afsnittet viser i på en ikke kategoriseret figur (metodefejl?)

Hvordan lynetteholmen ligger som centrum og binder de beskyttede områder SE0430183, N144, SE0430162, SE430138, SE0430091, N142, N141, N143

sammen.

I viser selv med jeres støj og forurenings målinger selv at dette bindeleds område mellem disse beskyttede områder vil blive et skadeligt miljø for dyr og planter.

Området hvor lynetteholmen skal ligge spiller en vigtig rolle for alle disse områder.

I 1.18.2 nævner at grænseværdierne ikke bliver overskredet i området N142 hvor marsvin og andre havpattedyr yngler, i går ud fra at disse dyr bliver inde i området, der er derimod klare observationer at marsvin søger føde og erfarings opbygning nær området hvor de i anlægsfasen risikere at miste hørelsen permanent, i må anskueliggøre hvordan marsvinene skal undgå høretab ved arbejdsstop og start eller pauser i arbejdet.

7:

I afsnit 10.4.1 anskueliggør i de ændrede strømforhold ved lynetteholmen, hvor finder jeg de nuværende strømforhold?

I afsnittet 10.8 sammenfattende vurdering tabel 10-3 skriver i at lynetteholmen i driftsfasen vil påvirke strømmen moderat vedvarende (moderat er det næst hårdeste påvirkning) hvad vil denne vedvarende påvirkning betyde for havnebadevandets klarhed og kvalitet?

Jeg ønsker en klar anskueliggørelse af strømforholdene og vandudskiftningen Københavns havn før og efter lynetteholm.

8:

Vedr. afsnit 5 "Alternativer" :

Her berører i ganske kort mulige alternativer

Dem tilbageviser i med at

5.1.1:

klimasikring, altså man skal alligevel opføre et dige.

5.1.2:

At man så skal udvikle andre områder i byen da den vokser.

5.1.3:

Manglende kapacitet til deponering af jord vil forhindre at man kan bygge andre steder i byen (med dette argument understreger i selv hvor bydende nødvendigt det er med en samlet løsning for jordbehandling.)

5.1.5

I kommer ind på at hvis lynetteholm ikke etableres vil trafik mængden i København stige, men samtidig indregner i ikke infrastrukturen som skal bygges via lynetteholmen ind i miljøkonsekvensrapporten, det virker inkonsistent. Skal det forstås som at man ikke kan bygge havnetunnel og dige uden lynetteholm?

Afsnit 5 kommer i mine øjne ikke med nogle relevante alternativer der tjener borgere eller havnens kvalitet.

Kunne man tænke flere små øer bundet sammen af dæmninger der så kunne tages i brug gradvist? Skabe et kanal miljø?

Afslutning:

Jeg håber dette monumentale projekt kan justeres så vi ikke får ødelagt havnens dejlige løb med alt hvad der hører sig til af flora fauna og turister der bader i havnen midt inde i en hovedstad.

Hvis der skal bygges et jordrensningsanlæg og et dige samt en havnetunnel så gør det i stedet for at blokere havnens hovedpulsåre.

Jeg har i sinde at sende skrivelser til alle relevante eu myndigheder med disse alvorlige bekymringer, jeg håber inderligt i gentænker projektet så det ikke handler om at finde plads til forurenet jord midt i en havn der for første gang i århundreder er ren nok til at smide sine børn i på en varm sommerdag.

Mvh

Felix K Jensen

Høringsvar ang. Lynetteholm

d. 25. januar 2021

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringssvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve 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 problematisk. I det hele taget bærer Lynetteholm projektet præg af at være et projekt med mange drømme og manglende realitetssans. På overfladen lyder det godt, men jo længere man dykker ned i det, opdager man flere og flere elementer der strider imod almindelig sund fornuft.

Klagepunkter:

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

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

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

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

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

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

Med venlig hilsen,

Kasper Buch & Sissel M. Kristensen

Fra: Heidi Borg ·
Sendt: 29. januar 2021 10:41
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafiki kommunen.
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

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

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

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

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

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

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsnedsettelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne

aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db⁴.

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

Venligst hilsen,
Heidi Borg

Kontakt:

⁴ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

⁵ <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

visuel kommunikation udtrykt med hjertet

Heidi Borg

Fra: Frida Jans
Sendt: 29. januar 2021 14:02
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar fra Amager Øst Lokaludvalg vedr. VVM for Lynetteholm
Vedhæftede filer: Amager Øst Lokaludvalgs høringssvar - VVM for anlæg af Lynetteholm.PDF; VS_Svarfrist Lynetteholm.PDF

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9047555

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Jeg sender her Amager Øst Lokaludvalgs høringssvar vedr. VVM-undersøgelsen for anlæg af Lynetteholm. Høringssvaret er vedtaget på lokaludvalgsmødet torsdag den 28. januar 2021. Amager Øst Lokaludvalg har fået forlænget sin høringsfrist til 30. januar efter aftale med Gert Agger.

