
Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Bjarne Eilertsen (sjusefine@icloud.com)
Titel: Bemærkning til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm
Sendt: 24-01-2021 22:28
Bilag: Lynetteholm indsigelse mod lokalplan januar 2021.pdf;

J.nr. 2020-2513

Indsigelse og konstruktive bemærkninger til **forslag til lov om anlæg af Lynetteholm** (jorddepot i Øresund).

Jeg skal venligst bede jer tage mine vedhæftede seriøse og meget relevante bemærkninger med i betragtning for at forhindre den meget store fejltagelse det vil være, at igangsætte et 30 - 40 årigt projekt med opfyldning af det desværre helt uigennemtænkte jorddepot i Øresund.

Samtidig vil jorddepotet for altid vil lukke den unikke og smukke historiske indsejling til Københavns Havn fra Flakfortet, Middelgrund og Trekroner og fremtidens byggeri på jorddepotet er ikke på nogen måde beskrevet eller reguleret!

Et i alle forhold meget ufølsomt og grusomt indgreb, som fremtidige generationer vil græmmes over kunne lade sig gøre, hvis det gennemføres.

Lad fornuften råde og find andre steder til affaldsjorden.

Med venlige og forhåbningsfulde hilsner

Bjarne Eilertsen

INDSIGELSE MOD ETABLERING AF LYNETTEHOLMEN

Korte og relevante kommentarer *med kursiv* til By & Havns egen introduktionen til planerne om Lynetteholmens jorddepot

Lynetteholm løser fire store udfordringer for København

1. **Klimasikring:** Vandstanden i København forventes at stige med cirka en halv meter inden 2100. Med Lynetteholm kan København stormflodssikres fra nord. Dermed slipper man for at hæve kajkanten eller bygge en mur til at sikre sig mod stormflod langs den indre del af havnen, hvilket vil tage udsigten langs inderhavnen og forringe adgangen til vandet.

***Kommentar:** Stormflodsikring sker mest elegant med diger – få inspiration i Holland, som ved hvad det drejer sig om. Der laves en gennemsejling separat til lystbåde og én til erhvervsfartøjer. Portene kan lukkes hvis vandet stiger og vi fastholder den sikre adskillelse af fritids- og erhvervstrafik. Lynetteholmen forringer netop ubetinget adgangen til vandet og havnen. Udsigten langs inderhavnen? Se næste kommentar.*

2. **Byen vokser og boligpriserne stiger:** Frem mod 2050 kommer der ca. 150.000 flere københavnere. Lynetteholm vil skabe mulighed for et byudviklingsprojekt med plads til boliger til 35.000 københavnere og lige så mange arbejdspladser. På den måde kan man få mulighed for at skabe plads til flere københavnere, uden at boligpriserne stiger mod himlen.

***Kommentar:** Visualiseringen af Lynetteholmen (medsendt) viser INTET om de fremtidige byggerier. Det bliver en bydel med indbyggerantal som i Hillerød men på et langt mindre areal. De høje bygninger vil tage al udsigt langs inderhavnen og for alle i Århusgadekvarteret/Nordhavn, Langelinie m.fl. Boligpriserne vil jo netop stige til himlen takket være den fremtidige udsigt fra Lynetteholm direkte til Øresund og havnen. Byens nye luksusboliger a'la Tuborg Nord Havn. (medsendt de nyeste boligbyggerier i Sydhavnen – suk)*

3. **Trængsel:** Trængselsproblemerne i København stiger i takt med, at der bliver flere københavnere. Salg af grunde på Lynetteholm skal være med til at finansiere ny infrastruktur, så man kan komme til og fra den nye bydel, og som samtidig kan være med til at lede trafikken uden om Københavns centrum og fremtidssikre metrobetjeningen i hele byen. Undersøgelserne giver tre muligheder for linjeføringen af ny metro samt ni linjeføringer for en Østlig Ringvej fra Nordhavn til Amagermotorvejen eller Øresundsmotorvejen ved lufthavnen.

***Kommentar:** Her er den egentlige årsag til jorddepotet Lynetteholmen. Penge. Byggeretterne skal selvfølgelig sælges dyrest muligt til developere, som bagefter opfører luksusbyggerier.*

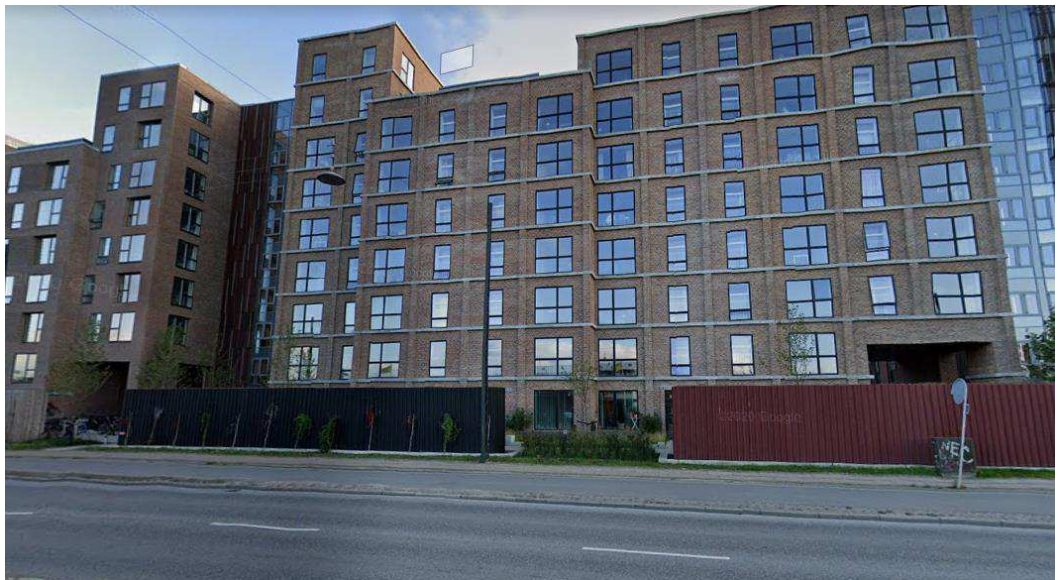
4. **Overskudsjord fra byens byggerier:** Lynetteholm kan etableres med overskudsjord bl.a. fra byggeri i byen, metroarbejde og Østlig Ringvej. Jordopfyldningen ifm. Lynetteholm forventes at dække Københavns Kommunes behov for at komme af med jord i mange år fremover.

***Kommentar:** By & Havn indrømmer at det er derfor man ikke valgte den mest nænsomme og oplagte løsning med diger og porte/sluser. Overskudsjord kan fint og langt mere miljøvenligt køres UD af storbyen til støjvolde langs motorveje, sjove skibakker og mange andre ting.*

By & Hans romantiske visualisering af Lynetteholmen:



Den mere realistiske fremtidsvision for Lynetteholmen med 35.000 indbyggere + erhverv:



Vi er mange borgere som ser frem til at blive hørt og få stoppet dette absurde projekt med endnu et jorddepot og spunsvægge ude i vores dejlige Øresund og som vil spolere det elegante område omkring Trekroner og Middelgrunds Fortet.

Først og fremmest bliver projektet besluttet på en uoplyst grundlag, hvor den kommende højhusbebyggelse på Lynetteholm slet ikke beskrives.

Stop projektet i tide inden havnen helt uden mening svines til af spunsning og jordkørsel.

Med venlig hilsen

Bjarne Eilertsen, mobil 6016 8456
Storegade 64, 4780 Stege

Bjarne Eilertsen

sjusefine@icloud.com

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Hørings svar vedr. Anlægslov for Lynetteholm

Indledningsvis, vil vi gerne bemærke at det er meget uheldigt at store ejerforeninger på Margretheholm og Quintus Bastion ikke er medtaget på høringslisten. Disse områder har tilsammen over 2000 beboere, der vil være direkte naboer til anlægget.

Projektets helhed mangler undersøgelse

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør klarlægges ind man begynder at anlægge dele der skal indgå i denne.

Undersøgelser af infrastruktur bør være en del af det indledende arbejde før anlægsloven behandles. Det er useriøst at anlægge en hel ø, med den begrundelse, at der skal bygges på den, uden at gøre det klart for alle hvad det vil indebære af infrastruktur.

Forslag om opdeling af projektet

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel. Dette dige kan så på et senere tidspunkt udvides med det foreslået Lynetteholm. Diget kan følge den indre perimeter med mulighed for at anlægge yderligere ud i Øresund.

Klimamål og CO2

København har et erklæret mål om at blive CO2 neutral i 2025, et projekt som Lynetteholm vil umuliggøre denne målsætning. Dels i kraft af udledninger fra anlæg, derefter ved at skabe mere vej (bla havnetunnel) der vil give mere trafik og flere udledninger. Politisk vil der argumenteres for at biltrafik snart vil være elektrisk, men det er stadig problematisk at sikre naturressourcer til at fremstille disse tons tunge køretøjer der står stille det meste af tiden. Er der vej, vil der blive kørt på dem, er der fortsat frivej vil flere anskaffe sig deres første bil eller bil nummer 2.

Der er ikke blev præsenteret alternativer

Projektet er formuleret på én måde og alternative undlades eller undersøges ekstremt overfladisk. Et projekt af denne størrelse, der vil have indflydelse på hele Hovedstaden for evigt, og med en anlægsfase på 30 år, må forventes at leve op til en højere standard.

Alternativer til:

- Jorddeponi evt. med henblik på senere udnyttelse i andre anlægsprojekter.
- Klimasikring igennem anlægning af diger med plads til rekreative områder.
- Metoder til at få jorden sejlet til Lynetteholm, f.eks udskibning fra Avedøre Holme

Resource behov

Det anslås at der skal benyttes op til 83 millioner tons jord til Lynetteholm. Dette er ressourcer der kan, og skal anvendes langt klogere end at smide i havet. Ved at slå et så

stort brød op, binder By & Havns sig til opgaven om at tiltrække nok jord til at fylde den perimeter, der anlægges. Dette vil unægteligt komme til at modarbejde klimamål, både kommunens, folketingets og FN's verdensmål.

Adgangsveje

Det beskrives, at adgangsvejene søges at blive gjort permanente, hvis dette er tilfældet, er det bydende nødvendigt at den fornødne infrastruktur for den færdige Lynetteholm analyseres, så der kan laves kvalificerede bud på fremtidens infrastruktur behov. Derfor skal der behandles alternativer til en klappbro foran Margretheholm Havn, og de skal behandles med en seriøsitet, der er Danmarks største sejlklub værdig, også selvom løsningerne måske er dyre eller vil tage længere tid. Det vil tjene sig hjem på den lange bane. Alternativer der bør undersøges: en komplet tunnel fra kraftværkshalvøen eller prøvestenen og frem til nordsiden af Refshaleøen. Dette både for at sikre at den midlertidige adgangsvej kan bære den trafik der er nødvendig efter anlægsfasen, for at skåne området for store mængder luftbåren skidt. Alle både og bebyggelser i området vil være dækket et fint lag støv/sand, noget der kendes til i detaljer fra kullageret på kraftværkshalvøen.

Skulle den nye østlige adgangsvej vise sig at være utilstrækkelig er der ingen forpligtelse til ikke at benytte sig af Forlandet/Refshalevej. Denne strækning er ekstrem sårbar for bløde trafikanter. Der er flere sving på vejens forløb der mindsker udsynet. Der er meget få strækninger med cykelsti og derfor skal vejen deles af flere. Vejen er den del af 2A bussen er en ledbus og med sin ekstra længde er den medvirkende til at skabe farlige situationer, når tungt lastede lastbiler skal passere.

Vejens tilstand er i øvrigt meget ringe, og den bør derfor udbedres og trafiksikres før den benyttes til materielkørsel.

Udover det, er der i de første 2 år af anlægsfasen, besluttet at 30 lastbiler dagligt skal køre frem og tilbage via Forlandet/Refshalevej. Det er angivet i VVM rapporten at det vil være ubetydeligt. Dette er ganske enkelt ikke i tråd med den oplevede virkelighed. I forvejen har Reffen Streetfood medført en enorm trafik både mht. Gående, cyklister og biler. Som det er nu, er det meget farligt at krydse vejen, fordi den snor sig. Der børn helt ned til 6 års alderen der skal over vejen til og fra skole, med masser af biler, dårlig udsyn, ingen trafiklys, og så skal de så udsættes for 60 lastbiler. Det er for farligt.

Trafikmåle punkt T6 – Kløvermarksvej er udført i 2017. Dette er meget problematisk, da det ikke giver et retvisende billede af omfanget af bløde trafikanter på strækningen af Refshalevej efter Forlandet og videre ud mod Refshaleøen. Det er dette punkt rigtig mange bløde trafikanter og busser fra Christianshavn støder til. Reffen Street Food tiltrækker i sommerhalvåret, efter eget udsagn 1.000.000 besøgende fordelt på alle ugens dage. Dette stykker er ydermere det snævraste stykke mod Refshaleøen. Det er derfor bydende nødvendigt at der laves en ny trafikmåling ved indgangen til Refshaleøen for at kunne bestemme den trafikale og sikkerhedsmæssige påvirkning.

Arbejdsplads ved Kraftværkshalvøen

I udkast til anlægslovet, afsnit 7.4.1, står der at der vil være visuel påvirkning og øget belysning der kan virke generende. Det bekymrer os imidlertid, da 430 lejligheder i ejendommen Udsigten har et eller to soveværelser mod Øst, altså mod arbejdspladsen.

Derfor forventer vi at det omtalte skærmende beplantningsbelte udvide betragteligt. Da det i dag, på ingen måde er tykt nok til at skærme.

Støj og forurening

Adgangsvejen over Margretheholm Havn mangler at blive undersøgt for støj. Det virker meget useriøst at dette ikke er blevet gjort. Der bør allerede nu blive tænkt ind, at der skal sættes støjværn op på vestsiden der vil skåne havnen og bebyggelse på Margretheholm, der har >350 soveværelser ud mod den østlig adgangsvej.

Adgangsvejen bør også søges belagt med støjreducerende belægning. Endvidere hvad betyder for os de 2000 beboere, heraf ca. 500 børn, vores sundhedstilstand, at vi skal udsættes for massiv støj, møg og forurening. Man ved jo, at ens liv bliver betydeligt forkortet, når man er udsat for den slags partikler - og her taler vi om 30 år!

På s. 63, afsnit 7.18.1.2, nævnes der at beboere syd for Refshaleøen vil i perioder føle at deres nattesøvn bliver forstyrret, da anlægsarbejdet vil foregå døgnet rundt. Det er en klar mangel at man ikke kan læse hvor kraftig en støj der regnes med. Derudover må det også forventes at der bliver lavet en på hinanden antal dage, sådan arbejde må finde sted. Det er utilstrækkeligt, blot at konstatere at det bliver et problem for et stort område med over 2000 beboere, inklusive børn og unge.

Påvirkninger af lokalmiljø

Jorddepot har åben for modtagelse i hverdage 07-16. Dette dækker over det tidsrum hvor alle børn skal til og fra skole, daginstitutioner og fritidsaktiviteter.

Lokationer det især vil blive direkte berørt af jordtransporter i det nævnte tidsrum:

- Kløvermarken, fodbold
- Spejdergruppen sønderbro 1
- Den Integreerede børneinstitution Børnehuset ved Volden, Ved Stadsgraven
- Fritidslivet omkring Margretheholm Havn
- Forurening og støj ved den kommende Kløverparken
- Ny skole på Holmbladsgade, med 50m til Uplandsgade.

Det er især problematisk at det vurderes, på side 60, afsnit 7.15.2.3, at partikelforurening vurderes til at være en lille påvirkning. Det angives at partikler og støv hurtigt vil aftage med afstand til vejen. Problemet er at ovennævnte lokaliteter ligger langs vejen, og har altså ingen afstand. Dette skal belyses før end påvirkninger af børn og unge vurderes til at være lille.

Salami metode / slicing

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

Økonomisk usikkerhed

Der regnes med at betaling for at modtage jord holder en minimumspris, en pris der i det senere stykke tid er steget og må forventes at falde igen. Specielt set i lyset af affaldshåndtering, herunder jord, skal liberaliseres og markedsudsættes med henblik på genanvendelse, som aftalt i Affaldsforliget fra juni 2020. Selvom det kan argumenteres at opfyld af Lynetteholm til at kunne udstykke byggegrunde er genanvendelse, så er det ikke hensigten med forliget. Derudover beslægtet et opfyld af Lynetteholm, enorme mængder jord der må forventes at mangle i andre gode anlægsprojekter rundt om i Hovedstaden samt resten af Sjælland.

Et af disse anlæg er Avedøre Holme der vil være i direkte konkurrence med Lynetteholm om at aftage jord. Det projekt har en nødplan om at tiltrække jord fra Sverige hvis der ikke skulle være nok i Hovedstadsområdet. Med andre ord bidrager Lynetteholm med at hæve CO2 udledningen i Avedøre Holme projektet.

Udsættelse af høringsfrist

Mange borgere og politikere har kæmpet for at få udsat deadline af hørings svar. Årsagen til dette er mange:

- Vi står i en situation fuldstændig uden sidestykke, nemlig Corona pandemien.
- Perioden ligger oven i en periode hvor der har været nedlukning af skole i en stor del af tiden, der giver hjemmeskoling. Det afskærer en stor del af familierne fra at bruge den fornødne tid til at sætte sig ind i de omfangsrige konsekvenser af dette projekt.
- Perioden er også lagt oven i Jul og Nytår der måske normalt ville give ro på, men på grund af pandemien har oplevelsen hos de forskellige familier været det modsatte.
- Kort før Lynetteholm blev præsenteret offentligt, blev det kystområde By & Havn råder over, udvidet og taget fra kystdirektoratets områder. Lynetteholm ligger på en måde at det handler om kystanlæg, og der er normalt en høringsperiode på 6 måneder for disse projekter.
- Et projekt der skal tage 30 år at anlægge og yderligere 20 år at udvikle, altså en samlet periode på eller over 50 år. En periode der udgør 2 generationer!
Dette hastes igennem. Nok har projektet været kendt siden slutningen af 2017, men det er først ved denne VVM undersøgelse af projektet er konkret nok til at blive debatteret i offentligheden med vægt.
- Anlægsloven der baseres på denne VVM undersøgelse, er der allerede lavet udkast på og sendt i høring, uden kendskab til udfaldet af denne VVM undersøgelse. Det er forkasteligt i et demokratisk samfund som det danske. Demokrati tager tid, at haste ting igennem, er at modarbejde demokratiet.

Derfor skal projektet sættes på pause og inddrage alle borgere, der har noget på hjertet, og der skal bruges masser af tid og energi på at diskutere alternativer og levere folkeoplysning.

Med venlig hilsen

Sebbe Bo Selvig, Enel Laura Pagaard Selvig, Wilma Fri Pagaard Selvig, og Arthur Pagaard Selvig

Margretheholmsvej 72, 1th. 1432 København K

Hørings svar 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. Den øgede mængde af lastbiltrafik gennem Christmas Møllers plads vil negativt påvirke livskvaliteten for beboere der bor langs og nær strækningen. Dertil er der stor bekymring for trafiksikkerheden herunder særligt for skolebørn.**
- 2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.**
- 3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'**
- 4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.**
- 5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**
- 6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.**
- 7. 7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.**

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

Endvidere vil der ved det udpegede knudepunktet, Christmas Møllers Plads, for den tunge trafik samt på de transportveje hertil være en forhøjet risiko for højresvingsulykker samt

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

usikkerhed for de mange skolebørn som skal færdes langs vejene og overkryds til skoler på Christianshavn, Amager Fælled, Islands Brygge og den nye Amagerbro skole.

Vedr. Punkt 2: Boliguisikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger på Lynetteholmen. Der københavnske boligprisudvikling har ikke set et markant fald i forhold til flere billige boliger uagtet at der de sidste 20 år er opført mange boliger bl.a. på amager, Carlsberg Byen, Nordhavn m.fl.

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. 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 boliguisikkerheden 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.

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Venligst hilsen,

Anne Fangel Arnhild og Philip Naegeli Arnhild

Amager Fælledvej 7, st.th

2300 København S

Kontakt:

Philip.n.a@city.dk

Anne.arnhild@gmail.com

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Hørings svar vedr. Anlægslov for Lynetteholm

Indledningsvis, vil vi gerne bemærke at det er meget uheldigt at store ejerforeninger på Margretheholm og Quintus Bastion ikke er medtaget på høringslisten. Disse områder har tilsammen over 2000 beboere, der vil være direkte naboer til anlægget.

Projektets helhed mangler undersøgelse

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør klarlægges ind man begynder at anlægge dele der skal indgå i denne.

Undersøgelser af infrastruktur bør være en del af det indledende arbejde før anlægsloven behandles. Det er useriøst at anlægge en hel ø, med den begrundelse, at der skal bygges på den, uden at gøre det klart for alle hvad det vil indebære af infrastruktur.

Forslag om opdeling af projektet

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel. Dette dige kan så på et senere tidspunkt udvides med det foreslået Lynetteholm. Diget kan følge den indre perimeter med mulighed for at anlægge yderligere ud i Øresund.

Klimamål og CO2

København har et erklæret mål om at blive CO2 neutral i 2025, et projekt som Lynetteholm vil umuliggøre denne målsætning. Dels i kraft af udledninger fra anlæg, derefter ved at skabe mere vej (bla havnetunnel) der vil give mere trafik og flere udledninger. Politisk vil der argumenteres for at biltrafik snart vil være elektrisk, men det er stadig problematisk at sikre naturressourcer til at fremstille disse tons tunge køretøjer der står stille det meste af tiden. Er der vej, vil der blive kørt på dem, er der fortsat frivej vil flere anskaffe sig deres første bil eller bil nummer 2.

Der er ikke blev præsenteret alternativer

Projektet er formuleret på én måde og alternative undlades eller undersøges ekstremt overfladisk. Et projekt af denne størrelse, der vil have indflydelse på hele Hovedstaden for evigt, og med en anlægsfase på 30 år, må forventes at leve op til en højere standard.

Alternativer til:

- Jorddeponi evt. med henblik på senere udnyttelse i andre anlægsprojekter.
- Klimasikring igennem anlægning af diger med plads til rekreative områder.
- Metoder til at få jorden sejlet til Lynetteholm, f.eks udskibning fra Avedøre Holme

Resource behov

Det anslås at der skal benyttes op til 83 millioner tons jord til Lynetteholm. Dette er ressourcer der kan, og skal anvendes langt klogere end at smide i havet. Ved at slå et så

stort brød op, binder By & Havns sig til opgaven om at tiltrække nok jord til at fylde den perimeter, der anlægges. Dette vil unægteligt komme til at modarbejde klimamål, både kommunens, folketingets og FN's verdensmål.