Med venlig hilsen

Frida Jans
Sekretariatsleder og lokaludvalgssekretær
Sekretariatet for Amager Øst Lokaludvalg

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen

Jemtelandsgade 3, 4. sal
2300 København S

Web www.aodelu.kk.dk
EAN 5798009800275



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Udkast til høringssvar vedr. VVM for anlæg af Lynetteholm

29. januar 2021

Amager Øst Lokaludvalg takker for muligheden for at afgive høringssvar vedr. VVM for opførelse af Lynetteholm.

Vi har via Facebook og et online informationsmøde været i kontakt med et bredt udsnit af borgere fra bydelen, ligesom vi har benyttet os af lokalaviserne samt deltaget i By & Havns følgegruppe, med henblik på at tilegne os mest mulig viden om projektet.

Overordnet havde vi gerne set, at der forelå alle VVM'er for det samlede politiske projekt, inklusive metro og ringvej. Vi mener, at det er omgåelse af 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.")

Det forekommer derudover mangelfuldt, at ikke er bestilt analyser for cykelbetjening af Lynetteholm, eftersom cykler er den primære transportform for omkring 30% af Københavnerne, og en forudsætning for overholdelse af Københavns klimamål og trafikmålene i Kommuneplanen.

Opsummering af høringssvarets hovedpointer

1. Øget tung trafik på Nordøstamager kræver bedre støjværn, trafiksikring og tiltag til reduktion af luftforurening.
2. Ønske om mest mulig pramning af jord.
3. Ønske om sydlig kanal til bløde vandtrafikanter adgang til og fra inderhavnen.



Sekretariatet for Amager Øst
Lokaludvalg
Jemtelandsgade 3
2300 København S

www.aeolu.kk.dk

4. CO2-belastning fra anlægsfasen bør begrænses mest muligt.
5. Behov for hyppigere åbningstider for klapbroen ved Margretheholm Havn.

Derudover kommenteres på støjbelastningen for beboere på Margretheholm, samt ønsket om en samlet befolkningsprognose for hovedstadsområdet, flere billige boliger og en bekymring om konkurrencen om deponi-jord med andre anlægsprojekter med jordbehov.

Afslutningsvis opsummeres øvrige bemærkninger fra vores informationsmøde den 20. januar.

1. Behov for kompenserende tiltag som følge af øget tung trafik på Nordøstamager

Jordtransport gennem Nordøstamager øger den tunge trafik på Vermlandsgade og Uplandsgade med 70-80% i anlægsfasen (Se figur 1). De overordnede konklusioner i VVM'en tager udgangspunkt i det samlede trafiktal, inkl. personbiler, men dermed undervurderer man problemet med tung trafik lokalt for beboerne på Nordøstamager.

Særligt de bløde trafikanter til og fra Kløvermarkens mange idrætsanlæg, vil i fremtiden være udsat for flere farlige situationer, hvis der ikke etableres sikre krydsningspunkter.

Samtidig opføres den nye skole på Nordøstamager lige ud til Prags Boulevard med meget få udearealer. Der er derfor brug for at sikre, at skolens børn kan komme trygt til og fra Kløvermarken over Uplandsgade og Prags Boulevard. En "børnepassage".

Trafiksikring er særligt vigtigt, eftersom der er planlagt byudviklingsområder langs Uplandsgade og Ved Amagerbanen. Der er også bekymring for støjens konsekvenser for beboerne på Nordøstamager.

By & Havn bør foretage flere afværgetiltag i forhold til støj, trafiksikkerhed og luftforurening, herunder en nødvendig opgradering af vejnettet. Her tænkes særligt på en ny-indretning af den mest belastede korridor Vermlandsgade-Uplandsgade-Prags Boulevard (Se figur 2) - med en grøn barriere mellem cykelsti og vejbane, støjdæmpende asfalt og flere sikre krydsningspunkter. Med den rette beplantning kan der skabes absorbering af partikler samt reduktion af støj. Den afsatte pulje på 20 mio.kr. til kompenserende tiltag er lagt fra tilstrækkelig.