Adgangsveje

Det beskrives, at adgangsvejene søges at blive gjort permanente, hvis dette er tilfældet, er det bydende nødvendigt at den fornødne infrastruktur for den færdige Lynetteholm analyseres, så der kan laves kvalificerede bud på fremtidens infrastruktur behov. Derfor skal der behandles alternativer til en klappbro foran Margretheholm Havn, og de skal behandles med en seriøsitet, der er Danmarks største sejlklub værdig, også selvom løsningerne måske er dyre eller vil tage længere tid. Det vil tjene sig hjem på den lange bane. Alternativer der bør undersøges: en komplet tunnel fra kraftværkshalvøen eller prøvestenen og frem til nordsiden af Refshaleøen. Dette både for at sikre at den midlertidige adgangsvej kan bære den trafik der er nødvendig efter anlægsfasen, for at skåne området for store mængder luftbåren skidt. Alle både og bebyggelser i området vil være dækket et fint lag støv/sand, noget der kendes til i detaljer fra kullageret på kraftværkshalvøen.

Skulle den nye østlige adgangsvej vise sig at være utilstrækkelig er der ingen forpligtelse til ikke at benytte sig af Forlandet/Refshalevej. Denne strækning er ekstrem sårbar for bløde trafikanter. Der er flere sving på vejens forløb der mindsker udsynet. Der er meget få strækninger med cykelsti og derfor skal vejen deles af flere. Vejen er den del af 2A bussen er en ledbus og med sin ekstra længde er den medvirkende til at skabe farlige situationer, når tungt lastede lastbiler skal passere.

Vejens tilstand er i øvrigt meget ringe, og den bør derfor udbedres og trafiksikres før den benyttes til materielkørsel.

Udover det, er der i de første 2 år af anlægsfasen, besluttet at 30 lastbiler dagligt skal køre frem og tilbage via Forlandet/Refshalevej. Det er angivet i VVM rapporten at det vil være ubetydeligt. Dette er ganske enkelt ikke i tråd med den oplevede virkelighed. I forvejen har Reffen Streetfood medført en enorm trafik både mht. Gående, cyklister og biler. Som det er nu, er det meget farligt at krydse vejen, fordi den snor sig. Der børn helt ned til 6 års alderen der skal over vejen til og fra skole, med masser af biler, dårlig udsyn, ingen trafiklys, og så skal de så udsættes for 60 lastbiler. Det er for farligt.

Trafikmåle punkt T6 – Kløvermarksvej er udført i 2017. Dette er meget problematisk, da det ikke giver et retvisende billede af omfanget af bløde trafikanter på strækningen af Refshalevej efter Forlandet og videre ud mod Refshaleøen. Det er dette punkt rigtig mange bløde trafikanter og busser fra Christianshavn støder til. Reffen Street Food tiltrækker i sommerhalvåret, efter eget udsagn 1.000.000 besøgende fordelt på alle ugens dage. Dette stykker er ydermere det snævraste stykke mod Refshaleøen. Det er derfor bydende nødvendigt at der laves en ny trafikmåling ved indgangen til Refshaleøen for at kunne bestemme den trafikale og sikkerhedsmæssige påvirkning.

Arbejdsplads ved Kraftværkshalvøen

I udkast til anlægslovet, afsnit 7.4.1, står der at der vil være visuel påvirkning og øget belysning der kan virke generende. Det bekymrer os imidlertid, da 430 lejligheder i ejendommen Udsigten har et eller to soveværelser mod Øst, altså mod arbejdspladsen.

Derfor forventer vi at det omtalte skærmende beplantningsbelte udvide betragteligt. Da det i dag, på ingen måde er tykt nok til at skærme.

Støj og forurening

Adgangsvejen over Margretheholm Havn mangler at blive undersøgt for støj. Det virker meget useriøst at dette ikke er blevet gjort. Der bør allerede nu blive tænkt ind, at der skal sættes støjværn op på vestsiden der vil skåne havnen og bebyggelse på Margretheholm, der har >350 soveværelser ud mod den østlig adgangsvej.

Adgangsvejen bør også søges belagt med støjreducerende belægning. Endvidere hvad betyder for os de 2000 beboere, heraf ca. 500 børn, vores sundhedstilstand, at vi skal udsættes for massiv støj, møg og forurening. Man ved jo, at ens liv bliver betydeligt forkortet, når man er udsat for den slags partikler - og her taler vi om 30 år!

På s. 63, afsnit 7.18.1.2, nævnes der at beboere syd for Refshaleøen vil i perioder føle at deres nattesøvn bliver forstyrret, da anlægsarbejdet vil foregå døgnet rundt. Det er en klar mangel at man ikke kan læse hvor kraftig en støj der regnes med. Derudover må det også forventes at der bliver lavet en på hinanden antal dage, sådan arbejde må finde sted. Det er utilstrækkeligt, blot at konstatere at det bliver et problem for et stort område med over 2000 beboere, inklusive børn og unge.

Påvirkninger af lokalmiljø

Jorddepot har åben for modtagelse i hverdage 07-16. Dette dækker over det tidsrum hvor alle børn skal til og fra skole, daginstitutioner og fritidsaktiviteter.

Lokationer det især vil blive direkte berørt af jordtransporter i det nævnte tidsrum:

- Kløvermarken, fodbold
- Spejdergruppen sønderbro 1
- Den Integreerede børneinstitution Børnehuset ved Volden, Ved Stadsgraven
- Fritidslivet omkring Margretheholm Havn
- Forurening og støj ved den kommende Kløverparken
- Ny skole på Holmbladsgade, med 50m til Uplandsgade.

Det er især problematisk at det vurderes, på side 60, afsnit 7.15.2.3, at partikelforurening vurderes til at være en lille påvirkning. Det angives at partikler og støv hurtigt vil aftage med afstand til vejen. Problemet er at ovennævnte lokaliteter ligger langs vejen, og har altså ingen afstand. Dette skal belyses før end påvirkninger af børn og unge vurderes til at være lille.

Salami metode / slicing

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

Økonomisk usikkerhed

Der regnes med at betaling for at modtage jord holder en minimumspris, en pris der i det senere stykke tid er steget og må forventes at falde igen. Specielt set i lyset af affaldshåndtering, herunder jord, skal liberaliseres og markedsudsættes med henblik på genanvendelse, som aftalt i Affaldsforliget fra juni 2020. Selvom det kan argumenteres at opfyld af Lynetteholm til at kunne udstykke byggegrunde er genanvendelse, så er det ikke hensigten med forliget. Derudover beslægtet et opfyld af Lynetteholm, enorme mængder jord der må forventes at mangle i andre gode anlægsprojekter rundt om i Hovedstaden samt resten af Sjælland.

Et af disse anlæg er Avedøre Holme der vil være i direkte konkurrence med Lynetteholm om at aftage jord. Det projekt har en nødplan om at tiltrække jord fra Sverige hvis der ikke skulle være nok i Hovedstadsområdet. Med andre ord bidrager Lynetteholm med at hæve CO2 udledningen i Avedøre Holme projektet.

Udsættelse af høringsfrist

Mange borgere og politikere har kæmpet for at få udsat deadline af hørings svar. Årsagen til dette er mange:

- Vi står i en situation fuldstændig uden sidestykke, nemlig Corona pandemien.
- Perioden ligger oven i en periode hvor der har været nedlukning af skole i en stor del af tiden, der giver hjemmeskole. Det afskærer en stor del af familierne fra at bruge den fornødne tid til at sætte sig ind i de omfangsrige konsekvenser af dette projekt.
- Perioden er også lagt oven i Jul og Nytår der måske normalt ville give ro på, men på grund af pandemien har oplevelsen hos de forskellige familier været det modsatte.
- Kort før Lynetteholm blev præsenteret offentligt, blev det kystområde By & Havn råder over, udvidet og taget fra kystdirektoratets områder. Lynetteholm ligger på en måde at det handler om kystanlæg, og der er normalt en høringsperiode på 6 måneder for disse projekter.
- Et projekt der skal tage 30 år at anlægge og yderligere 20 år at udvikle, altså en samlet periode på eller over 50 år. En periode der udgør 2 generationer!
Dette hastes igennem. Nok har projektet været kendt siden slutningen af 2017, men det er først ved denne VVM undersøgelse af projektet er konkret nok til at blive debatteret i offentligheden med vægt.
- Anlægsloven der baseres på denne VVM undersøgelse, er der allerede lavet udkast på og sendt i høring, uden kendskab til udfaldet af denne VVM undersøgelse. Det er forkasteligt i et demokratisk samfund som det danske. Demokrati tager tid, at haste ting igennem, er at modarbejde demokratiet.

Derfor skal projektet sættes på pause og inddrage alle borgere, der har noget på hjertet, og der skal bruges masser af tid og energi på at diskutere alternativer og levere folkeoplysning.

Med venlig hilsen

Høringssvar omkring Lynetteholmen

Jeg indgiver dette høringssvar som nuværende beboer i København.

Endnu engang tager Københavns kommune og folketingets politikere katastrofale beslutninger som ødelægger livet i for nuværende borger i byen samt den ødelægger det unikke som København tilbyder.

Begrundelserne for at Lynetteholmen er en fantastisk løsning på problemerne i København er forkerte. Det vil ikke læse manglen på boliger og slet ikke trække boligpriserne ned. Tvært imod kommer det til at være rige mennesker som kan bo der og så kan vi andre flytte lang bort i stand. Det er simpelthen ikke i orden at os som er født og opvokset i København ikke kan få lov til at blive boende i den by vi elsker. De boliger som er blevet bygget ved Amager Strand, Ørestad og Nordhavn er for dyre for den almindelige borger og det samme vil ske på Lynetteholmen, så det kommer ikke til at afhjælpe det problem.

En anden begrundelse er at det vil afhjælpe trafikproblemerne i København. Hvordan tænker I at dette vil ske, når I bygger flere boliger og virksomhedsbygninger. Så vil der jo komme flere personer både boende og som kommer udefra for at arbejde. Det vil derfor ikke afhjælpe de trafikale problemer som allerede er. Det vil faktisk skabe et øget pres. Der vil stadig være biler og der vil være ekstra pres i den offentlige transport.

Derudover så kan man lave en meget billigere klimasikring end at putte en masse jord ud i havet, som både ødelægger havmiljø og hverdagen i København.

Lynetteholm kommer ikke til at afhjælpe problemerne. Tværtimod kommer det til at skabe flere problemer, især for de kommende generationer. Jeg skal til at have en lille baby til august og den skal vokse op med larm fra lastbiler og bygningsarbejde de næste 50 år. Det vil ødelægge sjælen i København og det vil skabe et milliard underskud, som vi som almindelige skatteborgere skal betale i endnu flere år.

Der er billigere og bedre måder at kystsikre København. Derudover, så er vi nødt til at tænke på miljø og klimaet. Det gør man slet ikke med denne, selvom man prøver at overbevise om det modsatte.

I forhold til trængsel på vejene og mangel på boliger, er man nødt til at tænke på at gøre det mere attraktivt at flytte udenfor centrum. Hvis man bliver ved med bare at bygge flere boliger i København, så ødelægger man det særlige som København tilbyder i forhold til andre storbyer. Man uddriver dem som bor der allerede og som altid har boet der.

Jeg håber inderligt at denne gang bliver borgerne i København taget seriøst og bliver hørt. By&Havn skal ikke igen ødelægge København ved at bygge nyttesløse bygninger og områder, lige som de nok får lov til at gøre på Amagerfælled. Jeg betaler gerne mere i skat, hvis det gør at de lader være med at ødelægge den smukke natur i København. Så de på den måde kan få deres penge.

Hørings svar 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.**

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

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

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

Mik Stangerup

Thyvej 9 2720 Vanløse

Kontakt:

mikstangerup@gmail.com

50509383

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Hørings svar 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.

Derudover er det yderst bekymrende, at man fra politisk ikke sætter naturen på 1. pladsen -dette følger hverken politiske klimamål eller en høj procentdel af borgernes krav og ønsker. At man haster et projekt igennem med så gennemgribenden og langvarig effekt på natur, miljø, klima og borgere samt infrastruktur hvor borgerindflydelse og debat er på et minimum -ikke mindst grundet Corona restriktioner/nedlukning. Samtidig er det bekymrende, at man ikke har andre forslag på bordet i forhold til sikring af vores kyster -dette med brug af eksperter på, erfaringer fra andre lande.¹

Klagepunkter:

- 1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
- 2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe bolig usikkerhed 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 områder². Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening³, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden forøges.

¹Debat: Kig mod Holland for at se intelligent kystsikring, der også beskytter miljøet
<http://miljoogklima.dk/8080491>

² Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

³ <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

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

Vedr. Punkt 3: Øresundsvandsamarbejdet, 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. 358⁴. 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 Db⁵.

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,

Sanne Juel Bøckhaus

Langøgade 21, 3th.

2100 Kbh. Ø.

Kontakt:

zenna1707@hotmail.com

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁵ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Rune Dige Brandrup (rune@brandrup.net)
Titel: Hørings svar til anlægslov for Lynetteholm
Sendt: 06-02-2021 21:04

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
Markmandsgade 23 1. th
2300 København S

Hørings svar til anlægslov for Lynetteholm

Som borger i Københavns Kommune ser jeg med stigende forundring på den enorme mængde bygge- og konstruktionsprojekter, der udføres med enorme mængder af co2-udledning til følge og uden at det har den mindste mindskende effekt på boligpriserne himmelflugt. Til gengæld gøres der stadig mere plads til asfalt og biler. Samtidig lader det til at koordinering med omegnskommunerne, som København er vokset sammen med, og som også er stærkt påvirkede af øget trafik, kan ligge på et meget lille sted. Det ligner en kamp om gode skatteborgere indenfor kommunegrænsen, men vi gør i stedet København mindre attraktiv og sund at leve i. Derfor bør hele projektet annulleres og klimasikring og byudvikling tænkes forfra. Alternativt bør det udskydes til etableringen kan udføres mindre miljøbelastende, f.eks. ved mindre miljøbelastende transport i form af lastbiler, der er støjsvage og forurener mindre.

Ovenstående af hensyn til miljø, nuværende og fremtidige borgere i Københavns Kommune og til den regionale struktur og udvikling i det hele taget.

Konkrete klagepunkter:

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

72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. 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.

2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.

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.

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

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.

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

effektive løsninger der kan implementeres.

5. Omegnskommunerne bør inddrages mere – både i fht. bæredygtige trafikløsninger og flere boliger.

6. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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,

Katja Lange, Dybbølsgade 22, 1721 Kbh. V.

katjalan@gmail.com

Hørings svar vedr. plan for Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver til jer i min kapacitet af borger bosat i Københavns Kommune med hensigt om at opnå en revurdering eller endda annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt de 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.

Jeg har følgende punkter, jeg gerne vil påpege som værende til stor gene for alle byens beboere:

- 1. Den ekstremt omfattende lastbiltrafik gennem København, der bliver nødvendig for at gennemføre projektet, vil i voldsom negativ grad påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
- 2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere, da kun ganske få af dem bliver til at betale for "normale mennesker". Er det virkelig det København, vi ønsker os.**
- 3. Lynetteholm og associerede projekter er komplet inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by', for slet ikke at tale om den øgede mængde af biltrafik, det vil medføre at byen bliver 35.000 mennesker "tungere".**
- 4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen. Alt forskning viser, at jo flere veje, der bygges, jo flere biler kommer der.**
- 5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**

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

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende, ufaglærte og pensionister. 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 af drivhusgasser og andre forurenende elementer, 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 hel Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik om 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 København. 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.

1Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

3Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

4Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

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.

Når alt dette så er sagt, så mener jeg, at det må være på sin plads at overveje, *hvorfor* København overhovedet skal gøres større? Byen er belastet nok af de millioner af turister, der besøger byen hvert år. Vi har ikke brug for flere mennesker i København. Et andet spørgsmål, der er mindst lige så relevant er, hvordan København efterhånden overhovedet kan kaldes en havn, når man lukker byen helt af for havet.

I det mindste har jeg ikke investeret millioner af kroner i en bolig på enten Holmen, endsige Magretheholmen, jeg selv bor på Østerbro, men jeg kan umuligt være den eneste indfødte københavner, der på det kraftigste overvejer at fraflytte kommunen, hvis dette projekt bliver stemt igennem.

Med venlig hilsen



Bo Christian Plantin

Upsalagade 26, 2.mf.

2100 København Ø

Email: plantin01@gmail.com

Tlf.: 30252395

Høringssvar til 'Lynetteholm miljøkonsekvsrapport' (VVM)

Generel bemærkning.

Som borger i byen er jeg skuffet over, at projektets VVM - et meget omfangsrigt dokument - fremlægges forsinket og kort før jul og helligdage i 2020 med meget kort tid til, at læse og kommentere det enorme materiale. Især for almindelige borgere, som vil blive påvirket af projektet. Desuden bør et så omfattende projekt, et af de største byggeprojekter i Københavns historie, hvis ikke det største, ikke besluttes uden en meget højere og mere 'tålmodig' grad af høringer, borgermøder og borgerinddragelse, end det har været tilfældet hidtil.

Desuden er det som om, projektet ses helt løsrevet fra resten af den eksisterende bys udvikling i de op mod 50 år, det skal stå på. Mens der i København allerede arbejdes med eksempelvis en grønnere og mere klimavenlig by med flere cyklister, så synes Lynetteholm-projektet, som belyst gennem VVM-undersøgelsen, ikke i særlig høj grad at integrere og samtænke processen med den nuværende bys behov og udvikling på kortere sigt ifht. disse områder. Det kunne ske ved, at projektet blandt andet indtog principper for Best Available Technologies med henblik på at opnå så borger- og klimavenlig en anlægsfase som muligt frem for snarere at læne sig op ad 'billigste tilgængelige teknologier'. Et eksempel kunne være at kræve klimaneutral eller CO2-fri transport til projektet ved brug fx el-køretøjer. På den måde ville byens og nærområdets borgere i højere grad føle sig hørt og inddraget og kunne glædes over projektet. Desuden er det problematisk, at mange af de forventede gener nedtones og relativeres ifht. eksempelvis nuværende støj- og trafikniveauer.

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

Specifikt ifht. VVM'en for Lynetteholm.

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

Støjgener og trafikgener.

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

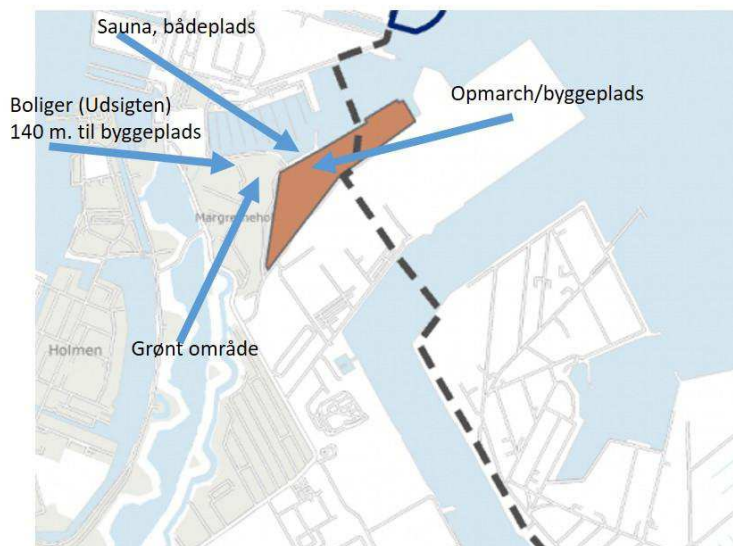
Det vil medføre både støjgener og trafikgener, som til dels erkendes, men ikke synes at være taget særligt grundigt højde for i den foreliggende VVM-undersøgelse.

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

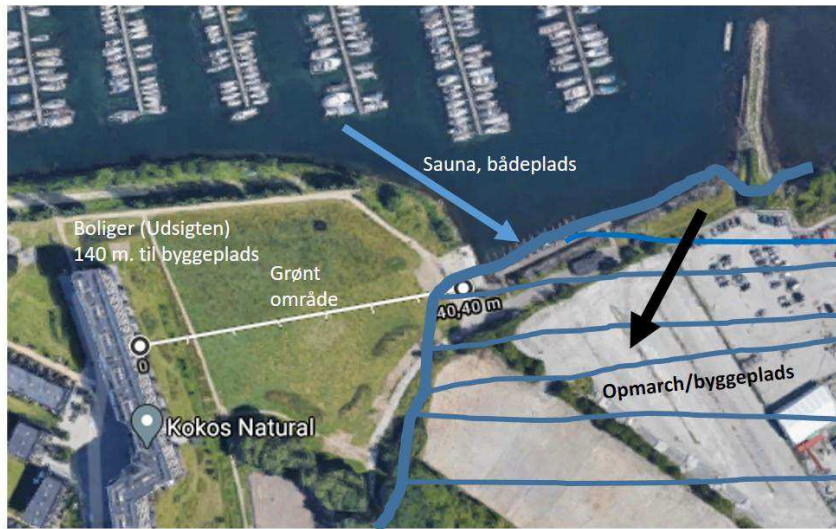
Bydelen Margretheholm bliver nærmeste nabo til byggepladsen/arbejdsarealet, der etableres i forbindelse med projektet. Og ligger samtidig inden for den zone, hvor gældende støjgrænser - 40 dB(A) tidvis ventes overskredet i forbindelse med nedramning af spunsplader til afgrænsning af Lynetteholm ifølge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

- Der efterspørges konkrete forslag til, hvordan lovgivningen søges overholdt (VVM s. 21), idet det oplyses, at nedramning af spunsplader giver støjniveauer i området på min. 45-50 dB(A), mens grænseværdien er 40.
- Det foreslås, at byggepladsen nær byggeriet Udsigten rykkes længere bort fra dette område. Støj fra byggepladsen/arbejdsarealet, der skal anlægges mindre end 150 m. fra byggeriet Udsigten og lige op til et lille grønt åndehul her, vil påvirke livskvaliteten for beboerne. Konsekvenserne heraf for livskvaliteten for beboere i området er kun overfladisk beskrevet i VVM'en. Som beboere kommer vi til at leve med generne i mange år, samtidig med at en del af os aldrig vil komme til at opleve et færdiggjort Lynetteholm. Et projekt med så langt tidsperspektiv bør afføde helt særlige hensyn til os borgere i København, som bliver umiddelbare naboer. Et arbejdsareal bør derfor ikke placeres så tæt ved det grønne område og Udsigten, og skal afskærmes grundigt ifht støj og støv.

Kort 1a:



Kort 1b:



Trafikale konsekvenser: (se evt. kort 2)

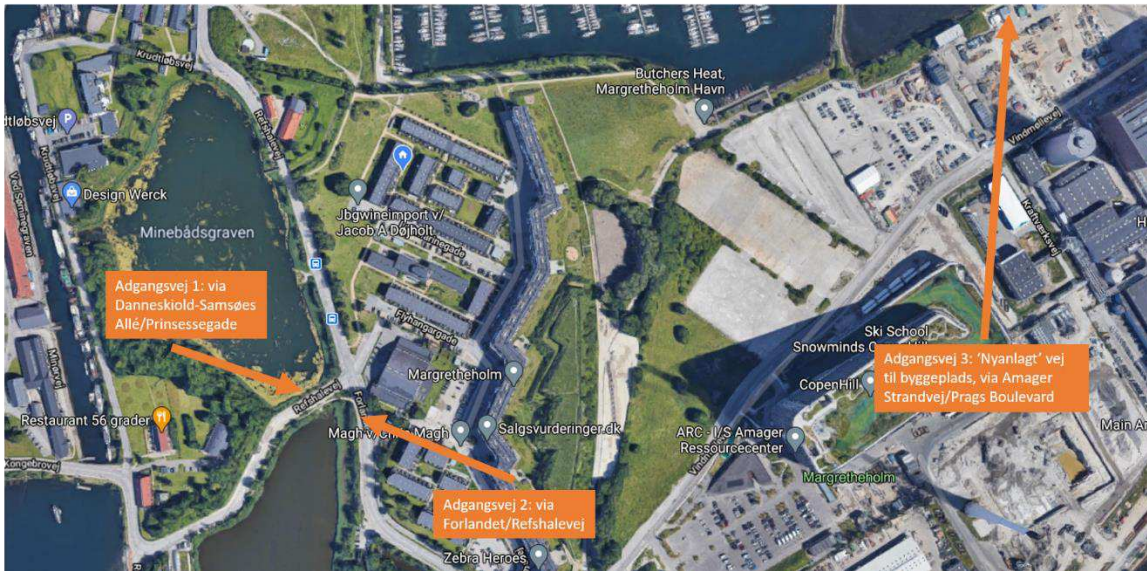
"Miljøkonsekvensrapporten vurderer, at der i forvejen er meget trafik på Østamager, og at en forøgelse af trafikken ikke vil påvirke trafiksikkerheden negativt" (By og Havn, Lynetteholm, Faktaark).

I VVM-rapporten står desuden (s. 28):

"Under anlægsfasen fra 2021 – 2025 er der kun en begrænset trafik til Lynetteholm, der ikke vil adskille sig væsentlig for den eksisterende trafik på vejene"

Disse konklusioner er jeg helt uenig i, da blandt andet de eksisterende adgangsveje til anlægsområdet lokalt er små og svære at udbygge (adgangsvej 1 og 2 på kort 2). Også generelt vil der være udfordringer, da øget trafik ad Torvegade vil øge utrygheden og mindske sikkerheden for især cyklister i et område, der i forvejen er meget trafikeret med blandt andet tung lastbiltrafik, som nu øges yderligere.

Kort 2:



- Det foreslås lokalt, at der opføres forbedrede og effektive afværgeforanstaltninger ved bydelen Margretheholm ved krydset Refshalevej/Forlandet samt Forlandet/Margretheholmsvej. Fx. i form af lysregulering, vej-bump og krav om ekstra lav hastighed eller andre tiltag. En del trafik vil formentlig komme til at gå ad disse ruter, selvom der etableres en vej bag om området via 'Lynette-havnen'. I hvert fald i perioder.

Om det ny byområde står (VVM s. 115): *"Udviklingen af den nye bydel skal derfor også ske med fokus på cyklisme og med kollektiv trafik"*.

Den samme tilgang bør der være til cyklismen i byen under anlæggelsen af Lynetteholm. Projektet vil stå på i flere årtier og er dermed mere end et almindeligt stort byggeprojekt i København. Der vil med projektet blive akkumuleret mere trafik i et koncentreret område over en meget lang periode, hvilket alt andet lige påvirker trafiksikkerhed, oplevet tryghed samt 'barrierevirkning' i negativ retning for cyklister og andre bløde trafikanter i byen, især i nærområdet på Christianshavn (hvilket til dels understøttes VVM'en, fx s. 496, 497).

- Det efterlyses derfor, at der udarbejdes en mere samlet helhedsvurdering af trafikmønstret og den relaterede sikkerhed og tryghed for cyklister og andre bløde trafikanter i byen, især nærområdet, under anlægs- og driftsfasen, end det er tilfældet med den foreliggende VVM. Det efterlyses i den forbindelse, at der redegøres mere specifikt for, hvilke trygheds- og sikkerhedsskabende foranstaltninger, der vil blive foretaget og i hvilken grad lokalområdets

beboere tænkes inddraget i processen, da de jo er daglige brugere af cykelveje i området og derfor har viden, der kan nyttiggøres i den forbindelse (se fx. VVM s. 15, 115, 473).

- Det foreslås derfor, at der ses samlet på både jordkørsler og al anden relateret kørsel, og det deraf afledte behov for at øge trafikikkerheden i området, hvor børn, unge og voksne dagligt færdes på cykel ad veje til skole, ungdomsuddannelse, arbejde etc., hvor der vil være byggetrafik af skiftende intensitet, så snart anlægsprojektet indledes.
- Det foreslås derfor, at der foretages en samlet vurdering af behovet for afværgeforanstaltninger i forhold til de bløde trafikanter (hvor der skelnes mellem cyklister og fodgængere) i relation til den øgede trafik, som især i anlægsfasen vil være stor, da der her i høj grad skal ske både jordtransport, kørsel af personale, materiel, byggematerialer, byggemaskiner og tillige formentlig vil være opmarch af lastvogne i nærområdet, som typisk ses ved større byggerier (aktuelt i mindre skala ses fx v. Kuglegården v. Netto, Papirøen og ved Operaen på Christianshavn).
- Det foreslås, at der ikke tillades, eller at der indføres tidsbegrænsninger for, kørsel til Lynetteholm-byggeriet ad Prinsessegade/Danneskiold-Samsøes Allé til Refshalevej/Forlandet. Ruten er ikke velegnet til tung trafik og benyttes morgen og eftermiddag af mange børn, forældre og unge, som fx skal i institution, i skole eller til deres ungdomsuddannelse eller på arbejde. Bl.a. er pladsen snæver, og der er steder uden cykelstier og steder, hvor cykelstierne er smalle. Evt. kan det kombineres med en maksimal tilladt størrelse på lastvogne på ruten, så de fx ikke svinger op på fortov/cykelbane i sving og kryds, som det allerede nu tidvis ses med de meget lange busser, der betjener området.

Det bemærkes, at der i rapporten står, at der "ikke findes uheldsmodeller, som specifikt tager hensyn til forøgede lastbilandele og ej heller modeller for utryghed...", hvorfor analysen her må antages at være en 'kvalitativ vurdering'.

- Det foreslås derfor, at forhold omkring tryghed og sikkerhed analyseres og kvalificeres yderligere ved at se mere specifikt på udfordringer med tung 'byggetrafik' i byen ifht. til sikkerhed og tryghed for cyklister og bløde trafikanter, fx ved bl.a. en høring eller andre former for møder med inddragelse af de lokale brugere af cykelvejene i området (VVM s. 496).

Hørings svar vedrørende plan for etablering af Lynetteholm

Journal nr. 2020-2513

Jeg skriver som borger bosat på Margretheholmen i Københavns Kommune, med hensigt på at opnå en annullering af det planlagte byggeprojekt 'Lynetteholm', samt dertilhørende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager tager udgangspunkt i, at projektet vedrører mit eget boligkvarter, men også har betydning for andre borgere i kommunen.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København og især forbi Margretheholmen vil give trafik problemer og være til fare for skolebørn og cyklister.
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 Christmas Møllers Plads vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Derudover er krydset ved Forlandet til Refshalevej en meget trafikeret vej, hvor flere lastbiler vil være til fare for beboere i området, der dagligt skal krydse vejen for at komme på arbejde og i skole.

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, samt 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. Løfter om klimavenlige boligformer kan ikke absorbere den CO₂, der allerede er udledt af etableringen af en Ø. 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'¹. 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 Db².

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.

Jeg ser derfor gerne at dette fuldstændig latterlige projekt stoppes og at der bliver taget højde for, at Refshaleøen er et område, hvor mange beboere er glade for det naturskønne områder, vores badebro og ikke vil have at dette skal ødelægges af øget trafik, forurening og generel byggestøj de næste 30 år.

Jeg er meget utilfreds med at kommunen i ramme alvor vil etablere en Ø oven på Refshaleøen. Der har været manglende borgerinddragelse i projektet og manglende forståelse for at beboerne i området ikke ønsker øget støj og store byggeprojekter, der har så store konsekvenser for både beboerne i området, men også for alle borgere i København.

Venligst hilsen,

Elisabeth Bonnichsen Søndergaard

Margretholmsvej 8, 2. th. 1432 København K

Kontakt:

Elisabeth.sondergaard@hotmail.com

¹ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

² Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Line Levenell (line.levenell@gmail.com)
Titel: Hørings svar til anlægslov for Lynetteholm
Sendt: 07-02-2021 21:05

Synpunkter vedr projekt Lynetteholm.

I det store hele et spændende projekt, som dog kun bliver ved med at betragtes som positivt hvis naboerne føler at man har lyttet til dem. Jeg er en af naboerne, som bor sammen med mine teenage børn i byggeriet Udsigten på Margretheholm, og her vil vi gerne blive ved med at bo, uden at projekt Lynetteholm ødelægger vores hverdag og livskvalitet.

Jeg har et par helt konkrete synpunkter:

- **Vandkvalitet/badeforhold**

Anlæggelsen af Lynetteholm med store mængder jord der skal bruges til at skabe selve Lynetteholm, må ikke komme til at påvirke vandkvaliteten. Vores by skal kunne blive ved med at prale af at være en storby hvor man "bare kan hoppe i".

- **Lynetten (havnen)**

Det vil være utilgiveligt at lukke havnen og tilhørende havneliv inde, med anlæggelsen af en klapbro som kun åbnes på særlige tidspunkter af døgnet.

Når vejret er dejligt, er det et fantastisk sprudlende liv i havneområdet, med børn der leger med vand og vanddyr, voksne der sludrer og ligger og læser bøger, eller et hop i det skønne vand fra anlagte badebroer.

Jeg foreslår anlæggelse af en vandtunnel i stedet, så trafikken kan føres under vandet til gavn for sejlere og beboere.

- **Trafiksikkerhed**

Det vedrører konkret vejene: Forlandet, Refshalevej, Kongebrovej, Danneskiold-Samsøes Allé, Kløvermarksvej og Raffinaderivej. Veje som vi beboere i området bruger uundgåeligt til daglig. Der mangler lyskryds, fodgængerfelter, cykelstier, midtstriber i vejen og ordentlig belysning rigtig mange steder.

Raffinaderivej langs Kløvermarken er uden tvivl den aller værste, og en stor trafiksikkerhedsfare. Et sted jeg ikke tillader at mine store teenagere færdes på cykel - et sted hvor jeg som bilist passerer daglig og også dagligt bevidner "tæt-på-ulykker" involverende cyklister.

Således veje med i forvejen kritisable sikkerhedsforhold. Det bliver ikke bedre med øget trafik.

- **Støj**

Selvfølgelig må der ikke udføres larmende arbejde om aftenen og natten, såsom fx pilotering. Selvfølgelig. Selvfølgelig.

Vedrørende jordtransport må man tænke sig grundigt om, om ikke transport via havet kan lade sig gøre, som et alternativ til larmende og farlige lastbiler i uanet antal.

Dbh

Line Levenell

Høringsvar vedr. projekt Lynetteholmen

Journal nr. TS6040102-00024

Som borger i Københavns Kommune, vil jeg gerne gøre opmærksom på min frustration omkring projekt Lynetteholm. Jeg vil appellere til at genoverveje projektet. Dette med udgangspunkt i følgende betragtninger, der vedrører **tillid og livskvalitet**.

- 1) Verden og DK befinder sig i en undtagelsestilstand og der bør ikke træffes beslutninger, som medvirker til **øget mistillid og afstand mellem borger og statslige instanser**.
- 2) Beslutningsprocessen omkring Lynetteholmen virker både **forhastet, udemokratisk og uigennemtænkt** og vil medføre ovenstående.
- 3) Corona- og klimasituationen foranlediger en naturlig øget refleksion over eksisterende systemer.
I forbindelse med projekt Lynetteholmen bør man være **mere visionær og samtænke klima, arbejdspladser og system-ændring** (Måder, man organiserer sig på. Det være sig politisk, i virksomheds, arbejds- og landbrugsregi, uddannelser).
- I bør overveje om den forventede øgede befolkningstilvækst fortsat vil være gældende, hvordan Danmark og verden ændrer sig? I må tage den lidt med ro.
- 4) Verdenssituationen og lockdown taget i betragtning: **Det må være højeste prioritet for Københavns Kommune at indgyde demokratisk håb samt at bidrage positivt til københavnernes velbefindende**. Det er ikke tiden til at starte et forhastet og støjende mega-projekt! Intentionen er god, men der må undersøges alternative og I må have borgernes opbakning, jf. pkt. 1.

Sanne Sandberg
Vermlandsgade 12, 5. th
2300 Kbh S

sannesandberg@outlook.com

23951523

Til trm@trm.dk, arp@trm.dk

Høringssvar fra Anna Nedergaard Hesseldahl til Transport - og Boligministeriet vedr. Anlægslov for Lynetteholm.

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.

Af VVM-redegørelsen fremgår det, at der i anlægsperioden forventes ca. 200 personbiler (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.

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 vejbumper 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.

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

Ideelt set vil Refshalevej blive omdannet til udelukkende at rumme den super cykelsti "Havneruten", som Københavns Kommune planlægger fra Amager Strandpark til Refshaleøen. På de smalle passager på Refshalevej, hvor der ikke er plads til både cykelsti og en to-sporet vej,

bør cykelstien prioriteres højest. 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.

Jeg vil gerne bidrage med yderligere input og sparring i forhold til de mange forbedringsmuligheder, som jeg mener, at VVM redegørelsen ikke i tilstrækkelig eller tilfredsstillende grad har forslået eller fået inkorporeret og dermed er mangelfuld. Vedtagelsen af en anlægslov på området.

Hørings svar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler 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 spunsnedlæggelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 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,

Florian Wendt

Robert Jacobsens Vej 26N

2300 KBH S

Kontakt:

florian.wendt@me.com

50159107

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Sara Cardel Bonnesen (scb@DADL.DK)
Titel: Hørings svar til anlægslov for Lynetteholm
Sendt: 08-02-2021 10:36
Bilag: signaturbevis.txt;

Hørings svar til anlægslov for Lynetteholm

Jeg skriver for 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 og omegnskommunerne, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skatte kroner samt **ikke mindst miljøpåvirkningen**.

Klagepunkter:

1. **Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
2. **Foringelse af indsejling og sejlads til Københavns havn**
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 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: Den foreslåede plan giver en enorm forringelse af sejladsen til Københavns havn.

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 spunds 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 spunds nedsettelse, 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.

Venlig hilsen,

Sara Cardel Bonnesen

Margrethevej 31

2900 Hellerup

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Nynne Borup (eakaribu@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Anlægslov for Lynetteholm
Sendt: 08-02-2021 14:56

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

Kære Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

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

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

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

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

Der er kun 4 år til at København vil være klimaneutral jvf file:///C:/Users/salli/AppData/Local/Temp/kbh-2025-klimaplan-2012-_930.pdf.

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

Mvh

Salli Rose Tophøj, læge i almen medicin

Poya Aram, læge i almen medicin og

Hanne Hollnagel, Pensioneret praktiserende læge og dr. emeritus

Vi er alle bosiddende i Københavns kommune

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Rasmus Rise (mail@rasmusrise.dk)
Titel: Hørings svar til anlægslov for Lynetteholm
Sendt: 09-02-2021 10:26

Ifbm. den forestående beslutningsproces omkring anlægget af Lynetteholmen, vil jeg stærkt argumentere for at processen udskydes til alle aspekter er belyst på en fornuftig måde. VVM redegørelsen er stærkt mangelfuld på mange punkter, og tager bl.a. udgangspunkt i stærkt forældet trafikdata, der ikke har andet formål end at fremme anlæggelsen af Lynetteholmen.

Der er et så snævert fokus på at den forelagte løsning "er den eneste løsning", og det virker så uigennemtænkt ifht. anlægsproces og en trafikal helhedstænkning.

Jeg anmoder om at der skal påkræves en udarbejdelse af et alternativt scenarier hvor klimasikring tænkes ud af den store anlægsproces med bl.a. dumpning af jord i havet, og de mange dertilhørende gener. Klimasikringen bruges nemlig som grundlag for at løse en lang række problematikker i København bl.a. en lang række snævre økonomiske interesser, der ikke kommer den almene borger i Danmark til gavn.

Herudover bruges argumenter som "Grøn" som et retorisk argument for at få idéen om Lynetteholmen igennem. Vi kan vel godt blive enige om at lastbilsførsel med millioner af tons jord i en uoverskuelig lang periode igennem bl.a. København, ikke har noget med "Grøn" at gøre, i en tid hvor alle, herunder Københavns Kommune og Regeringen taler om CO2 reduktion. Visualiseringer med børn der kigger ud over et hav fyldt med sæler, kan vel ikke lave om på det.

Jeg beder jer blot om at "koble ud", trække vejret, og lige se på alternativer, og i første omgang kigge udenom skrækargumenter som:

"Hvis vi ikke kan bygge x antal 1000 boliger, bliver der ikke plads til indbyggere med lav indkomst i København"

"Hvis ikke Lynetteholmen bliver bygget, bliver vi nødt til at bygge på mange andre grønne områder i København"

...og jeg kan blive ved

Bed om en 2nd opinion ifht. undersøgelser af alternativer. Muligheden for at anlægge en kæmpeø forsvinder jo ikke ved at tænke sig om, og undersøge et alternativ....for det er der vel ikke nogen der har besværet sig med ?

Venlig Hilsen

Rasmus Rise
Søflygade 11
1432 Cph K
Phone: 22507781
[Email: mail@rasmusrise.dk](mailto:mail@rasmusrise.dk)

Hørings svar 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 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.**

7. Lynetteholmen vil endegyldigt ødelægge det maritime liv i og omkring København.

8. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

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

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner af drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Både til lands og til vands vil byggeriet af Lynetteholmen medføre store negative miljømæssige konsekvenser.

Det skyldes, at det kystnære farvand omkring København har stor betydning for biodiversiteten i Øresunds økosystem som strækker sig fra Gilbjerg Hoved i nord til Falsterbo i syd. Området omkring København er lavvandet med mange sandbanker og har en frodig vækst af ålegræs og andre typer havgræs. Disse havskove opsuger ligeså meget CO₂ fra luften som et tilsvarende skovareal på land. Havskovene gør det endda hurtigere end skove på land. De opsamler også partikler og fastholder organisk stof på bunden, som de selv udnytter, og de producerer ilt, som frigives til vandet og luften. Desuden har de en dæmpende effekt på bølgevirkningen og bidrager derfor til klimasikring af området. Men havskovene er sårbare. De kan ikke tåle at blive gravet op eller at få slam hældt ud over sig, som de vil få i et meget større område end indenfor Lynetteholms spunsvægge, når der skal arbejdes med de enorme slam-, gytje- og jordmængder i de 30 år, som projektet Lynetteholm vil tage at opføre. Desuden vil byggeriet få negative konsekvenser for havbundsforholdene langs Nordhavn og Amager, hvis der skal føres en tunnel fra Svanemøllen til Nordhavn og derfra til Lynetteholm. Ved den store opfyldning af Nordhavnsknoppen er der allerede forsvundet 30 hektar ålegræsskov. At ødelægge havbunden yderligere omkring den 280 hektar store kunstige ø, svarer til at rydde mere end 300 hektar skov på land. At ignorere de negative miljømæssige effekter af denne store rydning af frodig havskov lige uden for København vil være katastrofal. Dette bør sammenholdes med, at vi i dag fokuserer på at rejse mere skov og natur for at dæmpe den

globale opvarmning, opsuge CO₂ og partikler samt at fremme luftkvaliteten ved produktion af ilt.

Derfor er opførelsen af Lynetteholmen uforenelig med kommunens retorik om, at København skal være 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: Da al sejlads ind og ud af havnen skal foregå gennem Kronløbet – som ovenikøbet indsnævres – vil risikoen for ulykker øges betragteligt. Tre Kroner Fort, som udgør den maritime

port til København, vil blive lukket inde for bestandigt.

Vedr. punkt 8: 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 formår at holde et digitalt borgermøde, kan kommunen ikke påstå, at projektet har nydt en fuld demokratisk proces. Med et så massivt byggeprojekt bør vi få en åben debat om, hvilken by og hvilket havnemiljø, borgerne i København ønsker.

Venlig hilsen,

Rikke Jespersen

Gormsgade 6, 5. sal, lejlighed 23 2200 Nørrebro

Kontakt:

mail: multikrikke@gmail.com tlf.: 52240025

Som borgere i København føler vi os utrygge og bekymrede over flere ting i forbindelse med den foreslåede etablering af Lynetteholm.

Der mangler en helhedsplan for klimasikring af København

Som vi har forstået det, er det en forestilling hos de politikere, der har foreslået Lynetteholm, at øen kan udgøre en klimasikring af København. Men hvis man etablerer øen, er det næppe en tilstrækkelig løsning. Der mangler en helhedsplan for klimasikring rundt om hele København og omegn, og klimasikringen skal foreligge, inden man går videre med tankerne om eventuelt at etablere Lynetteholm. Miljøeksperter beskriver, at Lynetteholm slet ikke vil yde den tilstrækkelige klimasikring, og samtidig er der ingen, der ved, hvad det betyder for miljøet, hvis der smides uendelige mængder (anslået 83 mio. tons) beskidt jord ud i Øresund. Det er helt ubegribeligt, at nogen vil binde an med et eksperiment med så potentielt enorme skadelige konsekvenser uden grundig og seriøs vurdering af alternativerne.

Der er ikke præsenteret alternativer

Projektet er formuleret på én måde, og alternative forslag undlades eller undersøges overfladisk. Et projekt af denne størrelse, der vil have indflydelse på hele regionen for evigt, og som har en anlægsperiode på 30 år, må forventes at leve op til en højere standard.

Med de enorme konsekvenser et projekt som Lynetteholm har, så kræves det, at der foreligger grundige undersøgelser af alternativer til både selve projektet Lynetteholm og til udførelsen af anlægget af Lynetteholm (hvis man vælger denne løsning). Dette så man er sikker på, at man vælger den bedste løsning. Vi mangler eksempelvis seriøse undersøgelser af:

- Alternative løsninger til jordtransport: Metoder til at få jorden sejlet til Lynetteholm, fx udskibning fra Avedøre Holme
- Alternative løsninger til klimasikring, fx en helhedsløsning gennem anlæggelse af diger ud for kysten omkring København og omegn
- Alternative løsninger til brug af overskydende jord, fx muligheder for jorddeponi

Vi er bekymrede for den trafikale situation omkring Margretheholm

Som borgere er vi bekymrede for trafiksikkerheden i området omkring Margretheholm. Det er som om man i sin iver for at skabe et stort og flot projekt har glemt, at der er et helt boligområde på Margretheholm med omkring 2.000 borgere. Et område med mange børnefamilier, som dagligt cykler på vej til skole og daginstitutioner på Christianshavn. Den planlagte voldsomme forøgelse af trafikken i vores nærområde under anlægsfasen 2021-2025 vil i udtalt grad og dagligt genere livet for beboerne på Margretheholm. Der er allerede en heftig lastbilstrafik på Forlandet og Refshalevej lige uden for Margretheholm, hvor vi cykler dagligt med vores børn. Vi oplever ofte trafikale udfordringer og farlige situationer. Lastbiler der buldrer forbi i fuld fart, mens vores børn cykler på den del af vejen, der kun er markeret som cykelsti via en hvid aftegning på vejen. Lastbilchauffører, der råber ad vores 8-årige datter, når hun står med sin cykel og venter på sin mor og 5-årige lillebror, inden hun må krydse vejen sammen med os. Det er en ualmindeligt farlig skolevej for både trafikanter allerede nu – og et potentielt ulykkessted, når yderligere 72 lastbiler i timen buldrer forbi.