Lokaludvalget finder, at der bør skabes mulighed for at jordtransporten kan reguleres gennem forpligtelse til at bruge fastlagte ruter på fastlagte tidspunkter for at undgå transporten foregår på tidspunkter, hvor trafikbelastningen i området i forvejen er stor.

Lokaludvalget ønsker fortsat at der udarbejdes en samlet trafikplan for Nordøstamager.

2. Ønske om mest mulig pramning af jord

I lyset af den store stigning i tung trafik, er det vigtigt for Amager Øst, at så meget jord som muligt prammes ind, for at aflaste vejnettet. Herunder særligt i forbindelse med de kommende byggepladser i Nordhavn.

VVM-rapporten konkluderer, at der udledes mere CO₂ fra pramning end fra lastbiler. Men her er ikke undersøgt mulighed for el-pramme og omlastningsmaskiner på el. Der bør sikres omlægning af pramme og omlastningsmaskiner til eldrift snarest muligt.

3. Ønske om sydlig kanal til bløde vandtrafikanter adgang til og fra inderhavnen.

I forbindelse med at Lynetteholm etableres, vil man lukke Lynetteløbet. Lynetteløbet bruges i dag af lystfartøjer, dvs. sejl- og motorbåde samt joller, kajaker, robåde m.fl. De skal fremover passere igennem Kronløbet sammen med Oslofærgen og krydstogtskibe. De små fartøjer vil opleve et tættere og mere uroligt løb i Kronløbet, særligt når bølgerne går højt og banker mod Lynetteholms nordlige spuns-perimeter. Det vil givetvis afholde nogle sejlere i at sejle ud i Øresund. Samtidig vil Lynetteholm danne en stor omvej for sejlere mellem Amagers østkyst og inderhavnen.

Der bør derfor som del af projektet skabes en sydlig kanal for mindre både, syd om Lynetteholm. Fx mellem Margretheholm Havn og inderhavnen – dvs. under Refshalevej, i tråd med lokaludvalgets vision om "Den blå sti" mellem Øresundskysten og Inderhavnen.

Etablering af en sydlig kanal vil fastholde byens maritime identitet og kan med fordel suppleres med indre kanaler i kvarteret, efter samme model som Sluseholmen.

4. Ønske om mindre CO₂-belastning fra anlæg

Et stort anlægsprojekt, der anvender fossile drivmidler, harmonerer dårligt med Københavns 2025-klimaplan og det nationale mål om 70 pct. CO₂-reduktion. Og betyder samtidig øget luftforurening i København.

Der bør stilles krav til byggepladserne om brug af CO₂-neutrale drivmidler overalt, hvor det er muligt. Dette kan gøres i et udbud, ved at stille krav til CO₂-udslip eller fossilfrihed.

Desuden bør der stilles krav om fossilfri jordtransport, og projektet bør i det hele taget bidrage til at drive markedet fremad.

I øvrigt bør der kompenseres for de fossile udledninger som er uundgåelige. Eventuelt gennem skovrejsning på Lynetteholm, så længe areaerne ikke anvendes til byudvikling.

5. Behov for hyppigere åbningstider for klapbro ved Margretheholm Havn

Margretheholm Havn vil i fremtiden blive hæmmet af en bro, hvor lastbiler skal køre jord kontinuerligt i dagtimerne. Der er lagt op til at broen åbnes tidlig morgen, og derefter først ved aftenid - og ellers hele weekenden.

Det vil være hensigtsmæssigt, at der sikres yderligere åbninger af broen i løbet af dagtimerne, fx med times-intervaller.

Øvrige bemærkninger

I det følgende opridses en række supplerende pointer til planerne om Lynetteholm:

Bekymring om støjbelastning for beboere på Margretheholm

Boligerne på Margretheholm vil i anlægsfasen ligge konstant inden for områder med 40 dB og derover (Se figur 3). Når man erindrer problemerne med at indfri støjkrav ved byggeriet af metro-cityringen, er det vigtigt at anlægsprojektet for Lynetteholm giver større sikkerhed for beboerne, samt de mange som arbejder på Refshaleøen.

Det fremgår af tabellerne, at aktiviteterne på anlægget i døgtimerne har et niveau på 110 dB og spunsaktivitet om dagen er på 125 dB, svarende til en mellemting mellem en rockkoncert og en flymotor. Vi er derfor meget interesserede i de faktiske foranstaltninger som vil kunne afbøde denne type støj.

Lokaludvalget opfordrer til, at der udarbejdes støjkort, som viser den faktiske støj i dag- og aften timerne, frem for døgngennemsnit, da den faktiske støj er højere end figur 3 angiver.