Når det er besluttet at etablere et boligområde her på Margretheholm, må der også tages ansvar for, at de mennesker der har slået sig ned her, kan leve trygt og sikkert. Vi skal ikke drukne i støj fra trafik og byggepladser i 30-50 år. Det billede om et "grønt" København, som politikerne ofte promoverer, ser med VVM'en ikke ud til at gælde for borgerne på Margretheholm. Tværtimod virker VVM'en til at undervurdere de trafikale problemer, som en forøget trafik vil forårsage omkring Margretheholm. Det er heller ikke taget med i betragtning, at der i de seneste år i forvejen er sket en kraftig stigning i både den almindelige og den tunge trafik i området. Bl.a. med Bus 2A (dobbelt lang bybus), lastbiler der kører til/fra rensningsanlægget på Refshaleøen, skraldebiler der kører til/fra Amagerværket via Holmen, Refshalevej og Forlandet, turistbusser og -biler der kører til/fra turistområdet på Refshaleøen samt bilisme blandt beboere og virksomheder i området Holmen/Margretheholm/Refshaleøen.

Vi undrer os over, at der ikke præsenteres en samlet plan for infrastrukturen

Vi undrer vi os endvidere over, at planen om etablering af en ny infrastruktur (havnetunnel/Østlig Ringvej og Metro), som fra politisk hold er italesat som en helt central præmis for Lynetteholm, i høringsperioden er blevet adskilt fra planerne om Lynetteholm således, at der nu skal tages stilling til projekterne lidt efter lidt – og ikke til hele projektet på én gang.

Undersøgelse af infrastruktur bør være en del af det indledende arbejde, før anlægsloven behandles. Det er useriøst at anlægge en helt ny ø med den begrundelse, at der skal bygges et kæmpe boligområde på den, uden at det gøres klart for alle, hvad det indebærer af etablering af infrastruktur.

Vi kan ikke lade være med at tænke på, om "serveringen" i mange små skridt i stedet for ét stort, sker for at gøre projektet mere "spiseligt". Det gøres i hvert fald mere uoverskueligt for almindelige borgere. Det understreges af det store hastværk med at få truffet beslutninger vedr. Lynetteholm. Så meget hastværk, at vi oplever, at den demokratiske proces og involveringen af borgerne er blevet komplet tilsidesat. Vi er meget i tvivl, om der overhovedet er brug for Lynetteholm, og vi oplever det som et yderst klimaskadeligt projekt. Men der er stort set ingen offentlig debat af projektet, selvom det er enormt, både i omfang, langvarighed og konsekvenser for vores by og region.

I forlængelse heraf vil vi gøre indsigelse mod at lukke havneløbet ind mod Margretheholm og Margretheholms Havn med en dæmning/klapbro. En sådan løsning vil de facto lukke et af Københavns centrale havnemiljøer. Vi håber, at en løsning med jordtransport via vandvejen kan genvurderes og/eller en løsning med en akvædukt.

Der bør tages store hensyn til borgerne i København – varigheden af projektet er 30-50 år!

Samlet set vil vi bede jer som beslutningstagere om indtrængende om at holde jer for øje, at prisen for de store fremtidsplaner for Lynetteholm ser ud til at blive for høj med de nuværende anlægsplaner. Og at prisen med de nuværende planer skal betales til fulde af borgerne i området omkring Margretheholm i form af et hverdagsliv i støj, møg og trafikale udfordringer – i 30-50 år! Vi ønsker, at I tager hensyn til, at der bor og lever borgere her i området, som vil få ødelagt vores nærområde ødelagt i en fuldstændig uoverskuelig årrække – med de sundhedsmæssige konsekvenser, det vil have i form af eksempelvis kortere levetid som følge af et helt liv præget af luft- og støjforurening. Der må tænkes igen, både over om Lynetteholm er den bedste løsning på de fremtidige udfordringer, projektet skal løse, og om der kan findes alternative anlægsmetoder, som er mindre skadelige for borgerne i København.

Med venlig hilsen Jakob og Charlotte Demant, Margretheholmsvej 65, 1432 København K

Hørings svar i forbindelse med projekt Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver som borger bosat i Københavns Kommune, for at opfordre til en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine bekymringer omkring projektet drejer sig om nuværende og fremtidige beboere, arbejdstagere og turister i kommunen, og hovedstadsregionen som helhed, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

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

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikårer, vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Med hensyn til støjforurening, ligger de planlagte transportruter allerede i dag på >75 db², hvilket er langt over grænseværdien på 58 db ved nye projekter³. Ifølge WHO kan trafikstøj bidrage til søvnforstyrrelser og sygdomme i hjerte og kredsløb.⁴ At øge tung trafik på disse veje er ikke forsvarligt i et sundhedsperspektiv.

Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt hvert år grundet luftforurening⁵, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden forøges.

Vedr. Punkt 2: Under den lange anlægsfase vil både luftkvalitet og trafiksikkerhed for bløde trafikanter blive stærkt forværret. 72 lastbiler i timen er ikke foreneligt med en vision om København som international cykelby.

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

² Støj kort <https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?&profile=noise>

³ Miljøstyrelsen, Støjgrænser <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/stoejgraenser/graensevaerdier-vejtrafik/>

⁴ Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje" s. 7

⁵ <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/20227564-27018546-36.pdf>

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

Vedr. Punkt 4: 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. Lynetteholm vil være geografisk låst inde mellem byen og Øresund og alle beboere vil være tvunget til at skulle igennem byen i forbindelse med pendling og andre rejser udenfor byen. Denne geografiske begrænsning kan helt undgås hvis man i stedet udvider boligmassen i de omkringliggende kommuner vest og syd for byen.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358⁶. 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 db⁷.

Vedr. punkt 6: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj 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,

Ole Kudsk Hansen

Vigerslevvej 326 st th

kudskhansen@gmail.com

⁶ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁷ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Hørings svar vedrørende plan for etablering af Lynetteholm mm.

Jeg skriver som borger bosat i Københavns Kommune, med den intention, at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt de omfattende og ifølge planen nødvendige infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Mine klager fokuserer primært på hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone.

Klagepunkter:

- 1. Anlægsloven handler kun om en lille del af et større projekt, som vil få betydelige konsekvenser som rækker langt ud over de mulige påvirkninger der er undersøgt.**
- 2. Hele den måde projektet omkring Lynetteholm og de tilhørende projekter er tilrettelagt på – giver ikke reel mulighed for høring og demokratisk deltagelse.**
- 3. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.**
- 4. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.**
- 5. Lynetteholmsprojektet og de tilknyttede projekter matcher ikke kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'**
- 6. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.**
- 7. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**
- 8. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.**

Vedr. Punkt 1:

Det er alene Etableringen af Lynetteholm der er lavet (en tvivlsom) VVM-undersøgelse af og alene dette projekt som er sendt i høring. Men dette projekt giver ingen mening uden anlæggelsen af havnetunnel, Metrolinje mm. Disse projekter er ikke sendt i høring, endsige undersøgt. Der er derfor tale om en omgåelse af reglerne om, at det samlede projekt skal vurderes i sin helhed.

Vedr. Punkt 2:

Fordi det samlede projekt bliver opdelt i enkeltdele som skal besluttes, drøftes og vurderes hver for sig etableres der aldrig et reelt overblik for borgere og interessenter før det er for sent at tage stilling til det samlede projekt. Endvidere gennemføres vurderinger og høringer i en periode hvor det (p.g.a. Covid19-pandemi, nedlukning mm) er umuligt at gennemføre borgermøder, holde åbne høringer mm. Tilsammen betyder det at, at den enkelte borger i København ikke får mulighed for at tage stilling til projekterne i deres helhed, med viden om de samlede konsekvenser – miljømæssigt, økonomisk mm.

Projekterne vil endvidere have en betydelig indvirkning på personer uden for Københavns Kommune – alene de økonomiske konsekvenser i forhold til anlæg af ringveje, havnetunnel, Metro mm. vil være enorme, set fra skatteborgere i hele landet. Miljømæssigt (trafik, støj, forurening, boligøkonomisk mm). vil de samme projekter have betydelige indvirkning på alle i Københavns omegnskommuner. Dette er slet ikke undersøgt og indgår ikke i den samlede plan.

Vedr. Punkt 3:

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

Vedr. Punkt 4:

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

Vedr. Punkt 5:

Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og de tilknyttede projekter. Ingen "miljøskånende" løsninger kan forhindre den irreversible skade på Øresunds marineliv der følger af anlæggelsen af Lynetteholm og de tilknyttede projekter. Ingen løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Etablering af Lynetteholm (inkl. de øvrige projekter som SKAL gennemføres hvis det overhovedet skal give mening) er et skridt væk fra muligheden for at etablere en reel 'grøn by'.

Vedr. Punkt 6:

Udvidelser af infrastrukturen til personbiler gør at biler bliver et favoriseret transportmiddel for borgerne der skal til / fra København, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.

Vedr. Punkt 7:

Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spudsned sættelse. Så vil man kunne forstå, at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er 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 8:

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

Venligst hilsen,

Peter Muschinsky og Cæcilia Margareta Gerdström Glode

Holbergsgade 12, 3.tv.

1057 København K

Kontakt:

peter@petermuschinsky.dk cili56@hotmail.com

tlf. 21 24 50 68

23 67 55 68

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Lene Husted Andersen (LeneHustedAndersen@live.dk)
Titel: Hørings svar til anlægslov for Lynetteholm
Sendt: 10-02-2021 17:03

Hej,

Jeg henvender mig, som bekymret beboer i Københavns kommune, angående anlægsloven for Lynetteholm.

Det økonomiske omfang og den negative effekt på klimaet for dette projekt er ikke blevet belyst i sin helhed.

Man har i stedet benyttet sig af en praksis, "salami slicing", hvor projektet bliver delt op i flere "overkommelige bider"; Lynetteholmen, havnetunnelen og metroen. Omkostningerne, klimakonsekvenserne, etc. virker dermed mindre end de reelt set er. Dette er i modstrid med Europa-Parlamentets og Rådet direktiv 2011/92/EU af 2011-12-13 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet.

Desuden promoveres projektet som klimasikring af København, men Lynetteholm klimasikrer ikke København. Det er ikke en del af projektplanen endnu. Desuden vil Lynetteholm ikke alene være nok til at klimasikre København. Det vil kun sikre mod stormflod fra nord og kun op til 50 cm. Der mangler dokporte til ca. 900 mio. samt diger og forhøjelse af eksisterende diger, herunder Amager Strandpark, for at København er sikret. Det kan gøres for 3,2 milliarder kroner jf. Københavns stormflodsplan 2017.

Projektet er også solgt på at indbyggertallet i København stiger med 10.000 indbyggere per år. Dette tal er blevet afkræftet i Realkredit Danmarks undersøgelse 2020, og forventes at blive mere end halveret.

Der findes mange flere bekymrende aspekter af dette projekt, der ikke er blevet behandlet grundigt nok, før at man kan starte et så kosteligt og langvarigt projekt.

Jeg håber at anlægningen af Lynetteholmen vil, i bedste fald, blive stoppet eller i det mindste udsat, indtil der er blevet lavet en samlet og mere grundig bedømmelse af projektet.

Mvh Lene

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: mathias hansen (mat_3400@hotmail.com)
Titel: Hørings svar til anlægslov for Lynetteholm
Sendt: 10-02-2021 23:13

Hej mit navn er Mathias.

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

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

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

Mvh Mathias Hansen

Høringssvar angående anlægsloven vedr. Lynetteholmen

I dette høringssvar kommenteres hhv. på den VVM-rapport som ligger til grund for anlæg af Lynetteholmen. Derudover, fordi anlæggelsen af Lynetteholmen juridisk og især økonomisk ikke kan ses uafhængigt af de andre byggeprojekter, som der ikke er truffet beslutning om, kommenteres også på det samlede Lynetteholm-projekt, hvor opførelse af boliger og nye tunneller og metrolinjer skal opføres.

1. VVM-rapporten udskiller anlæggelsen af Lynetteholmen fra direkte tilknyttede projekter (anlæggelse af boligområder, anlæggelse af nye veje og tunneler, anlæggelse ny metrolinje, m.v.). Dette er jf. EU-direktiv 2001/42/EC ikke i overensstemmelse med gældende EU-lov. VVM-rapporten bør således vurderes som utilstrækkelig og udarbejdes på ny, hvor den tager højde for det samlede projekt inkl. nye trafikale løsninger og anlæggelsen af boligområder.
2. Det samlede projekt (inkl. nye trafikale løsninger og anlæggelsen af boligområder) vurderes at koste Staten/Københavns Kommune et tocifret milliardbeløb efter indtægter fra salg boliger/grunde. Klimasikringen er alene mod nord og vil ikke kunne stå alene, men kræve yderligere tiltag. Dette indebærer også, at der stadig udestår finansiering af klimasikring mod syd som af eksperter vurderes som væsentligt mere akut. Så vidt projektets formål er klimasikring, er dette **ikke en omkostningseffektiv** måde at opnå dette på, og både Staten og Københavns Kommune påtager sig **store finansielle risici** ved at koble projektet til infrastruktur og byudvikling. Dette går imod det gældende paradigme for offentlig økonomi, hvor både omkostningseffektivitet og opmærksomhed på økonomiske risici er alfa omega i såvel budgetlægning, opfølgning og revision.
3. De trafikale tiltag som ønskes løftet som en del af projektet er særdeles dyre investeringer med et samfundsøkonomisk afkast som grundlæggende er dårligt. Hvad værre er, at det med stor sandsynlighed begrænser eller umuliggør andre infrastrukturinvesteringer i Københavns omegn og resten Sjælland, fordi der bindes arbejdskraft, gæld og risici til disse projekter på en meget stor skala. Og så vil Lynetteholmen være endnu en fysisk centralisering der vil øge pendling til hovedstaden markant. Det vil med andre ikke løse de eksisterende problemer med trafikken *mod* København fra Nord, Vest og Syd.
4. Både anlæggelsen af øen og det samlede projekt (inkl. nye trafikale løsninger og anlæggelsen af boligområder) vil uundgåeligt udlede mindst 70.000 tons CO₂ frem mod 2030. Samtidig vil opfyldningen af det 2,8 kvadratkilometer store område fjerne ålegræs fra havbunden som ellers fungerer som en særdeles effektiv CO₂-støvsuger. Da Danmark og verden ifølge IPCC og de fleste eksperter har under 10 år til reducere udledningen drastisk og da enhver udledning af CO₂ vil være i vores atmosfære i flere hundrede år, bør alle planlagte udledninger overvejes nøje ift. de fordele der tilvejebringes. I dette tilfælde synes der at være tale om mangel på rettidig omhu idet udledningen hverken er bydende nødvendig eller tilvejebringer relevante fordele holdt op mod vores forpligtelse over for klimaet.
5. Det forventes der skal køre 350 lastbiler i døgnet i hver retning svarende til 70 lastbiler i timen i 30 år. Dette svarer til at udvide det nuværende bussystem i København med 4 eller

5 nye A-bus ruter i tidsrummet 7-17. Udover at effekterne af den øgede lastbiltrafik (som altså skal pågå i en generation) i rapporten næppe kan siges at være ubetydelige for den samlede trafikafvikling, er det også værd at bemærke, at man med projektet lægger beslag på en masse faglært arbejdskraft som derved ikke kan bruges i andre projekter som kan have større nødvendighed (herunder klimasikring mod syd). Samtidig låser man en betydelig mængde politisk kapital til projektet, idet projektets tidshorisont er så lang, at de fleste kun vil opleve dårligdommene ved projektet. Ved andre projekter med tilsvarende negativ indvirkning på menneskers dagligdag – fx køb/idrifftagning af IC4-tog og visse dele af metrobyggeriet – har beslutningstagere eller deres umiddelbare efterfølgere som udgangspunkt kunne se frugten (eller mangel på samme) af den tålmodighed man måtte vise projektet. Lynetteholmens tidshorisont bliver derimod generationel forpligtelse/forbandelse for så vidt angår jordtransporterne.

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

Mvh.

Kasper Krag Andreasen

Bakkegårds Alle 64

4140 Borup

Hørings svar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. 2020-2513

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

Klagepunkter:

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

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

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

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

Jens Ryberg Weissfeld

Margretheholmsvej 48 6 th

1432 København K



Kontakt:

jens.ryberg.weissfeld@gmail.com

Direkte: 28783237

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Mikkel Eggers (mikkel.eggens@gmail.com)
Titel: Høringssvar til anlægslov om Lynetteholmen
Sendt: 12-02-2021 09:17

Mikkel Eggers
T: 3114 1504

Til Transportministeriet

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

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

Med venlig hilsen

Mikkel Eggers
Luftmarinegade 6
1432 København K
tlf. 31141504

Indledning

Overordnet set er jeg på nuværende tidspunkt hverken for eller imod etablering af Lynetteholm, men jeg mener grundlæggende, at projektet i dets nuværende form af miljøkonsekvensrapporten og tilhørende bilag lider under en række svagheder, som jeg vil uddybe nedenfor.

Projektet kan og må ikke vurderes adskilt fra metrobyggeriet og Østlig Ringvej.

Helt overordnet finder jeg det kritisabelt og ulovligt, at Lynetteholm vurderes uden at inddrage metrobyggeriet, havnetunnelen og hele Østre Ringvej.

Det er en helt central præmis for byudviklingen i området, at der etableres Østlig Ringvej fra Nordhavn til motorvejen på Amager samt en metrobetjening af området. Man kan ikke bare miljøvurdere anlægget af øen uden at inddrage konstruktionen af Østlig Ringvej og metroen. Projektet hænger uløseligt sammen med infrastruktur-anlæggene, hvilket da også fremgår af den nyhed på [regering.dk](https://www.regering.dk), som præsenterede Lynetteholm for offentligheden.

“Som en helt central præmis for byudviklingen i det nye område skal der etableres ny

infrastruktur, der blandt andet kan sikre tilgængeligheden for de nye beboere i områderne. Det drejer sig om en Østlig Ringvej fra Nordhavnen til motorvejen på Amager samt en metrobetjening af området. Byudvikling på Lynetteholmen bidrager til finansieringen af den nye infrastruktur, som man f.eks. kender det fra Ørestad og Nordhavn”

[Kilde - Nyhed af 5. oktober 2018 fra Regeringen.dk.](#)

By og Havn anfører som svar herpå i VVM-rapportens side 102, at:

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

Det er i mine øjne et uacceptabelt argument, særligt fordi [der er foretaget forundersøgelser af Østlig Ringvej](#), og der er også foretaget [forundersøgelser af metro til Lynetteholm](#). Hvis der er behov for flere oplysninger til at udarbejde en VVM-rapport for projekterne, så må VVM-processen for hele anlæggelsen af Lynetteholm, inkl. infrastruktur, afvente, indtil oplysningerne er tilvejebragt. Alt andet må betragtes som ulovlig praksis.

Alternativer til anlæg af Lynetteholm er ikke undersøgt grundigt nok

Endvidere finder jeg det stærkt bekymrende, at alternativerne til anlæg af Lynetteholm er så sparsomt undersøgt. I miljøansøgningen side 7- 12 fremgår det, at formålene med Lynetteholm er fremtidig klima- og stormflodsikring af København, etablering af areal til byudvikling, nyttiggørelse af overskudsjord samt udbygning af- og bidrag til infrastruktur.

Klimasikringen af København vil kunne foretages på mindre indgribende måder end en ø, f.eks. med stormflodsporveje ved Trekroner eller lignende. Andre områder i København vil kunne byudvikles på måder, hvor man ikke på samme måde lukker Københavns Havn inde.

Overskudsjorden vil uden problemer kunne deponeres bl.a. med [anlæggelsen af Holmene ved Avedøre](#), men dette projekt nævnes ikke med et ord i VVM-rapporten, selvom det blev lanceret samtidig med offentliggørelsen af Lynetteholm.

Metrobetjening af Lynetteholm bliver irrelevant, hvis Lynetteholm ikke anlægges, og østlig ringvej vil også kunne anlægges uden Lynetteholm. Disse muligheder nævnes ikke i rapporten.

Jeg mener, at projektet har så store økonomiske og miljømæssige konsekvenser for København, at det er nødvendigt med større debat og mere information om Lynetteholm. Dette understreges i særlig grad af, at høringsen blev udsendt den 30. november 2020, hvor store dele af Danmark var hjemsendt fra arbejde og skole grundet COVID-19. Borgere og beslutningstagere har travlt med at navigere i dette, og derfor bør VVM-processen udskydes og beriges med yderligere information, før en endelig beslutning om anlæggelsen af Lynetteholm kan igangsættes.

Trafik

Endvidere er jeg bekymret over, at jordtransporten vil forårsage uacceptabelt øget trafik på det nordøstlige Amager via flaskehalsene Langebro, Knippelsbro og Christmas Møllers Plads. Det kan godt være, at lastbilerne kører rundt i hele København i forvejen, men nu skal trafikken koncentreres omkring et geografisk afgrænset område, som i forvejen lidt under meget trafik. Dette forhold er kritisabelt nok i sig selv. Anlæggelsen af Lynetteholm bør afvente anlæggelsen af Østlig Ringvej, hvor byggeriet af Nordhavnstunnelen allerede er igangsat. Der kunne snildt bygges en tunnel over til jorddepotet, hvormed den tunge trafik kunne køre uden om de førnævnte flaskehals.

Desuden skal jeg påpege, at området omkring Forlandet/Refshalevej vil i forbindelse med anlægget af modtagepladsen frem mod 2023 opleve øget tung trafik, jf. side 16 i miljøkonsekvensrapportens baggrundsrapport om trafikale forhold.

Da der i gennemsnit er tale om af størrelsesorden 33 lastbiler om dagen er påvirkningerne fra

trafikken i anlægsfasen generelt ubetydelig i forhold til det københavnske vejnet. Det kan dog ikke afvises, at visse af transporterne vil være koncentreret over en kortere periode og der derfor kan forekomme kortere perioder med en større grad af påvirkning på det eksisterende vejnet og herunder også lokale påvirkninger fx af området ved Margretheholm. Disse trafikmængder vil dog ikke påvirke trafikafvikling eller trafiksikkerhed mv. i betydelig grad.

Allerede nu er der meget trafik på Forlandet/Refshalevej ved Margretheholmen, hvor der mangler lysregulering samt forto og cykelsti i begge sider af vejen, ligesom skolebørn skal stå i vejkanten og vente på bussen. Antallet af lastbiler, 2A-busser og personbiler - særligt i morgen- og eftermiddagstimerne - er allerede nu højt, og den øgede mængde lastbiler i den periode, hvor modtagepladsen anlægges, vil understrege behovet for, at trafiksikkerheden i området forbedres. Rapporten nævner, at seneste trafiktælling tættest på Forlandet/Refshalevej er gennemført på Kløvermarksvej i 2017. Dette var før Copenhagen Street Food flyttede ud til Reffen, og før Inderhavnsbroen for alvor åbnede Holmen og Refshaleøen op for Indre By. til disse steder. Var rapporten baseret på en trafiktælling gennemført i sommeren 2019 eller 2020, ville den have vist, at antallet af bløde trafikanter på vejstrækningen nu er meget højere grundet de mange besøgende til Refshaleøens rekreative områder såsom Reffen, Havnebadet ved Refshaleøen, La Banchina mm. De bløde trafikanter tager i vid udstrækning Refshalevej, og det understreger behovet for, at trafiksikkerheden på vejstrækningen øges betragteligt i forhold til nu.

Jeg værdsætter meget, at selve jordtransporten efter 2023 føres over Prøvestenen og videre ad en separat rute til depotet bagom Margretheholmen, men jeg vil opfordre til, at Margretheholm Havn kan bevare sin frie adgang til havet ved, at lastbilerne kører under havnen i en tunnel frem for over havnen på en dæmning med klapbro. Fritidssejlerne sejler jo ikke kun i aftentimerne og i weekenden, og hvis København vil fortsætte med at kalde sig selv for en sejlerby, så bør det være nærliggende at lade Margretheholm Havn operere uhindret i anlægsperioden.. Desuden er vandkvaliteten i havnen lige nu så god, at man kan bade i den, og en dæmning med klapbro vil forværre vandkvaliteten, da vandgennemstrømningen til havnen vil blive formindsket. Jeg ved, at Margretheholm Havns bestyrelse har forelagt et godt forslag for By og Havn, som viser, hvordan dette kan blive gennemført. Desuden er havnen er vigtig rekreativt område for nærområdet, som man kan trække sig tilbage til, når menneskemylderet ved havnebadet på Refshaleøen bliver for tæt. Jeg ville være ked af de facto at miste Margretheholm Havn som rekreativt område, såfremt klapbroen lukker af for vandtilførslen til havnen.

Støjgener

Det fremgår af miljøansøgningens side 138, at "der ansøges om lempelse af støjgrænser for rekreative områder fra 40 dB til 50 dB". Dette gælder bl.a. Margretheholm Havn. På grund af Margretheholms nærhed til Margretheholm Havn har jeg svært ved at se, at Margretheholms rekreative områder - legepladser og grønne arealer - ikke også vil blive påvirket af støjen. På Margretheholmen er der mange beboere med børn, der sover lur udendørs i barnevogne og klapvogne i de selvsamme rekreative områder, og disse vil potentielt blive påvirket af larmen fra anlæggelsen af jorddepotet.

Jeg ønsker derfor, at alle støjgrænser skal overholdes - uden undtagelse eller dispensation. Der bør eksempelvis blive stillet krav om, at spuns tættest på beboelsesområder vibreres på plads frem for at blive nedrammet, Projektets størrelse og varighed nødvendiggør, at By og Havn tager ekstraordinært hensyn til omkringliggende områder, og vi har set ved andre byggeprojekter i Kbh, at støjgrænser jævnlige overskrides.

Endvidere er jeg særligt bekymret for de kumulative effekter af støj fra andre anlægsprojekter i nærheden, som f.eks. Østlig Ringvej og metrobyggeriet. Samlet set er det svært at forestille sig, at disse anlægsprojekter vil kunne holde sig inden for støjgrænserne. Det understreger endnu en gang min pointe om, at VVM-processen for anlæggelsen af Lynetteholm bør

inkludere anlæggelsen af Østlig Ringvej og metrobyggeriet.

Desuden henviser jeg til [denne artikel på dr.dk](#), hvor By og Havns udviklingsdirektør citeres for følgende:

- Hvis det skulle vise sig, når vi når længere frem i projektet, at vi står i en situation, hvor vi simpelthen ikke kan komme videre uden at lave noget arbejde, der støjer mere end støjgrænserne, så er der nogle mekanismer, der træder i kraft, hvor de vil kunne få en eller anden form for kompensation, siger han.

Det fremgår ikke i rapporten, hvordan By og Havn vil undgå dette scenarie ud over, at der vil blive etableret en jordvold op til Margretheholm. Jeg ønsker derfor belyst, hvordan rapporten kan omtale ubetydelig eller moderat støjpåvirkning af naboerne, når der samtidigt i pressen omtales mulighed for, at det kan komme på tale at kompensere naboerne for støj. Jeg vil også gerne vide, at hvad er sandsynligheden for, at situationen opstår med og uden foranstaltninger?

Deponering af jord

Et af By og Havns centrale argumenter for Lynetteholm af jorddeponi, idet jorddepoterne i Nordhavn er ved at blive fyldt op. Rapportens afsnit 5.1.3 omhandler, hvad der skal ske med jorden, såfremt Lynetteholm ikke anlægges. Heri fremgår det:

“Overskudsjord skal anvises til andre miljøgodkendte anlæg De største anlæg til modtagelse af jord på Sjælland har i en årrække været KMC Nordhavn og opfyldningen i Køge. Begge områder er tæt på at være opfyldt. Desuden opstår der løbende projekter i mindre skala som f.eks. støjvolds- og landskabsprojektet Hyldager Bakker i Albertslund. Etablering af støjvoldsprojekterne forløber typisk inden for et til få år. Der er ikke kendskab til andre miljøgodkendte projekter på Sjælland, som vil kunne modtage jorden fra Københavnsområdet. Lynetteholm etableres med overskudsjord og giver dermed Københavns Kommune sikkerhed for at bygge- og anlægsprojekter i Storkøbenhavn kan komme af med såvel ren som forurenede overskudsjord til nyttiggørelse tæt på oprindelsesstedet og i en meget lang periode. Hvis Lynetteholm ikke etableres, kan det evt. påvirke kommunes mulighed for at gennemføre bygge og anlægsprojekter.”

By og Havn har ikke belyst muligheden for, at jorden anvendes til andre byggeprojekter uden for Sjælland, bl.a. de [i december 2019 vedtagne vindmølle-øer i Nordsøen og Østersøen](#).

En anden mulighed er at bruge jorden til [udvidelsen af Avedøre Holme](#), men dette fremgår heller ikke i rapporten, selvom dette projekt også er igangsat arbejde mellem regeringen og Hvidovre kommune.

I det hele taget lider projektet under et manglende udsyn ud over kommunegrænsen, hvor der ene og alene er taget hensyn til Københavns Kommunes interesser. Dette indikerer for mig, at bygherre alene er interesseret i at få dette projekt presset igennem i en COVID-19-tid, hvor beslutningstagere og offentligheden er travlt optaget med krisehåndtering frem for udvikling af landets hovedstad.

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: john h SIMONsen (john@askebakken.dk)
Titel: Hørings svar til anlægslov for Lynetteholm
Sendt: 12-02-2021 09:53

Hørings svar til anlægslov for Lynetteholm

Jeg skriver som borger bosat i Københavns Kommune, for at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm'. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og projektets uafklarede økonomi.

Klagepunkter:

Det fremviste projekt for Lynetteholm rummer en række fremtidsperspektiver, som viser at den fremtidige anvendelse ikke er begrænset til alene at være et jorddepot. Der skitseres kommende rekreative anvendelser for hele København, samt by- og boligformål.

Dette betyder, at der ligger tanker som rækker langt ud over jorddeponi. Hvilket betyder at Miljøredegørelsen ikke er fyldestgørende!

Miljøredegørelsen er et skræmmende eksempel på en kortsigtet vinkel, og der lægges op til en ren salamipolitik.

Der er ikke redegjort for:

Den miljøpåvirkning, som indsnævringen sejlrenden Kongedybet pga. anlægget udvidelse mod Middelgrunden vil medføre. En af konsekvenserne er, at vandudskiftningen ved Amager strand vil blive reduceret. Hvilket kan give øgede slam/mudder aflejringer og ringere badeforhold.

Der bør redegøres for, hvordan de ændrede strømforhold påvirker badeforhold og havmiljø i Øresund både syd og nord for Lynetteholm.

Trafikbetjeningen af de kommende boliger/erhverv på Lynetteholm, vil nødvendiggøre udbygning af veje og kollektiv trafikbetjening. Allerede nu ligger der skitser til en Øster Ringvej, herved antallet af biler i og omkring København forøges. Det vil være nødvendigt at ringvejen videreføres mod syd til motorvejen over Amager.

Denne del synes fuldstændigt overset, og de gener dette vil påføre de rekreative områder langs Amager østkyst, og herunder sejlere og beboere, er ikke medtaget i Miljøvurderingen.

Inden Lynetteholmen beslattes bør det undersøges om der findes kollektive løsninger, så biltrafikken i København ikke øges. Denne del af projektet er der ikke tilstrækkeligt redegjort for, idet de økonomiske konsekvenser vil forringe den samlede økonomi.

Stormflodsplanen 2017 for København Kommune anbefaler, på baggrund af den nyeste statistik, at der primært anlægges stormflodssikring i den sydlige og den østlige del af København. Det sker for at sikre mod stormfloder fra syd, der er en mere nærværende trussel end stormfloder fra nord. Hele sikringen mod stormfloder fra syd og nord vurderes ud fra et rent økonomisk synspunkt at skulle være klar om 30-40 år.

Derfor bør jorddeponeringen ske syd for København, og indgå i stormflodssikringen fra Køge Bugt.

Uanset at den samlede jordtransport i København ikke formodes at stige, så vil jordtransporten på allerede svært belastede veje såsom Torvegade, Amagerbrogade og Vermlandsgade øge de allerede eksisterende støj- og dieselureningsproblemer i boligerne og institutioner langs disse gader. Der dør allerede nu for mange københavnere for tidligt grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal kan forventes at stige, når trafikken forøges.

Derfor bør trafikken ledes væk fra Amager nord, og der må kunne findes andre muligheder for jorddepoter. Alternativt bør der stilles støj og forurenings krav til lastbilerne, og etableres støjskærme..

Miljøkonsekvensrapporten omtaler, at etableringen af spuns ikke vil støjbelaste væsentligt. En spunsning vil oftest foretages ved ramning. Det forekommer derfor betænkeligt, at det anbefales at hæve den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Det foreslås, at fundering ved ramning erstattes af vibrering eller nedpresning, hvis dette ikke ønskes bør redegøres hvorfor i forhold til byggeteknik og økonomi.

Den planlagte vej hen over indsejlingen til Margretheholm Havn, til lastbiler med jord til Lynetteholm, er udformet som en dæmning med en oplukkelig bro, til skibe med master, og med en gennemsejlingshøjde på 4,5 meter, og samtidig er broen planlagt at være lukket på hverdage fra kl. 7-16. Dette vil hindre den normale fri sejlads til havnen og på sigt nedlægge havnen, da anlægsfasen kan forventes at strække sig betragtelig længere en jordpåfyldning.

Udføres vej og bro som planlagt vil brugere af havnen være stærkt begrænset til sejlads uden for lukketiden. Såfremt vejen ikke spærres for almindelig færdsel og fjernes efter etableringen og bebyggelsen af Lynetteholmen, er muligheden for at den overgår som almindelig færdselsåre.

Der bør derfor kunne findes en mere sejlervenlig løsning herpå. Det kunne være en fast brovagt, som fx ved Christianhavns kanal ved Trangravsbroen.

Lukkes Lynetteløbet, vil det i praksis vanskeliggøre / stoppe alle sejlere fra Amagers østkyst i at sejle ind i Københavns Havn. Ligeledes vil det vanskeliggøre hovedparten af alle de både, der i dag har bådplads i Københavns kanaler, i at sejle ud i Øresund, da Københavns Havn vil blive vanskelig at besejle. Uanset den planlagte udformning af Kroneløbet, hvor bredden øges med ca. 20 m (på smalleste sted), så bliver det kommende smalleste sted væsentligt længere ca. 500m! Det betyder at sejlåde skal bruge længere tid til at komme gennem Kroneløbet

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

Det bør undersøges, som planlagt ved Nordhavn om der kan skabes passage for små både og roere mellem Margretheholm og Københavns havn.

Når det endelige skitserede projekt realiseres med boliger og rekreative anlæg, vil det ikke være foreneligt med at Danmarks største rensningsanlæg ligger på Refshaleøen. Almindeligvist kræver rensningsanlæg af denne størrelse en miljø sikkerheds afstand på mindst 700 m. Det er muligt at overdække et sådant rensningsanlæg, men det er meget bekosteligt, både i anlæg og afledte årlige driftsomkostninger. Alternativet hertil er at finde en anden placering til rensningsanlægget. Her er udfordringen både at finde plads til selve anlægget og passende udløbsmuligheder for det ”rensede” spildevand.

Der bør redegøres for de muligheder, der er for at flytte rensningsanlægget samt hvordan spildevandsledninger kan etableres og den samlede økonomi. Endelig bør der såfremt rensningsanlægget flyttes med udløb til Køge Bugt redegøres for de miljømæssige konsekvenser for havmiljøet.

Venlig hilsen,

John Hessing Simonsen

Ved Kløvermarken 5, st.
2300 København S.

Kontakt:

Mail: john@askebakken.dk

Tlf.: 29 91 88 34

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: ellen odsbjerg (ellen-susanne@hotmail.com)
Titel: Hørings svar til anlægslov for Lynetteholm
Sendt: 12-02-2021 12:11

Hørings svar:

Grundlæggende er de givne forudsætninger for at ville anlægge Lynetteholm ikke opdaterede, idet befolkningstilvæksten i København viser sig at være faldende de kommende år og ikke stigende, som forudsat. Coronaefterdønninger m.m. vil følge os flere år frem og få folk til at flytte uden for byen, hvor risikoen for smitte er størst og mulighederne for at opleve naturen mindst.

Nu er det anlægsloven, det skal omhandle. Denne lov vil tillade By og Havn at køre lastbiler igennem byen de næste 30 år. 700 ture hver dag.

Østerbro har længe været plaget af tung lastbilkørsel til Nordhavn. Mange af os, der bor på Østerbro ved, hvad det betyder af støj og forurening døgnet rundt. 25% af jorden til Lynetteholm ventes at skulle komme fra jordanlæg i Nordhavn indtil 2035. Så den tunge trafik vil ikke være historie endnu.

Anlægslov om Lynetteholm er den første brik af en række dominobrikker der vil vælte så snart arbejdet sættes i gang. Den næste brik er Østlig Ringvej der endnu ikke er i høringsfasen, men som er en grundpille for at der vil kunne byudvikles på halvøen.

Al forskning viser at mere vej ikke aflaster, men blot øger trafikken.

Al den trafik der ikke vil kunne komme igennem den nye Østlig Ringvej, den vil blive ledt igennem byen, i stedet for at holde i kø.

Lokaltrafik vil stige i områderne rundt om tilkørsler.

Trafiktal på Lyngbyvej ved afkørsel til Nordhavnsvejen, ventes at stige fra 100.000 køretøjer i døgnet i dag, til over 125.000 daglige køretøjer. En stigning på 25%! Og det er vel og mærke før Lynetteholm udvikles til at have 35.000 borgere og 35.000 arbejdspladser. Læg dertil den trafik der vil komme fra lufthavnen og resten af Amager.

Det anslås at den samlede pris for dominobrikkerne er 80-100 milliarder kroner. Det er altså ikke et projekt der hviler i sig selv, som det blev lagt frem i sin tid.

Det er ikke for sent endnu at stoppe projektet med hamring af spuns i 3 år, og jordkørsel i 30 år.

Det kan endvidere tilføjes, at Projektet også vil medføre et stigende antal dødsfald forårsaget af den stigende miljøforurening, projektet vil medføre,

Endvidere er der ikke taget højde for forureningen i Øresund, når giftigt jord anvendes til anlægget.

Med venlig hilsen
Ellen odsbjerg

Hent [Outlook til iOS](#)

Hørings svar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler 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 spunsnedlæggelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 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.

Det her projekt påvirker alle borgere i København, og det er top useriøst af borger derfor ikke er blevet hørt ordentligt omkring Frank Jensen store byggeprojekt. Nu er han ude så lad os lige klappe hesten og tage det med ro, og lade beslutningen om Lynetteholm ligge til en anden side af kommunalvalget.

Venligst hilsen,

Anders Marc Jørgensen

Ægirsgade 44 st th

2200 København N

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Kontakt:

Andersj1986@gmail.com

40437560

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

Jeg vil desuden gøre opmærksom på underskriftsindsamlingen "Ro på med Lynetteholmen!" om at udskyde beslutningen til efter borgerne, har haft mulighed for at bruge deres demokratiske rettigheder til kommunalvalget, dags dato har modtaget 1324 underskrifter: https://www.skrivunder.net/ro_pa_me_lynetteholmen

Klagepunkter:

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

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

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

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

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

Med venlig hilsen,
Stine Linnemann
Præstelængen 4, 2. tv
2400 København NV
slinnemann@gmail.com
Tlf.: 30279828

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



Til Transport- og Boligministeriet

12. februar 2021

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm (herefter Lovforslaget)

Ejerforeningen Quintus Bastion (herefter E/F Quintus Bastion) beliggende på Krudtløbsvej 16-30 og 57-83, Christianshavns Kvarter matr. 601 og 622, bestående af 47 ejere (ca. 85 personer), ca. 35 husbåde (ca. 70 personer), lystbåde samt ca. 3.000 m² erhvervslokaler, er direkte nabo til Refshaleøen og blandt de nærmeste naboer til Lynetteholm projektet. I alt bor mere 150 personer på ejerforeningens område.

En integreret del af ejerforeningen er Quintus Bastion, anlagt i 1685 som den nordligste af de i alt 12 bastioner. Quintus Bastion indgår i det fredede fortidsminde, Christianshavns Vold, og det bemærkes, at beskyttelseslinien til fortidsmindet rækker ind over områder, som er direkte berørte af projektet, herunder Refshalevej og Quintus Bastion.

På denne baggrund og som repræsentanter for E/F Quintus Bastions beboere, gøres der hermed indsigelse mod Lovforslaget i sin helhed, idet dette i vores opfattelser fremstår som en disproportional krænkelse af beboelsesområdets eksistens, beboernes retsikkerhed og høringsrettigheder, et fredet fortidsminde samt et ekstremt indgreb i en i forvejen stærkt belastet natur i området. Ydermere, frembringer vi her indsigelse mod særlige forhold i Lovforslaget med en stærk opfordring til, at ministeriet som minimum reviderer Lovforslaget med inddragelse af følgende kommentarer:

1. Disproportional tilsidesættelse af museumslovens Kapitel 8 og 8 a
2. Trafikale forhold (mangelfuld miljøvurdering)
3. Støjgener (mangelfuld miljøvurdering)
4. Mangelfuld proces og grundlag for anlægslov

1. Disproportional tilsidesættelse af museumslovens Kapitel 8 og 8 a

I Lovforslagets §5, stk. 2, anføres det at museumslovens Kapitel 8 og 8a uforbeholdent tilsidesættes, både hvad angår projektet som beskrevet under §1 og ændringer/udvidelser dertil, jf. §7. Dette forekommer som et vidtgående og disproportionalt indgreb uden den fornødne legitimitet og er grundlæggende unødvendigt for projektets udførelse. Enhver tilsidesættelse af anden gældende lovgivning bør rimeligvis specificeres til enkelte forhold og ikke hele kapitler af en så central beskyttelseslovgivning som museumsloven udgør i denne sammenhæng som konsekvens af fortidsmindet Christianshavns Vold.

Refshalevej, hvor anlægstrafikken (og formentlig også anden trafik) skal køre, er, som nævnt, beliggende indenfor beskyttelseslinien for det fredede fortidsminde, Christianshavns Vold, som er beskyttet under museumslovens §29 e (Kapitel 8 a). Ejerforeningen på Quintus Bastion er en del af fortidsmindet og ligger klods op ad Refshalevej. Lovforslaget muliggør ikke blot en tilsidesættelse af gældende lovgivning, men muliggør også forandringer af ikke kun vejen tilstødende vores hjem men hele området omkring vores ejerforening ned til 0 meters afstand. Dette forekommer ekstremt vidtgående og gør os meget bekymrede og utrygge.

Såfremt der er behov for dispensation, bør denne kun gives i det nødvendige omfang, og ikke som en generel fritagelse, og E/F Quintus Bastion bør, lige som andre berørte parter, høres. Lovforslaget er i sin nuværende form et stort indgreb i vores rettigheder til at gøre indsigelse mod projektets udvikling. Endvidere bør enhver dispensation overses af en uvildig instans såsom Slots- og Kulturstyrelsen, der kan tilse, at en enhver dispensation er proportional og overholdes og dokumenteres, hvilket er i overensstemmelse med almindelig og gældende ret og sædvane.

Vi forstår, at By & Havn og Københavns Kommune i fællesskab er i færd med at undersøge muligheder for tilpasning af Refshalevej forud for anlægsfasen, og Københavns Kommune anfører i sit høringssvar, at dette bør indgå i projektbeskrivelsen under Lovforslagets §1. Under de rigtige forudsætninger som beskrevet i dette pkt. 1, herunder ikke mindst borgerinddragelse, støtter vi hensigten om at forbedre Refshalevej, jf. også pkt. 2 heri.

Derudover vil vi henlede til, at der ikke er overensstemmelse mellem "Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser" (side 100-101), og Lovforslagets §5, idet lovtæksten under stk. 3 alene anfører, at By & Havn skal varetage hensynene bag den tilsidesatte lovgivning under stk. 1, mens museumsloven tilsidesættes uden forbehold i stk. 2.

Vi opfordrer dermed på det kraftigste til følgende ændring af lovtæksten:

- **I Lovforslagets §5, stk. 2, slettes teksten "kapitel 8 og 8 a i museumslov", således at der fortsat findes beskyttelse af de fredede fortidsminder, og at museumslovens Kapitel 8 og 8 a fortsat varetages af Slots- og Kulturstyrelsen. E/F Quintus Bastion skal høres som normalt.**

2. Trafikale forhold (mangelfuld miljøvurdering)

Ifølge Miljøkonsekvensrapporten konstateres øget transport i anlægsperioden på Refshalevej, langs beboelsesområderne Margretheholmen, Quintus Bastion og Charlotte Amalie Bastion i omfang af *gennemsnitligt* 66 lastbilsture og 200 personbilsture¹ pr. dag til og fra anlægsområdet

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

til Lynetteholm i en periode på minimum 1½ år, muligvis op til 3½ år². Strækning vist i Bilag 2.1. Vejen går, som nævnt, igennem det fredede fortidsminde, Christianshavns Vold.

Miljøkonsekvensrapporten behandler slet ikke den nævnte vejstrækning, og indeholder således ikke en egentlig miljøkonsekvensvurdering for vejstrækningen og dennes nærmiljø. Derfor undrer det os meget, at man i Miljøkonsekvensrapporten kan konkludere, at anlægsfasens betydning for trafikafvikling, trafiksikkerhed mm. er "ingen/ubetydelig" (Tabel 23-12, side 499). Det undrer os endvidere, at man ikke allerede fra starten har planlagt at etablere adgangsvejen først og dernæst påbegynde anlægsfasen.