Ønske om samlet befolkningsprognose for Hovedstadsområdet og billige boliger

Lynetteholm anlægges med henblik på senere byudvikling. Vi har imidlertid ikke kunne finde analyser af den samlede forventede befolkningsudvikling i Storkøbenhavn, samt hvordan og hvor den udvikling vil forløbe med eller uden byudvikling på Lynetteholm. Sådanne analyser bør tilvejebringes inden en endelig vedtagelse af projektet, eftersom byudvikling er en af de fire årsager til anlæggelsen af Lynetteholm. En sådan analyse kunne f.eks. danne baggrund for en yderligere etapeopdeling af Lynetteholm, i takt med at behovet for byudvikling manifesterer sig.

Det er vigtigt med en blandet by til alle indkomstgrupper. Det fremhæves i den sammenhæng, at Lynetteholm skal dæmme op for prisstigningerne på boligmarkedet. Imidlertid vil man ikke gå efter et bilfri byudviklings-scenarie, eftersom det "vurderes at have en negativ effekt på byggeretspriserne på Lynetteholm, hvilket påvirker finansieringsmulighederne ved salg af grunde". Vi mener det er problematisk at afskrive den mulighed på forhånd, eftersom øen ikke ligger optimalt for trafikafvikling.

For at tilvejebringe billige boliger mener vi, at der naturligvis skal opføres 25% almene boliger. Samt at man skal satse på fællesbyg (byggeforeninger). For at skabe billige lejeboliger foreslår vi desuden, at By & Havn, som noget nyt, selv udvikler og udlejer af en vis mængde lejeboliger til en rimelig pris.

Bekymring om mængden af deponi-jord til rådighed i Hovedstadsområdet.

Det fremgår af stormflodsplanerne fra Københavns Kommune, Tårnby og Dragør, at der skal opføres diger rundt om hele Amager. Dertil kommer planerne om flere øer ved Avedøre Holme. Der risikerer derfor at være "kamp" om deponi-jorden i fremtiden.

VVM-rapporten forholder sig desuden ikke til, at den nye politiske affaldsaftale fratager kommunerne pligten og retten til at anvise depotering af jord, ligesom affaldsaftalen gør det usikkert, om By & Havn vil modtage samme mængder jord som hidtil, fordi affaldsjord underlægges fri konkurrence.

Vi mener det er vigtigt at vide, hvor meget jord, og hvilke typer jord, de andre store anlægsprojekter kræver. Samt at der udarbejdes en ny prognose for jordleverancer fra Storkøbenhavns byggepladser, med de ændrede forudsætninger. For at kunne vurdere, om der vil være en usund intern konkurrence om jord mellem flere offentlige anlægsprojekter, og hvad det vil betyde for Lynetteholms økonomi og tidsplan.

Borgernes bemærkninger fra informationsmødet den 20. januar

Her opridses en række bemærkninger fra informationsmødet, som ikke er dækket ovenfor.

- Ønske om længere høringsfrist på grund af corona-situationen.
- Bekymring for øget trafik på Amager Strandvej, som allerede er belastet.
- Behov for nye investeringer i vejnettet i Amager Øst.

- Bekymring for den samlede drivhusgasudledning for Lynetteholm set i et livscyklusperspektiv inklusive afledte infrastrukturprojekter.
- Bekymring for ålegræs og havbund mod øst ud i Øresund.