Vi har kendskab til et projekt i Københavns Kommune som omhandler "bedre cykel- og gangforhold på Refshalevej", men den nævnte strækning er for nylig flyttet fra dette projekt til By & Havn, hvorfor processen og ikke mindst den hidtige borgerinddragelse er uvis for os.

Miljøkonsekvensrapportens metodeafsnit (afsnit 6.2, side 110) følges herunder.

Aktuel status: Strækningen er i forvejen i meget dårlig forfatning i forhold til at betjene trafikken. Vejen løber klods op ad beboelsesområder med ned til ca. 1 meters afstand mellem kantsten og bebyggelse beliggende på E/F Quintus Bastion. Vejen er meget smal, og har ingen eller kun en ganske udsat cykelsti, dvs. vejen er allerede farlig under de eksisterende forhold. Der bliver kørt langt over de tilladte 40 km/t på vejen, og store køretøjer, fx busser, presser ofte bilister såvel som bløde trafikanter ind i rabatten. Der bor mange børnefamilier på Quintus Bastion og andre områder i nærområdet, som er meget utrygge ved at færdes langs vejen med børn. Særligt i sommerhalvåret er vejen meget trafikeret af bløde trafikanter med hyppige farlige situationer til følge, og der er generelt stigende trafik på vejen. Det er kun et spørgsmål om tid, før de farlige situationer får alvorlige udfald. I tråd med dette, vurderede By & Havn i første offentlighedsfase, at Refshalevej er "utilstrækkelig" for projektet.

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

Kumulative effekter: Vi forudsætter at de trafikale forhold på Refshalevej *skal* forbedres, som det var tiltænkt med kommunens projekt for vejen, men sammenhængen med Lynetteholm projektet er uklar. Hvis disse forbedringer skal anlægges parallelt med anlægsfasen eller udskydes til efter adgangsvejen er etableret vil dette naturligvis udgøre en væsentlig forringelse af de i forvejen dårlige forhold. Derudover findes et antal andre tilstødende

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

projekter, fx anlæg af Østlig Ringvej, metro, mv., som også kan stærkt belaste de dårlige forhold. På sigt vil Refshalevej være helt utilstrækkelig som eneste permanente trafikåre til Refshaleøen, ikke mindst når byudvikling påbegyndes, og dette uanset etablering af Østlig Ringvej, mv. Man bør derfor snarest påbegynde planlægning af infrastrukturen til Refshaleøen og Lynetteholmen, gerne inklusive en akvædukt over Margretheholms Havn til brug for både anlægstrafik og almen trafik, således at Refshalevej generelt aflastes.

Afværgetiltag: Som meget udsatte mod de dårlige trafikale forhold på Refshalevej, må vi insistere på, at man **etablerer adgangsvejen forud for anlægsfasen**. I lyset af projektets samlede ca 50 års tidshorizont, bør dette være en lille justering. Såfremt man fra myndighedernes side vil fastholde, at anlægstrafik indledningsvist skal køre ad Refshalevej, må man **som minimum forbedre vejforholdene væsentlig, hurtigst muligt og forud for anlægsfasen**. Dvs. forbedre cykel- og gangforhold (inkl. borgerinddragelse) samt etablere fartdæmpende tiltag, fx vejbumper eller chikaner, og dette selvfølgelig så skånsomt som muligt, idet området ligger indenfor det fredede fortidsminde. I kombination med dette, vil vi insistere på følgende afværgetiltag med henblik på at sikre forsvarlige trafikale forhold:

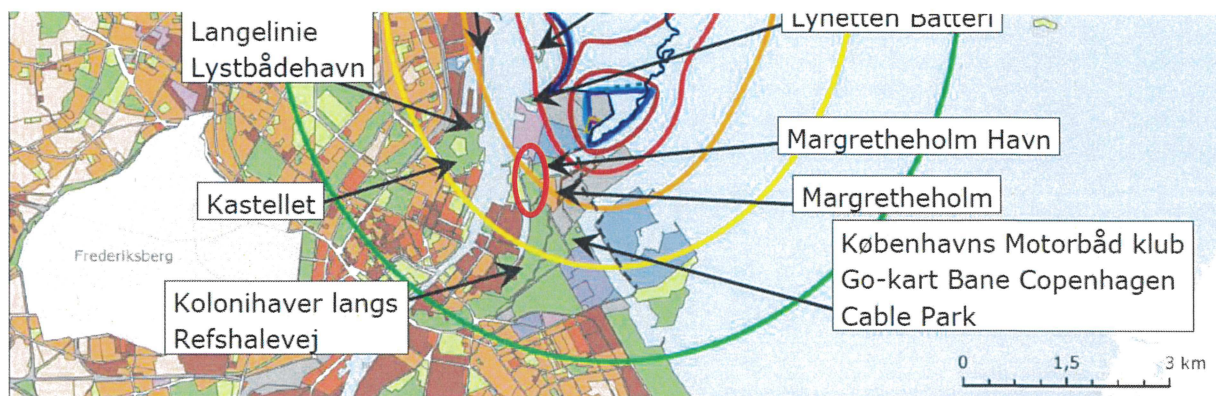
- **Krav om at al trafik relateret til både anlægs- og driftsfasen benytter adgangsvejen, så snart den er anlagt – såvel tung lastbiltrafik som personbiltrafik/medarbejdere. Dette bør gælde så tidligt som muligt (angiveligt startende primo 2023) og fortsætte igennem hele driftsfasen, og bør desuden også inkludere trafik til ARC, BIOFOS, mv. med henblik på at forbedre de trafikale forhold ad Forlandet, Kløvermarksvej og Raffinaderivej.**
- **Krav om at transportere al tung materiel (sten, sand, spuns, mv.) ad vandvejen.**
- **Adgangsvejen sikres at give adgang til forbindelseslinien Danneskiold-Samsøes Allé/Kongebrovej/Refshalevej/Forlandet, som skitseret i Bilag 2.2, med henblik på at trække trafikken væk fra de smalleste passager beliggende på Refshalevej ud mod Refshaleøen.**

Disse afværgetiltag bør afspejles i anlægsloven under §1, stk. 1, fsva. etablering af adgangsvej (eller forbedring af eksisterende forhold på Refshalevej) og fx §2 fsva. krav om anvendelse af adgangsvej hhv. vandvej.

3. Støjgener (mangelfuld miljøvurdering)

Vores beboelsesområde, Quintus Bastion, som er nærmeste nabo til Refshaleøen, er ikke nævnt en eneste gang i miljøkonsekvensvurderingen af arbejdets påvirkning på omgivelserne, hvilket er særligt iøjnefaldende i kapitel 15 om "Støj og vibrationer" i Miljøkonsekvensrapporten. I den udførte vurdering og miljøansøgning, er vores beboelsesområde anvist som et (unavngivet) område til fritidsformål/rekreativt område, men virkeligheden er, at hele området (indringet med rød nedenfor) er beboelsesområde for hhv. E/F Quintus Bastion (matrikel 601 og 622), E/F Charlotte Amalie Bastion (matrikel 615)

(matrikelkort vedlagt i Bilag 3.1) og husbådene langs hele området kaj anlæg (47 bådpladser), i alt ca 200 beboere.



(Figur 27-11, side 604)

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

På trods af at det både anføres i rapporten, at "Som udgangspunkt vil grænseværdier for støj i Københavns Kommunes forskrift for støjende aktiviteter blive overholdt i anlægsfasen" (Miljøkonsekvensrapportens side 331), og at "Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen har meddelt, at støj fra Lynetteholms anlægsarbejder skal overholde grænseværdierne" (side 346), konkluderer Miljøkonsekvensrapporten dog entydigt, at projektet ikke kan overholde støjgrænserne i aften- og nattetimer, hvilket gælder såvel anlægs- som driftsfasen, dvs. i årtier frem. Fx står der på side 31-32: "...det er muligt at beboerne [...] i området syd for Refshaleøen samt beboerne i de husbåde, der måtte ligge nær projektområdet, i perioder vil føle at deres nattesøvn bliver forstyrret".

På Miljøansøgningens side 138 ansøges således om en generel lempelse af støjgrænser for rekreative områder, hvilket ifølge beskrivelsen også inkluderer Quintus Bastion, Charlotte Amalies Bastion samt husbådene, der ligger i direkte tilknytning hertil. På Miljøkonsekvensrapportens side 357 står at "Det er en forudsætning for afoærgenforanstaltningerne, at derfor driftsfasen er ansøgt om lempelse af støjgrænsen for rekreative områder fra 40 dB til 50 dB i henhold til Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 3/2003 "Ekstern støj i byomdannelseområder"." Dette betragter vi naturligvis som helt uacceptabelt, og vi ser det som en nødvendig selvfølge, at støjgrænserne overholdes udspenseret fvsa. Quintus Bastion, Charlotte Amalies Bastion, og husbådene som ligger i direkte tilknytning.

Vi ønsker, at man igennem hele projektet uden undtagelser eller dispensationer overholder de fastsatte støjgrænser for alle typer af aktiviteter, dvs. i forhold til trafikstøj, støj fra anlægsarbejdet, og virksomhedsstøj. Heriblandt er trafikstøjen naturligvis også relevant i forhold til den planlagte anlægstrafik langs Refshalevej som kommenteret under pkt 2), og netop øget trafik er anført som en af de væsentligste støjklender i anlægsfasen – men er ikke analyseret i Miljøkonsekvensrapporten. I det omfang, at det er vanskeligt at overholde

støjgrænserne, må der implementeres de nødvendige afværgetiltag, fx i form af støjværn, nedsat intensitet, anvendelse af alternative metoder (fx vibrering i stedet for ramning af spuns), flytning af trafik til adgangsvejen, arbejdstidsplanlægning, mv. Sådanne afværgetiltag kan sandsynligvis også have en attraktiv effekt på støjgenerne i dagtimerne.

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

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

Vi henstiller til, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens krav om overholdelse af støjgrænser fastholdes, og at Quintus Bastion i denne sammenhæng behandles som et beboelsesområde, herunder at miljøvurderingen (som henvist til i lovforslagets §3) suppleres og korrigeres herfor. Vi ønsker desuden at blive delagtiggjort i By & Havns redegørelse herom ("Bemærkninger til lovforslaget", afsnit 7.14.1.1).

4. Mangelfuld proces og grundlag for anlægslov

Det projekt, der er foretaget miljøkonsekvensvurdering af og sendt i høring, er specifikt afgrænset til at vedrøre *etablering* af Lynetteholm samt *jordopfyld*³. Det fremgår dog af såvel Miljøkonsekvensrapporten som principaftalen fra 2018, at projektet hænger uløseligt sammen med klimasikring, byudvikling, infrastruktur, mv. Man får som borger det indtryk, at man er afskåret fra at blive hørt omkring projektet i dets helhed, og et utal af spørgsmål relateret til Lynetteholm står ubesvarede hen – kun en lille del af disse er rejst ovenfor. Findes der andre projekter, hvor borgerne alene bliver hørt vedrørende etableringsfasen, og således ikke vedrørende slutresultatet deraf? Er det hensigtsmæssigst eller endsige lovligt at sende et sådant delprojekt i høring uden at belyse projektet i dets helhed (jf. VVM-direktivet)? Som nær nabo til projektet er vi overordentlig bekymrede for de kumulative effekter af etableringsdelprojektet i kombination med de senere delprojekter vedrørende byudvikling, Østlig Ringvej, metro, mv. Men eftersom projektet er brudt ned i delprojekter får vi aldrig mulighed for at blive hørt omkring de kumulative effekter.

Det er bekymrende, at mange aspekter af projektet er helt eller delvist ubelyste, og beslutningsgrundlaget for anlægsloven fremstår således mangelfuldt og ensidigt. Jf. både Miljøkonsekvensrapportens beskrevne metode (Miljøkonsekvensrapportens afsnit 6.2, side 110) og Transportministeriets "Manual for samfundsøkonomisk analyse på

³ <https://tbst.dk/da/Miljoevurdering/Oevrige-omraader/Lynetteholm>

transportområdet" (marts 2015), bør og skal der foretages metodisk vurdering af basisscenariet og alternativer til sådanne projekter. Begge dele er bemærkelsesværdigt underbelyste og visse enkeltelementer synes at være urigtigt beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten (se nedenfor).

Alternativerne er i udstrakt grad underbeskrevet i forhold til både i) løsning af de specifikt anførte problemer (hhv. jorddeponi og (til dels) klimasikring), og ii) udformningen af den forslåede løsning fx i relation til form, omfang, placering, timing, mv. Under i) findes der fx et tilsyneladende oplagt alternativ til jorddeponi ved Avedøre Holme, hvor man planlægger at kunne modtage overskudsjord fra 2022 til anlæg af "Holmene" (mod 2023 fsva. Lynetteholmen). På Miljøkonsekvensrapportens side 14 står, at "*Undersøgelse af alternative lokaliteter til placering af overskudsjord tæt på København viser, at der ikke vil kunne tilvejebringes kendte alternativer i umiddelbar nærhed af København.*"⁴ Dette fremstår åbenlyst usandt i lyset af Holmene, som faktisk er et aldeles relevant alternativ set i relation til placering, kapacitet og timing. Med Holmene risikerer man i værste fald at komme i konkurrence om modtagelse af jord. Holmene anfører, at man i tilfælde af mangel på jord, kan modtage overskudsjord fra Sverige eller det øvrige Danmark, hvilket synes helt absurd. I Lynetteholm projektet forventer man at skulle aftage samtlige 2,6 mio ton overskudsjord årligt fra Hovedstadsområdet (allerede i dag kommer 30% af denne fra "det øvrige Danmark"⁵), men Holmene projektet forudsætter også, at opfyldsjorden skal komme fra Hovedstadsområdet. Det er endvidere et ubesvaret spørgsmål om der reelt vil være 2,6 mio ton overskudsjord i København i fremtiden, når den historisk høje anlægsaktivitet ifm. metroen ikke længere bidrager⁶. Man får altså det klare indtryk, at "import" af overskudsjord er en nødvendighed for at dække begge projekter indenfor de planlagte tidsrammer. Dertil kommer formentlig også andre ubelyste potentielle alternativer. Dette burde indgå i den samlede kommuneplanlægning for hovedstadsområdet – ligesom Planlovens §5 i foreskriver – således at man ikke risikerer at overdimensionere Lynetteholm, der i sin nuværende form er et voldsomt stort indgreb i havnen og Øresund. Skulle man fx reducere projektets omfang, kunne man afkorte tidshorisonten og således hurtigere nå frem til faserne for byudvikling, etablering af infrastruktur, mv. til gavn for alle.

Bygherren By & Havn havde ved seneste kvartalsregnskab (3. kvartal 2020) samlede gældsforpligtelser på ca. DKK 18 mia (et enormt beløb i relation til omsætning og EBIT) og optager tilsyneladende hvert år ny gæld for at være i stand til at betale gammel gæld. By og Havn beskriver, at "*By & Havn [...] drives på et forretningsmæssigt grundlag*"⁷. Selskabet har altså et konkret behov for at skabe indtægter for at kunne fungere på egen hånd i fremtiden. Derfor er det – igen i lyset af ovenstående – meget bekymrende, at By & Havn helt udfordret og egenhændigt har forøget Lynetteholms størrelse med ca. 50 % siden principaftalen fra oktober 2018 (fra 1,9 km² til 2,8 km²). By & Havn har på den måde forventeligt øget sine egne indtægter

⁴ Det er endvidere nævnt i Miljøkonsekvensrapportens afsnit 5.4.1 (side 99), at man i høringssvarene fra første offentlighedsfase er blevet gjort opmærksom på lokationen ved Avedøre Holme som et alternativ.

⁵ Fra steder udenfor Københavns og Frederiksberg kommuner

⁶ Indregnes overskudsjord fra Østlig Ringvej eller metro til Lynetteholmen, må disse projekter medtages i miljøvurderingen, men det er stadig tvivlsomt hvorvidt mængden af overskudsjord vil ligeså stor de næste 30 år som historisk (med høj anlægsaktivitet ifm. metro).

⁷ Af By & Havns publikation "TAL OM BY & HAVN" fremgår, at "By & Havn [...] drives på et forretningsmæssigt grundlag" (<https://www.skyfish.com/p/byoghavn/1796145/47382130>)

på projektets jorddeponi med tilsvarende ca. 50%⁸ - en effektiv måde at trykke penge på. Dette synes at være en markant afvigelse fra principaftalen fra oktober 2018. Den økonomiske interessekonflikt i projektet bliver yderligere bemærkelsesværdig sammenholdt med den mangelfulde undersøgelse af alternativer, idet et alternativ som Holmene antageligvis kunne placere indtægterne i Hvidovre Kommune og dermed ikke hos By & Havn.

I forlængelse af ovenstående er det meget bekymrende, at By & Havn med Lovforslagets §5 fritages fra en lang række regler og love, herunder museumslovens Kapitel 8 og 8 a samt kommune- og lokalplaner. Resultatet bliver som nævnt, at projektets udformning og udførelse reelt ikke bliver udfordret, sådan som det ellers sker igennem de sædvanlige lovmæssige og planmæssige processer og instanser. Projektet fremstår unødigt stort i omfang og procesmæssigt mangelfuldt. Det er derfor forvaltningsmæssigt meget bekymrende, at By & Havn jf. Lovforslagets §5, stk. 3, selv skal varetage hensynene bag de tilsidesatte love og regler med kun begrænset modspil fra myndigheder og sædvanlig planlægning, samtidig med at §5, stk. 2, som nævnt, helt tilsidesætter både museumslovens Kapitel 8 og 8 a samt relevant kommune-/lokalplanlægning uden tilsagn om, at de bagvedliggende hensyn skal tilgodeses. Der er behov for ansvarlig byplanlægning, og der er behov for en proces og en modpart, som kan udfordre bygherren.

Det fremgår flere steder i lovforslaget (§§5-8 og §19, stk. 2), at borgerne reelt har meget begrænsede eller slet ingen klagemuligheder (bl.a. også beskrevet i "Bemærkninger til lovforslaget", afsnit 6). Som nær nabo til projektet er det naturligvis meget bekymrende, og det virker udnødvendig at afskære borgernes klageadgang. Projektet har været i høring baseret på nogle fastsatte rammer (Miljøkonsekvensrapporten), og såfremt disse rammer ikke kan overholdes, må grundlaget for høringen og anlægsloven nødvendigvis have været mangelfuldt eller fejlbehæftet. Det synes helt rimeligt og naturligt, at der eksisterer en klageadgang for sådanne tilfælde. By & Havn har allerede demonstreret høj grad af egenrådighed, og der er i København en historik fx fra metrobyggeri, mv. for at bygherren ikke lever op til rammerne for anlægsprojektet. De ellers relevante myndigheder er sat ud af spillet, jf. §5, stk. 1 og 2. Det synes grundlæggende forkert, at klageadgangen afskæres, og det er helt urimeligt, at hensyn til tidsplan og økonomi rangerer over borgernes sædvanlige rettigheder (jf. begrundelsen på Lovforslagets side 102).

I "Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi", som blev aftalt mellem næsten alle Folketingets partier d. 16. juni 2020, fremgår, at kommunernes anvisningsret og -pligt for affaldsjord skal ophøre, og at kommunale jordbehandlingsanlæg skal udfases. Lynetteholm fremstår at være i direkte modstrid med denne aftale og hensigten bag. Desuden synes aftalen at invalidere eller signifikant ændre forudsætninger i Lynetteholm projektet, fx ift. planlagt

⁸ Af "Bemærkninger til lovforslaget" afsnit 4.1 fremgår, at anlægsomkostningerne beløber sig til DKK 2,5 mia, mens indtægterne må forventes at blive ca DKK 4 mia (80 mio. ton jord á DKK 50 pr. ton), dvs. By & Havn har med den store udvidelse af projektet, gjort projektet til en rigtig god forretning for By & Havn.

overkapacitet af jorddepoter i regionen og den forudsatte selvfinansiering af etableringsprojektet (konkurrenceudsættelse af jordmodtagelse/pris).

Man får som borger indtryk af, at projektet hastes igennem i en akut-lignende proces. Der foreligger en enorm Miljøkonsekvensrapport, som i praksis er nærmest umulig for borgerne at forstå til fulde indenfor høringsfristen, endsige etablere et nogenlunde gennearbejdet modsvar til (høringsmæssigt såvel som politisk). Hele foranalysen af mulige alternativer er sprunget over⁹, og man bliver derfor som borger mødt af et færdigklappet projekt med ringe muligheder for at påvirke projektet i nogen nævneværdig grad. Dertil kommer at Lovforslaget end ikke har afventet konklusionerne fra høringen omkring miljøkonsekvensvurderingen (jf. Miljøkonsekvensrapporten side 38). Det er bekymrende, at et så monumentalt indgreb i København hastes igennem på den måde og kun sigter mod lige akkurat at leve op til de lovmæssige minimumsbetingelser for processen. Projektet vil for bestandigt have indflydelse på >1 mio borgere, herunder særligt i de kommende 50 år. Det ville være oplagt at afvente kommunalvalget i november 2021 og dermed give Københavns borgere en reel chance for at få (politisk) indflydelse på projektet. Der bør være plads til ½-1 års hårdt tiltrængt eftertænksomhed og grundighed i et projekt med 50 års tidshorisont.

Vi anmoder om følgende med henblik på at sikre en ordentlig, grundig og demokratisk proces:

- **Lynetteholm projektet, inkl. byudvikling, metro, mv., betragtes som en helhed, dvs.:**
 - Det samlede projekt sendes i høring som en helhed
 - Rækkefølgen mellem delprojekterne genovervejes, fx etablering af Østlig Ringvej helt eller delvist med henblik på at anvende denne som adgangsvej til Lynetteholm og ifm. byudvikling af Refshaleøen, mv.
- Alternativer undersøges metodisk i form af både alternative udformninger af det foreslåede projekt (omfang, form, timing, mv.) og alternative løsninger på de specifikt angivne problemstillinger (de 4 formål).
- I Lovforslagets §5, stk. 3, erstattes/suppleres By & Havn med en uvildig instans, som troværdigt, ansvarligt, kompetent og uden økonomisk interessekonflikt kan varetage hensynene bag den tilsidesatte lovgivning og kommune-/lokalplaner.
- Der fastholdes/etableres mulighed for at påklage til en uvildig og troværdig instans, når/hvis bygherren ikke lever op til anlægsloven, rammerne i miljøvurderingen, hensynene bag den tilsidesatte lovgivning, mv. – hvilket over projektets samlede tidshorisont vil være uundgåeligt.
- Byplanlægning foretages jf. Planlovens §5 i, dvs. for Hovedstadsområdet som en helhed, inkl. hensyn til jorddepoter i regionen, boligkapacitet i alle områdets kommuner, trafikplanlægning, Fingerplan 2019/byfingrene, osv.
- Projektets forudsætninger, formål og omfang genbesøges i lyset af klimaplansaftalen fra 16. juni 2020.

⁹ Andre projekter som fx Østlig Ringvej er blevet igangsat tidligere end Lynetteholm, men er nu overhalet med længder. Til sammenligning har man i Østlig Ringvej projektet til gengæld taget sig tid til metodisk analyse af alternativer (9 forskellige linieføringer), hvilket er fraværende i Lynetteholm projektet.



- Man lader Københavns borgere blive hørt ved kommunalvalget i 2021 i stedet for at haste projektet igennem imellem kommunalvalg.
- Implementeringsredegørelsen sendes i offentlig høring.
- Der tilføjes en solnedgangsklausul eller lignende, som sikrer anlægslovens ophør.

Vi anmoder overordnet om, at der tages et skridt tilbage og udføres de nødvendige analyser, undersøges alternativer og planlægges grundigt, således at borgerne sikres tilstrækkelig mulighed for at forholde sig til projektet i dets meget omfattende og komplekse helhed, samt ikke mindst at gener reduceres til et absolut minimum.

På vegne af E/F Quintus Bastion,

Bestyrelsen, ved:

Brian Pallesen (formand)

Nanna Maria Handler (næstformand)

Lars Marcher (bestyrelsesmedlem)

Cecilie Valentin (bestyrelsesmedlem)

Jeppe Brandstrup (bestyrelsesmedlem)

Advokat Jacob Glistrup (administrator)
Skovgaard Alsig Advokater

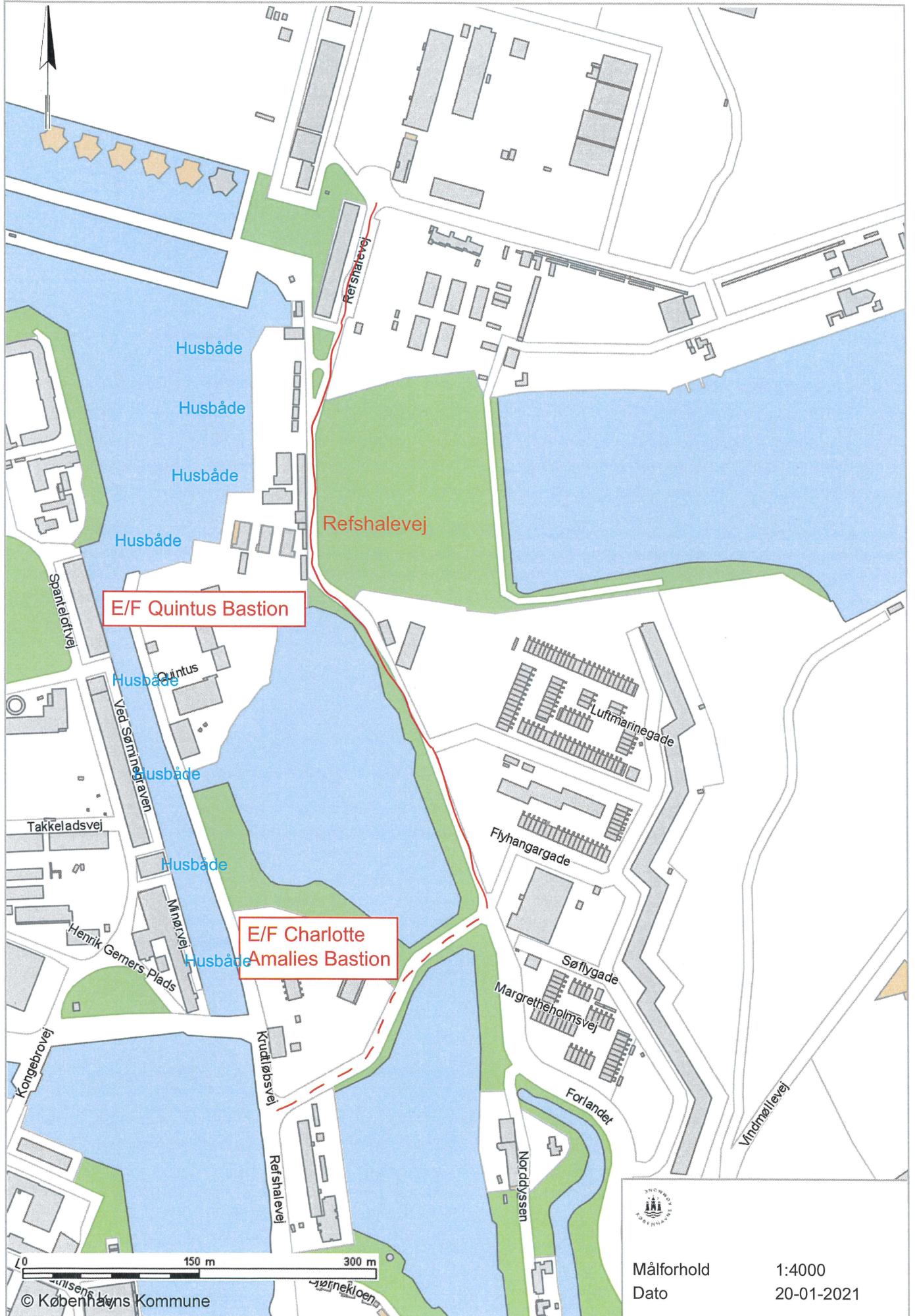


Indsendt på vegne af følgende medunderskrivere, som tilsammen udgør E/F Quintus Bastion:

- Cecilie Valentin
- Lasse Lindholm
- Johan Espersen Muusfeldt
- Anne-Sophie Espersen
- Kenneth Gregers Hansen
- Rikke Præstmark
- Jan Kristensen
- Nicolai Vøge Elleby
- Kathrine Poulsen
- Susanne Johansen
- Jørgen Johansson
- Christian Prener
- Jacqueline Rodrigues
- Ken Vanhoegaerden
- Tina Nielsen
- Signe Caroline Bogø
- Thomas Søgaard Weihrauch
- Kasper Høj Rasmussen
- Frederikke Würtz Knudsen
- Kurt Henning Larsen
- Mikkel Storm Møller
- Malene Gros Poulsen
- Jørgen Mølholm
- Tove Mølholm
- Kåre Stokholm Poulsgaard
- Sine Frejstrup Grav Petersen
- Steffen Ramsgård
- Betina Dalskov
- Claus Bjarrum
- Kirsten Bjarrum
- Kathrine Witt Mølholm
- Daniel Rørbæk Jensen
- Marie-Louise Wegter
- Peter Toft
- Sanne Philipsen
- Gitte Lindorff Nielsen
- Ole Nielsen
- Sixten Kai Nielsen
- Mogens Tangø

- Lone Tangø
- Charlotte Martin
- Karsten Strørup
- Birgitte Bøcher Bennich
- Anne Mette Dion
- Thomas Hagerup
- Tina Nissen
- Rasmus Grønberg Hansen
- Lisa Helena Grønberg
- Thorbjørn Verner Nielsen
- Anne Gade Bjerrum
- Jeppe Brandstrup
- Mette Bisgård
- Andreas Højbjerg
- Nanna Maria Norlund
- Charlotte Fich
- Per Fly Plejdrup
- Brian Pallesen
- Mette Albertsen
- Sabrina Drevsfeldt Theil
- Jens Drevsfeldt Theil
- Alexander Aghassipour
- Christine Genee Aghassipour
- Thomas Træger
- Tihomira Dinina
- Lars Marcher
- Mette Rørsted
- Byggeselskab Mogens de Linde A/S

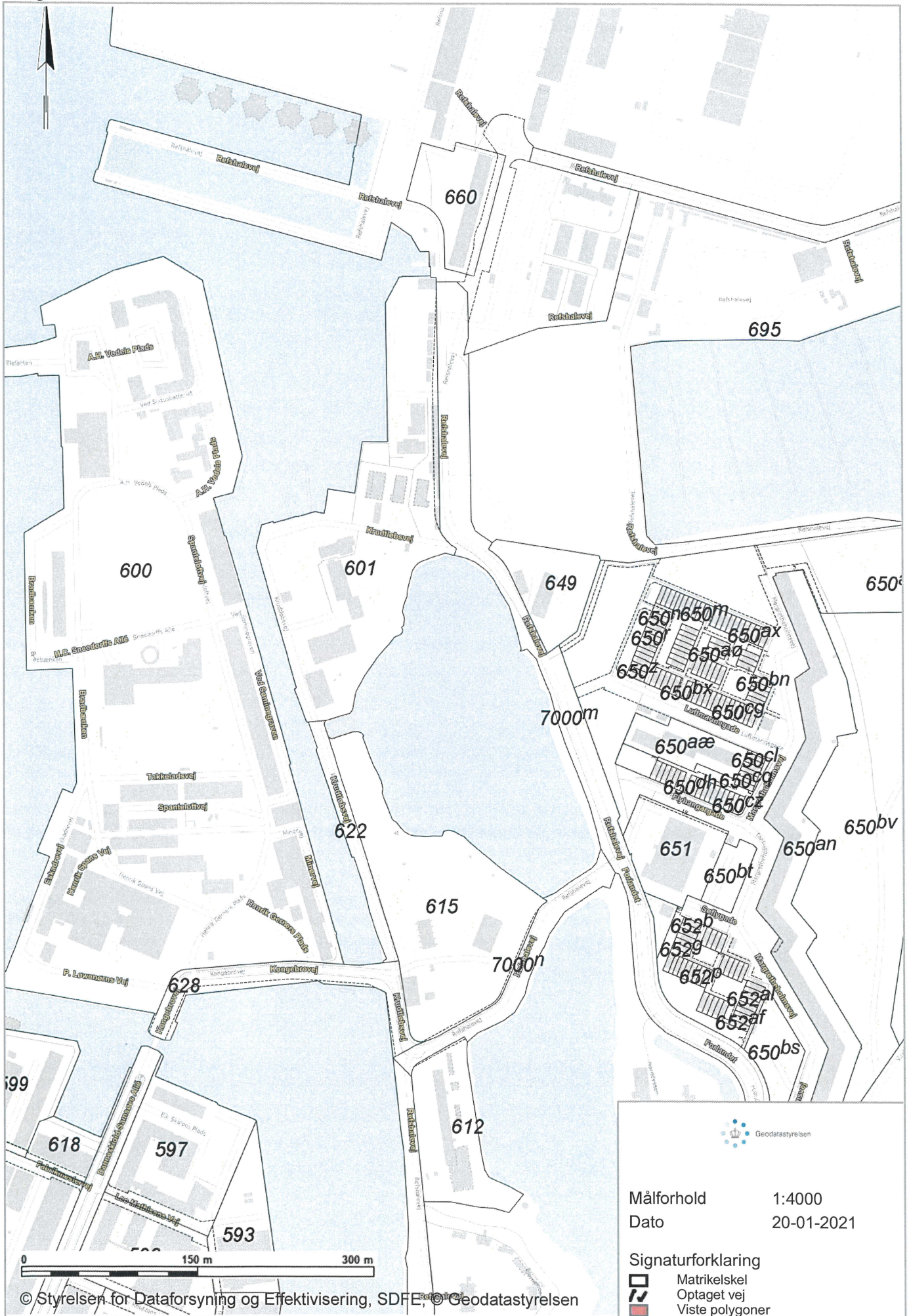
Bilag 2.1: Kort over Refshalevej, Quintus Bastion, mv.



Bilag 2.2: Skitse af kobling til adgangsvej



Bilag 3.1: Matrikelkort



Hørings svar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Jeg skriver i min kapacitet som bekymret borger bosat i Amager Øst, 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. Samt hensyntagen til miljøet, reducere af CO2 og målet om København som en grøn og bæredygtig hovedstad.

Klagepunkter:

- 1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere og være til stor fare for specielt børn, fodgængere og cyklister.
Det vil blive uudholdeligt for alle os borgere i Amager Øst, der bor og lever i de områder, hvor lastbilerne samles og kører ud til Lynetteholm.**
- 2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere og skabe en mangfoldig by med plads til alle.**
- 3. Anlæg af Lynetteholm vil være med til at øge CO2 udledningen, i stedet for at reducere den og leve op til at beslutningen i 2025 med København som en 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: Specielt Amager øst og alle os beboere der bor i Vermlandsgade, Christmas Møllers Plads og Stadsgraven, skal leve med at omkring 72 lastbiler hver time i utrolig mange år, kører gennem der hvor der allerede nu er meget tung trafik og trængsel. Som beboere og borgere i byen, vil vores livskvalitet kraftigt forringes og faren for trafikuheld vil stige yderligere. Christmas Møllers Plads krydses dagligt af tusindvis af cyklister, børn til og fra skole og mennesker i alle aldre der skal til og fra Amager. Det er et af byens største trafikale knudepunkter. Lastbiltrafikken vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

Maj Flindt-Larsen

Vermlandsgade 8, 3, tv.

2300 S

Kontakt:

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

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Maj@eco-skole.dk

Hørings svar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. 2020-2513

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, såvel som natur- og miljøhensyn.

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 projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skader på Øresunds

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

Vedr. punkt 5: Intensiteten af støjgener fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jf. Miljøkonsekvensrapporten s. 358. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår 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 støjgener 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 Db³.

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.

Der bør skabes involverende rammer om byudviklingen, som giver boligforeninger, kvarterer og bydele indflydelse og muligheder for selv at gå forrest med grøn, bæredygtig byudvikling og som giver bedre muligheder for, at mindre byggefirmaer og developere kan være med.

Der bør genoptages en sammenhængende og forpligtende planlægning af Hovedstadsregionen, hvor nye boligområder og bycentre, trafikforbedringer, fortætning mm. skabes med udgangspunkt i en videreudvikling af Fingerplanen, så der tænkes i at udnytte de betydelige eksisterende muligheder for byudvikling i kommunerne rundt omkring Københavns Kommune.

Med venlig hilsen,

Sofie Posselt

Åbakkevej 18, 1.th

2720 Vanløse

Kontakt:

sofie_posselt@hotmail.com

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

27. januar 2021

Angående projektering af Lynetteholm

På vegne af Haveforeningen Strandhøj på Kløvermarksvej vil vi gøre opmærksom på, at Kløvermarksvej – et dejlig grønt område med fodboldbaner og haveforeninger, der er blevet væsentlig mere belastet af trafik i de senere år både på Kløvermarksvej og Raffinadevej.

Vi frygter at eventuel jordtransport ad Kløvermarksvej vil skabe yderlige støj og megen forurening i området.

Der er mange argumenter mod selve projektet:

- 1 Forurening af havmiljø
- 2 Støj og forurening i området, hvilket vil forringe områdets kvalitet dramatisk både for kolonihaveejere og naturen som helhed
- 3 Er der brug for flere dyre boliger i hovedstaden?
- 4 Ændring af strømforhold i havet
- 5 Store omkostninger til etablering af offentlig transport
- 6 Dårlig gennemstrømning i havneløbet
- 7 Havnebyen forsvinder
- 8 Anlægsomkostninger bliver altid dyrere end forventet

Venlige hilsner

Susanne Ulrik
H/F Strandhøj

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: jette duckert (jetteduckert@hotmail.com)
Titel: Hørings svar til anlægslov for Lynetteholm
Sendt: 13-02-2021 10:18

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at der skal placeres en vej med klapbro over Margretheholms Havns udsejling, der skal benyttes til lastbiltransport med jord til Lynetteholm. Denne klapbro vil reelt lukke sejlerne inde i hverdagene mellem kl. 7.00-16.00, da der kun vil være fri sejlads i weekenderne og på hverdage i tidsrummet 16.00-07.00.

Der er skitseret tre andre muligheder for placeringen af vejen og yderligere har SKANSKA i idefasen fremsendt forslag om en nedgravet tunnelloøsning fra Benzinøen til Refshaleøen.

Andre løsninger ses således ikke reelt belyst og bør derfor undersøges nærmere.

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

Denne løsning bør undersøges nærmere som alternativ til den foreslået klapbro i forhold til broen.

Transport af jord via vandvejen er afvist på grund af forbruget af CO₂. I MKR er beregningerne foretaget med henvisning til en trippel håndtering, men der findes løsninger hvor dette ikke er nødvendigt.

Transportvejen via vand går udenom Amager, men ved at flytte lastepladsen indenfor slusen kan transporten ske gennem havnen. Med anvendelsen moderne teknik kan meget af arbejdet foregå langt mere CO₂ neutralt end beskrevet i MKR og støjsvagt.

Det ses således ikke reelt belyst i forhold til kravene til en afgrænsningsudtalelse af denne karakter, på hvilken måde jorden kan håndteres og transporteres så CO₂ udledningen bliver mindre og langt mere klimaneutral end transport på diesellastbiler. Dette bør undersøges nærmere af hensyn til menneskers sundhed, trængselsproblemer og trafiksikkerhed.

Med venlig hilsen

Hans Kargaard og Jette Duckert
Margretheholmsvej 68, 5. th
1432 København K

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Hans Kurt Pedersen (hkpkep@gmail.com)
Titel: Fwd: Er der en voksen tilstede.?
Sendt: 13-02-2021 11:23

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

Fra: **Hans Kurt Pedersen** <hkpkep@gmail.com>
Date: ons. d. 13. jan. 2021 19.30
Subject: Er der en voksen tilstede.?
To: <vvm@tbst.dk>

Der må da snart være så meget fornuftigt argumentationen imod Lynetteholmen at selv den dumme kan se at det bliver en katastrofe af bibelske dimensioner. STOP DOG DET PROJET.
Borger Hans Kurt Pedersen Islands brygge 11 3 th 2300 København S

Høringsvar vedørende anlægslov for Lynetteholmen

Jeg skriver som borger i Københavns Kommune og beboer på Krudtløsbvej, med mine bekymringer omkring byggeprojektet 'Lynetteholmen,' samt infrastrukturprojekterne 'Østre Ringvej' og 'Metro til Lynetteholmen'. Mine bekymringer er funderet i de betydelige miljømæssige konsekvenser samt gener for beboere i Københavns Kommune generelt og på Refshaleøen i særdeleshed, som er dokumenterede i VVM-rapporten for 'Lynetteholmen'. Derudover de betydelige miljøpåvirkninger og gener, der ikke er kortlagt endnu, grundet rapportens ensidige fokus på 'Lynetteholmen' og ikke 'Østre Ringvej, eller 'Metro til Lynetteholmen' uanset at disse må regnes for fuldstændigt nødvendige for udviklingen af første og derfor også bør behandles som en del af beslutningsgrundlaget til denne.

Klagepunkter

- 1) VVM-rapporten er delvis og danner et fejlagtigt beslutningsgrundlag for projektet.
- 2) Proces omkring høring af Lynetteholmen har mødt massiv kritik og indstilles muligvis for EU-domstolen
- 3) Lynetteholm og associerede projekter stemmer ikke overens med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
- 4) Projektet løser ikke de mest alvorlige problemer omkring kystsikring i København
- 5) Lynetteholm vil ikke betydeligt afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
- 6) Massiv lastbiltrafik vil påvirke livskvaliteten negativt for alle Københavnerne.
- 7) Betydelige nabogener er ikke indregnede i VVM-rapporten

Punkt 1: I VVM-rapporten pkt. 1.1. fremgår det udtrykkeligt af redegørelsen, at Østlig Ringvej og Metro til Lynetteholm ikke konkretiserede, og ikke indgår i miljøkonsekvensvurderingen. Anlæg Østre Ringvej og Metro må anses for forudsætninger for Lynetteholmen og derved integrerede dele af projektet. Der er tale om to meget omfattende byggerier, som selv isoleret set hver for sig ville fordre en miljøkonsekvensvurdering. VVM-redegørelsen fremviser derfor på ingen måde den samlede miljø- og klimapåvirkning af Projekt Lynetteholmen. Udskillelsen af en del af et samlet projekt medfører, at beregningsmetoderne reelt kan være arbitrære og misvisende, hvilket yderligere er stærkt problematisk da disse kan komme til at danne grundlag for lov.

Punkt 2: Processen omkring høring om lynetteholmen har mødt massiv kritik fra såvel juridiske eksperter, omegnskommuner, en lang række danske foreninger og berørte borger. Klimabevægelsen og Danmarks Naturfredningsforening har i Februar undersøgt om processen bør indstillet for EU-domstolen. Det er selv sagt bekymrende at et projekt i denne størrelsesorden med en tidshorisont på 50 år tilsyneladende hastes igennem i direkte strid med basale retslige processer. Som borger er man ilde stillet. Der foreligger en enorm Miljøkonsekvensrapport, som i praksis er nærmest umulig for borgerne at forstå til fulde indenfor høringsfristen, endsige etablere

et nogenlunde gennemarbejdet modsvar til (høringsmæssigt såvel som politisk). Hele foranalysen af mulige alternativer er sprunget over, og man bliver derfor som borger mødt af et færdigklappet projekt med ringe muligheder for at påvirke projektet i nogen nævneværdig grad. Dertil kommer at anlægslovsforslaget end ikke har afventet konklusionerne fra høringen omkring miljøkonsekvensvurderingen (jf. Miljøkonsekvensrapporten side 38). Projektet vil for bestandigt have indflydelse på over 1 mio. borgere, i de kommende 50 år, og efterfølgende. Det synes oplagt at afvente kommunalvalget i november 2021 og dermed give Københavns borgere en reel chance for at få politisk indflydelse på projektet. Der bør være plads til ½-1 års hårdt tiltrængt eftertænksomhed og grundighed i et projekt med 50 års tidshorisont.

Punkt 3: Af VVM-rapporten pkt. 1.11 fremgår det at alene byggeriet af Lynetteholm vil øge CO₂-udledningen med 350.000 ton. Dertil kommer de tilhørende omfattende anlægsprojekter, der ikke behandles i rapporten, der alle vil lede til egne betydelig udledninger. Lynetteholmen er dermed i sig selv en klimabelastning, der er med til at forværre den situation, den skulle beskytte os imod. 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.

Punkt 4: 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 som det er dokumenteret i en analyse af Ramboll, er der også, og endog i højere grad, brug for sikring mod stormflod fra syd der i værste fald kan det betyde tab for op mod 28 milliarder kroner¹. Der findes således langt mere nødvendige og billigere måder at kystsikre København på end ved at bygge en kunstig ø.

Punkt 5: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der må forventes at være betydeligt dyrere end gennemsnittet. Igen findes billigere og langt mere effektive løsninger, der kan implementeres, herunder den igangværende udvidelse af Nordhavnen og investering i omegnskommuner og udbygning af kollektiv trafik mellem disse og København.

Punkt 6: Miljørapporten beskriver, hvordan jorden til anlæg af Lynetteholmen skal køres gennem byen på ca. 1 mio. lastvognstog, hvilket med den planlagte etableringstid vil svare til 72 lastbiler igennem København hver dag i 30 år. Det vil i sig selv være til stor gene for mange københavnere, 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ifølge VVM-rapporten konstateres øget transport i anlægsperioden på Refshalevej, langs beboelsesområderne Margretheholmen, Quintus Bastion og Charlotte Amalie Bastion i omfang af gennemsnitligt 33 lastbiler og 100 biler per dag til og fra anlægsområdet til Lynetteholm i en periode på minimum 1½ år, muligvis op til 3½ år. Strækning går igennem det fredede fortidsminde, Christianshavns Vold. Miljøkonsekvensrapporten behandler slet ikke den nævnte vejstrækning, og indeholder således ikke en miljøkonsekvensvurdering for vejstrækningen og dennes nærmiljø. Det er ikke klart

¹ 'Sammen on Vandet – Stormflodssikring ved Kalveboderne' (Ramboll et a. 2020)

hvorfor man i Miljøkonsekvensrapporten kan konkludere, at anlægsfasens betydning for trafikafvikling, trafiksikkerhed mm. er "ingen/ubetydelig" (Tabel 23-12, side 499). Ca. 550 Københavnerne dør for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden forøges så betragteligt.