Venlig hilsen

Susanne Møller, Formand for Amager Øst Lokaludvalg

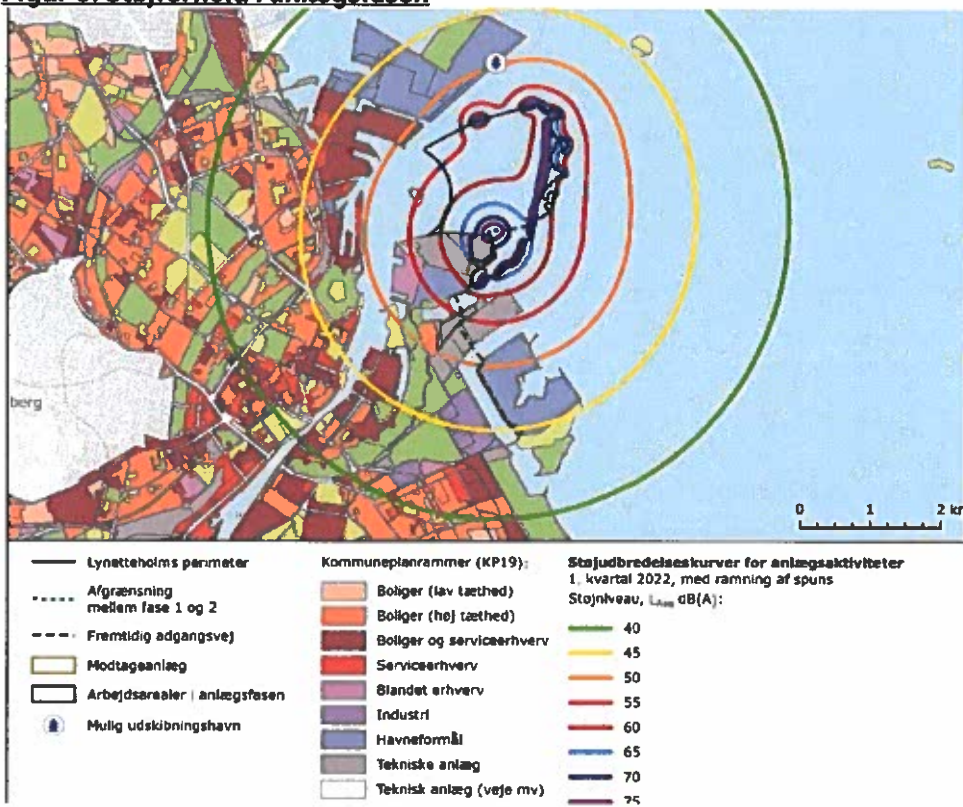
Figur 1. Vedrørende tung vejtrafik

Veje	Baggrundstrafik år 2035		Ny tung trafik v. 2,6 mio. t	Pct. ændring	
	Samlet trafik	Heraf tunge køretøjer		Samlet trafik	Tunge køretøjer
Ved Stadsgraven	16.000	1.120	360	2%	32%
Torvegade	26.000	1.300	180	1%	14%
Vermilandsgade	11.600	766	540	5%	70%
Uplandsgade	10.400	687	560	7%	82%
Amager Strandvej	17.000	2.057	10	0	0

(Kilde: By & Havns slides til Borgerrepræsentationen)

Figur 2. Udvikling i lastbiltrafik

(Kilde: Miljøkonsekvensrapport)

Figur 3. Støjforhold i anlægsfasen

(Kilde: Miljøkonsekvensrapport)

Fra: [Niels Wilken](#)
Til: [Frida Jans](#)
Cc: [John Christian Svane](#)
Emne: VS: Svarfrist Lynetteholm
Dato: 1. december 2020 15:44:17

Jeg har talt med Gert, som er TBST's mand på VVM-området og han gav grønt lys til at flytte svarfristen. Han har bekræftet på skrift her

/N

Fra: Gert Agger
Sendt: 1. december 2020 15:40
Til: Niels Wilken
Emne: Svarfrist Lynetteholm

Hej Niels

Jeg skal hermed bekræfte, at vi har aftalt, at lokaludvalget, aht. udvalgsmøde, kan få udskudt svarfristen ift. høring af miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm. Høringssvaret skal være Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i hænde senest 30. januar 2021.

Mvh

Gert Agger
Specialkonsulent, VVM
Plan og Klima

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

www.tbst.dk

870

Fra: Simone Graugaard Løkke
Sendt: 25. januar 2021 22:47
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Hej

Hermed vedhæftet mit høringssvar angående projekt Lynetteholm.

Med venlig hilsen
Simone G. Løkke



[Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm.pdf](#)

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

1. Den tunge lastbiltrafik gennem København vil på negativ vis påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere - tværtimod er projektets estimerede boligydelse alt for høje til den almene lejers kapacitet.
3. Lynetteholm og associerede projekter er i komplet overensstemmelse med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen, som også er i strid med byens grønne profil
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venlig hilsen,

Simone Graugaard Løkke

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

872

Fra: jan svendsen <
Sendt: 23. januar 2021 16:04
Til: VVM-Sager
Emne: Lynnetteholm

Sendt fra min iPhone

Fra: molly hørn carlsen
Sendt: 24. januar 2021 21:03
Til: VVM-Sager
Vedhæftede filer: Indsigelse mod lynetteholmen.PAGES

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 9047646

874

Fra: Marta Lisa Díaz
Sendt: 25. januar 2021 08:09
Til: VVM-Sager
Emne: Høring Lynetteholm en (første mail jeg sendte var uden vedhæftet fil)

Til rette vedkommende

Mvh
Marta Diaz