Punkt 7: Det er på ingen måde tydeligt, at man har lært af erfaringerne fra Metrobyggeriet i 2014, omkring sikring af den naboretlige tålegrænse. Som det fremgår ovenfor, kan anlæggelsen af den nye ø få store konsekvenser for naboerne til en transportkorridor gennem byen. Alligevel er vores beboelsesområde, Quintus Bastion, som er nærmeste nabo til Refshaleøen, er ikke nævnt en eneste gang i miljøkonsekvensvurderingen af arbejdets påvirkning på omgivelserne, hvilket er særligt iøjnefaldende i kapitel 15 om "Støj og vibrationer" i VVM-rapporten. I den udførte vurdering og miljøansøgning, er vores beboelsesområde anvist som et unavngivet område til fritidsformål/rekreativt område, men virkeligheden er, at hele området er beboelsesområde for hhv. E/F Quintus Bastion (matrikel 601 og 622), E/F Charlotte Amalie Bastion (matrikel 615) (matrikelkort vedlagt i Bilag 3.1) og husbådene langs hele området kaj anlæg (47 bådpladser). Der findes en række eksempler fra retspraksis, der viser, hvor grænsen går for hvad man egentlig skal acceptere som nabo i lignende situationer og hvornår man vil kunne forvente erstatning (Højsteret I U 1999.353 H, U 1999.598 H, I U 2008.677 H). De omfattende naboretligt gener for os beboere omkring anlægget bør tænkes ind og erstatninger i videst muligt omfang udmåles på forhånd of aftales med de berørte. Ikke blot for egentlig afståelse (ekspropriation) men også for gener.

Jeg anmoder derfor om, at der tages et skridt tilbage og udføres de nødvendige analyser, undersøges alternativer og planlægges grundigt, således at borgerne sikres tilstrækkelig mulighed for at forholde sig til projektet i dets meget omfattende og komplekse helhed, samt ikke mindst at gener reduceres til et absolut minimum.

Venligst hilsen



Kåre Stokholm Poulsgaard
Krudtløbsvej 30, 2. th
stokholmpoulsgaard@gmail.com
60669820

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Jane Vadstrup Poulsen (samsoegirl@hotmail.com)
Titel: Høringssvar til anlægslov for Lynetteholm
Sendt: 13-02-2021 12:57

Nej til flere milliard vandvids "infrastruktur" projekter!
København og omegn både til lands og vands, har rigeligt trafikale og miljømæssige problemer.

Både Femern, Kattegatforbindelsen og LynetteHolm m.fl. Er vandvids projekter.
Potens projekter, udtænkte af folk som gerne vil have deres navn husket.. Desværre er det de forkerte grundlag..
Projekter som ikke vil tjene sig ind forureningsmæssigt eller økonomisk før om flere hundrede år..

Måske ikke så fagligt og detaljeret svar, men I ved selv hvor megrt fusk der er fundet i beregningerne på Femern og kattegat forslagene..
Så nej, nej og atter nej.

Jane Vadstrup Poulsen
7171 uldum

Høringsvar vedørende anlægslov for Lynetteholmen

Jeg skriver som borger i Københavns Kommune og beboer på Krudtløsbvej, med mine bekymringer omkring byggeprojektet 'Lynetteholmen,' samt infrastrukturprojekterne 'Østre Ringvej' og 'Metro til Lynetteholmen'. Mine bekymringer er funderet i de betydelige miljømæssige konsekvenser samt gener for beboere i Københavns Kommune generelt og på Refshaleøen i særdeleshed, som er dokumenterede i VVM-rapporten for 'Lynetteholmen'. Derudover de betydelige miljøpåvirkninger og gener, der ikke er kortlagt endnu, grundet rapportens ensidige fokus på 'Lynetteholmen' og ikke 'Østre Ringvej, eller 'Metro til Lynetteholmen' uanset at disse må regnes for fuldstændigt nødvendige for udviklingen af første og derfor også bør behandles som en del af beslutningsgrundlaget til denne.

Klagepunkter

- 1) VVM-rapporten er delvis og danner et fejlagtigt beslutningsgrundlag for projektet.
- 2) Proces omkring høring af Lynetteholmen har mødt massiv kritik og indstilles muligvis for EU-domstolen
- 3) Lynetteholm og associerede projekter stemmer ikke overens med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
- 4) Projektet løser ikke de mest alvorlige problemer omkring kystsikring i København
- 5) Lynetteholm vil ikke betydeligt afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
- 6) Massiv lastbiltrafik vil påvirke livskvaliteten negativt for alle Københavnerne.
- 7) Betydelige nabogener er ikke indregnede i VVM-rapporten

Punkt 1: I VVM-rapporten pkt. 1.1. fremgår det udtrykkeligt af redegørelsen, at Østlig Ringvej og Metro til Lynetteholm ikke konkretiserede, og ikke indgår i miljøkonsekvensvurderingen. Anlæg Østre Ringvej og Metro må anses for forudsætninger for Lynetteholmen og derved integrerede dele af projektet. Der er tale om to meget omfattende byggerier, som selv isoleret set hver for sig ville fordre en miljøkonsekvensvurdering. VVM-redegørelsen fremviser derfor på ingen måde den samlede miljø- og klimapåvirkning af Projekt Lynetteholmen. Udskillelsen af en del af et samlet projekt medfører, at beregningsmetoderne reelt kan være arbitrære og misvisende, hvilket yderligere er stærkt problematisk da disse kan komme til at danne grundlag for lov.

Punkt 2: Processen omkring høring om lynetteholmen har mødt massiv kritik fra såvel juridiske eksperter, omegnskommuner, en lang række danske foreninger og berørte borger. Klimabevægelsen og Danmarks Naturfredningsforening har i Februar undersøgt om processen bør indstillet for EU-domstolen. Det er selv sagt bekymrende at et projekt i denne størrelsesorden med en tidshorisont på 50 år tilsyneladende hastes igennem i direkte strid med basale retslige processer. Som borger er man ilde stillet. Der foreligger en enorm Miljøkonsekvensrapport, som i praksis er nærmest umulig for borgerne at forstå til fulde indenfor høringsfristen, endside etablere

et nogenlunde gennemarbejdet modsvar til (høringsmæssigt såvel som politisk). Hele foranalysen af mulige alternativer er sprunget over, og man bliver derfor som borger mødt af et færdigklappet projekt med ringe muligheder for at påvirke projektet i nogen nævneværdig grad. Dertil kommer at anlægslovsforslaget end ikke har afventet konklusionerne fra høringen omkring miljøkonsekvensvurderingen (jf. Miljøkonsekvensrapporten side 38). Projektet vil for bestandigt have indflydelse på over 1 mio. borgere, i de kommende 50 år, og efterfølgende. Det synes oplagt at afvente kommunalvalget i november 2021 og dermed give Københavns borgere en reel chance for at få politisk indflydelse på projektet. Der bør være plads til ½-1 års hårdt tiltrængt eftertænksomhed og grundighed i et projekt med 50 års tidshorisont.

Punkt 3: Af VVM-rapporten pkt. 1.11 fremgår det at alene byggeriet af Lynetteholm vil øge CO₂-udledningen med 350.000 ton. Dertil kommer de tilhørende omfattende anlægsprojekter, der ikke behandles i rapporten, der alle vil lede til egne betydelig udledninger. Lynetteholmen er dermed i sig selv en klimabelastning, der er med til at forværre den situation, den skulle beskytte os imod. 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.

Punkt 4: 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 som det er dokumenteret i en analyse af Ramboll, er der også, og endog i højere grad, brug for sikring mod stormflod fra syd der i værste fald kan det betyde tab for op mod 28 milliarder kroner¹. Der findes således langt mere nødvendige og billigere måder at kystsikre København på end ved at bygge en kunstig ø.

Punkt 5: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der må forventes at være betydeligt dyrere end gennemsnittet. Igen findes billigere og langt mere effektive løsninger, der kan implementeres, herunder den igangværende udvidelse af Nordhavnen og investering i omegnskommuner og udbygning af kollektiv trafik mellem disse og København.

Punkt 6: Miljørapporten beskriver, hvordan jorden til anlæg af Lynetteholmen skal køres gennem byen på ca. 1 mio. lastvognstog, hvilket med den planlagte etableringstid vil svare til 72 lastbiler igennem København hver dag i 30 år. Det vil i sig selv være til stor gene for mange københavnere, 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ifølge VVM-rapporten konstateres øget transport i anlægsperioden på Refshalevej, langs beboelsesområderne Margretheholmen, Quintus Bastion og Charlotte Amalie Bastion i omfang af gennemsnitligt 33 lastbiler og 100 biler per dag til og fra anlægsområdet til Lynetteholm i en periode på minimum 1½ år, muligvis op til 3½ år. Strækning går igennem det fredede fortidsminde, Christianshavns Vold. Miljøkonsekvensrapporten behandler slet ikke den nævnte vejstrækning, og indeholder således ikke en miljøkonsekvensvurdering for vejstrækningen og dennes nærmiljø. Det er ikke klart

¹ 'Sammen on Vandet – Stormflodssikring ved Kalveboderne' (Ramboll et a. 2020)

hvorfor man i Miljøkonsekvensrapporten kan konkludere, at anlægsfasens betydning for trafikafvikling, trafiksikkerhed mm. er "ingen/ubetydelig" (Tabel 23-12, side 499). Ca. 550 Københavnerne dør for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmængden forøges så betragteligt.

Punkt 7: Det er på ingen måde tydeligt, at man har lært af erfaringerne fra Metrobyggeriet i 2014, omkring sikring af den naboretlige tålegrænse. Som det fremgår ovenfor, kan anlæggelsen af den nye ø få store konsekvenser for naboerne til en transportkorridor gennem byen. Alligevel er vores beboelsesområde, Quintus Bastion, som er nærmeste nabo til Refshaleøen, er ikke nævnt en eneste gang i miljøkonsekvensvurderingen af arbejdets påvirkning på omgivelserne, hvilket er særligt iøjnefaldende i kapitel 15 om "Støj og vibrationer" i VVM-rapporten. I den udførte vurdering og miljøansøgning, er vores beboelsesområde anvist som et unavngivet område til fritidsformål/rekreativt område, men virkeligheden er, at hele området er beboelsesområde for hhv. E/F Quintus Bastion (matrikel 601 og 622), E/F Charlotte Amalie Bastion (matrikel 615) (matrikelkort vedlagt i Bilag 3.1) og husbådene langs hele området kaj anlæg (47 bådpladser). Der findes en række eksempler fra retspraksis, der viser, hvor grænsen går for hvad man egentlig skal acceptere som nabo i lignende situationer og hvornår man vil kunne forvente erstatning (Højsteret I U 1999.353 H, U 1999.598 H, I U 2008.677 H). De omfattende naboretligt gener for os beboere omkring anlægget bør tænkes ind og erstatninger i videst muligt omfang udmåles på forhånd of aftales med de berørte. Ikke blot for egentlig afståelse (ekspropriation) men også for gener.

Jeg anmoder derfor om, at der tages et skridt tilbage og udføres de nødvendige analyser, undersøges alternativer og planlægges grundigt, således at borgerne sikres tilstrækkelig mulighed for at forholde sig til projektet i dets meget omfattende og komplekse helhed, samt ikke mindst at gener reduceres til et absolut minimum.

Venligst hilsen



Sine Frejstrup
Krudtløbsvej 30, 2. th
sinefrejstrup@gmail.com

Høringssvar vedrørende forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Til rette vedkommende.

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune med henblik på at opnå en annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm' samt relaterede infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'.

Klagepunkter:

- 1) Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere gennem årtier.
- 2) Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
- 3) Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
- 4) Boligmassen på Lynetteholm vil medføre forringet livskvalitet for borgerne i København.
- 5) Lynetteholm og relaterede projekter er inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
- 6) Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19.

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

Vedr. Punkt 2: 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 3: 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. Endvidere vil der være et samfundsøkonomisk tab ved at anlægge Øster Ringvej, da den vil medføre flere bilister i København jf. Braess' paradoks.

Vedr. Punkt 4: Lynetteholm vil ifølge planerne blive tættere bebygget end Ørestaden. Dette kan kun opnås ved høje boliger. Høje boliger er ikke egnede i det danske klima, da de skygger for den lavhængede sol i vinterhalvåret og medfører faldvinde.

Vedr. Punkt 5: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets relaterede projekter. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.

Vedr. punkt 6: Høringsperioden for projektet bør forlænges 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.

Venlig hilsen

Lynge Gørtz Smestad

Lombardigade 3, 5. tv.

2300 København S

Kontakt:

lyngesm@gmail.com

Hørings svar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

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

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

Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og

1 Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges 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,

Hans Kurt Pedersen

Islands Brygge 11,3th.2300København S,

Kontakt:

hkpkep@bryggemail.dk

23862195

3 Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

4 Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Birgit Lund (birgit_lund_denmark@hotmail.com)
Titel: Høringssvar til anlægslov for Lynetteholm, Journal nr. TS6040102-00024
Sendt: 13-02-2021 20:17

Høringssvar til anlægslov for Lynetteholm,

Journalnummer TS6040102-00024

Klagepunkt: Lastbiltrafikken ved Margretheholm/Forlandet og Refshalevej

Den tunge lastbiltrafik ved Margretheholm, Forlandet og Refshalevej er startet og som vi forstår vil den fortsætte i 2 år. Denne strækning er ekstrem sårbar for bløde trafikanter. Der er flere sving på vejens forløb der mindsker udsynet. Der er meget få strækninger med cykelsti og derfor skal vejen deles af flere. Vejen er den del af 2A bussen er en ledbus og med sin ekstra længde er den medvirkende til at skabe farlige situationer, når tungt lastede lastbiler skal passere.

Vejens tilstand er i øvrigt meget ringe.

De 60 kæmpe store lastbiler der nu dagligt kører frem og tilbage via Forlandet/Refshalevej, gør det helt helt forfærdeligt at være cykellist og også for gående. Det er et mareridt. Som det er nu, er det meget farligt at krydse vejen, fordi den snor sig. Når skolerne lukker op igen er der børn helt ned til 6 års alderen der skal over vejen til og fra skole, med masser af biler, dårlig udsyn, ingen trafiklys, og så skal vi alle så udsættes for 60 lastbiler.

Det er for farligt og det må stoppe inden der sker ulykker med døden til følge.

Med venlig hilsen

Alberte og Birgit Lund

Margretheholmsvej 10, 4. th

1432 København K

Telefon 3049 5863

E-mail birgit_lund_denmark@hotmail.com

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Line Pedini (linepedini@gmail.com)
Titel: Hørings svar vedrørende anlægsloven for Lynetteholm
Sendt: 13-02-2021 20:40

Hørings svar vedrørende anlægsloven for Lynetteholm

journalnummer: 2020-2513

Hej,

Anlægsloven bør ikke behandles af Folketinget før en samlet VVM-redegørelse foreligger. Det kan simpelthen ikke være rigtigt, at et projekt med så stor negativ påvirkning for en masse københavnere over de næste mange år, ikke bliver undersøgt til bunds og fremsat før alle vinkler er ordentligt belyst.

Derudover har jeg følgende ankepunkter vedr. Lynetteholm. Mine anker er funderet i hensyntagen til trafik, trafikikkerhed og luft – og lydforurening i kommunen.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken på Holmen/Margretheholm og gennem København vil negativt påvirke trafikikkerheden for alle københavnere – store som små.
2. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
3. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
4. Anlægsloven bør IKKE behandles af Folketinget før en samlet VVM-redegørelse foreligger.

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

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

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

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

Trafikkerheden omkring Margretheholm er det punkt, som bekymrer mig mest ved den foreslåede etablering af Lynetteholmen, og som jeg finder er både undervurderet og fejlagtig beskrevet i VVM'en.

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

Problemet er imidlertid, at de trafikale udfordringer og frem for alt den farlige trafikale situation herude i mange år er blevet værre og værre (navnlig de sidste 5 år). Dette er et problem, som mange af os beboer igennem tiden også har påpeget, men uden at det er blevet taget seriøst.

Vi har oplevet helt små børn få skældud af chauffører, fordi de ikke er "hurtige nok" til at krydse vejene, og lastbiler brage forbi med høj fart uden at tage hensyn til de mange familier, som står og venter på en mulighed

for i hast at krydse vejene med deres børn.

I har valgt at etablere boligområder og igangsætte store byggerier i området, såsom de igangværende ved Operaen "Vandkulturhuset og "Operaparken". Nu kommer også Lynetteholmen med endnu mere tung trafik. Jeg beder jer indtrængende om at tage ansvar herfor ved samtidig at forbedre den generelle trafik- og færdselssikkerhed herude. Trafiksikkerheden lever på ingen måde op til et ønske om et "grønt" København, hvor børn lærer at cykle i skole, og det er et spørgsmål om tid, før det får fatale konsekvenser.

Jeg har i det følgende forsøgt at præcisere, hvor de store udfordringer/farer konkret er.

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

Det vedrører konkret vejene: *Forlandet, Refshalevej, Kongebrovej, Danneskiold-Samsøes Allé, Kløvermarksvej og Raffinaderivej*. Veje som er ekstremt pressede, men som også er uundgåelige for de tusindevis af beboere i området. Der er hverken lyskryds eller fodgængerfelter på nogen af de nævnte veje. Og der bliver på ingen måder i øvrigt taget hensyn til forældre, som skal fragte deres børn eller de små og helt nye trafikanter, der selv cykler i børnehave og skole.

Forlandet og Refshalevej er snoede og smalle veje, med kraftige sving og uden udsyn. Der er kun én cykelsti i den ene side af Refshalevej, som stort set alle beboere på Margretheholmen benytter til områdets institutioner og skoler. Men cykelstien er uden forhøjning og kantsten, og vi oplever gang på gang at måtte skriges efter egne eller andres børn, at de skal passe på, når biler i høj fart og store køretøjer og busser skærer svingene af og kører ind over cykelstien. Der er ikke engang et fortov, som vi kan bruge som alternativ, da det kun findes i den anden side af vejen. I den side har man valgt slet ikke at lave en decideret cykelsti, men i stedet gjort det eksisterende fortov til en kombinationssti for fodgængere og cykellister. En problematisk og uholdbar løsning, da der er alt for mange mennesker, som dagligt og ofte i samme tidsrum benytter denne vej, og dermed ofte skaber konflikter mellem fodgængere og cykellister.

Fsva. området omkring *Kløvermarken*, mangler der også her lyskryds og fodgængerfelter. Det på trods af, at det er et område, som benyttes af beboerne i området, herunder på Margretheholmen og i kolonihaverne, til fritidsaktiviteter på Kløvermarken og på Amager, til arbejde, besøg til Strandparken mv. Og samtidig er det den foretrukne vej for de mange lastbiler, som dagligt kører til forbrændingsanlægget HOFOR og de nye anlægsarbejder - som nævnt ovenfor - ved Operaen.

Raffinaderivej langs Kløvermarken er godt en kilometer lang, men der er kun cykelsti de første 25 m ved boldklubben på den ene side af vejen. På resten af vejen er der ingen cykelstier, og der er kun ét fortov. Vejen er helt ret, dårligt oplyst, og der er ikke etableret fartbump. Det betyder i praksis, at biler og lastbiler kører ekstremt stærkt på den relative lange strækning, og vi simpelthen ikke tør at benytte den med cyklende børn.

Ovenstående veje og steder er der, hvor vi ser de største udfordringer. Vi ser frem til i fælleskab med jer at finde løsninger her

Vedr. Punkt 2: 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 3:

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

Der er imidlertid ikke beregninger eller lignende af luftforurening fra øget lastbiltrafik på de mulige adgangsveje til Lynetteholmen, herunder Forlandet, jf. ovenfor. Boligbebyggelsen ved Margretheholm ligger direkte ud til Forlandet, og det bør derfor undersøges og vurderes, om bebyggelsen vil blive påvirket af luftforurening fra øget trafik med lastbiler på enten Forlandet eller en eventuel anden adgangsvej.

Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr.

Miljøkonsekvensrapporten s. 358^[3]. Støjgenerne fra installation af spuns vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db^[4].

Punkt 4

Anlægsloven bør ikke behandles af Folketinget før en samlet VVM-redegørelse foreligger. Det kan simpelthen ikke være rigtigt, at et projekt med så stor negativ påvirkning for en masse københavnere over de næste mange år, ikke bliver undersøgt til bunds og fremsat før alle vinkler er ordentligt belyst.

Og så må jeg til slut henlede opmærksomheden på, at Københavns borgmester for teknik og miljø også synes Lynetteholm er en rigtig dårlig ide.

Venlig hilsen,

Line Pedini Rasmussen

Søflygade 1

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Maria Szathmari (mszat@rocketmail.com)
Titel: Vedr.: Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm
Sendt: 13-02-2021 22:31

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

Jeg skriver hermed som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'. Jeg klager under hensyntagen til os beboere i kommunen, både hvad angår vores livskvalitet og brugen af vores skatte kroner.

Klagepunkter:

1. Den omfattende lastbiltrafik gennem København, som projektet kræver vil på vores livskvalitet i negativ retning, udover den også vil forurene og skade miljøet.
2. Lynetteholm vil ikke løse boligproblemerne for Københavns borgere. Lejlighederne bliver kun for dem med mange penge.
3. Lynetteholm vil ikke gavne København i forhold til at blive 'grøn by'
4. Men konstruktionen af Øster Ringvej vil biltrafikken i kommunen på sigt øges, hvilket ikke er ønskværdigt for os, som bor her i København.
5. Vurderingerne af støjgener under den langvarige konstruktion af Lynetteholm er upålidelige.
6. Alternative løsninger på erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.
7. Høringsperioden bør forlænges på grund af covid-19.

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

Vedr. pkt. 2: Boligmanglen 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. pkt. 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. pkt. 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. pkt. 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358[3]. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette høringssvar, til at besøge en byggeplads imens der foregår spunsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db[4].

Vedr. pkt. 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. pkt. 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

Maria Szathmari
Udbygade 9 3.th
2200 København N

MSzat@rocketmail.com

[1] Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

[2] https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1B2Vd-0006LG-6G&i=57e1b682&c=YFfhWw6GvZ1IX8utiBSL8sFb8ASNfwFkvsVr_pIS1uBUTw3MXHeDma7j2JOY0PomqJIYiv8yjnZa_8sGsDjSelAoV3IWeVw5ixAzuGJI60L_FK1UsSFY8bxE-E7P9Kvqst6SaXNGI7NEkvFFI6eivPhiYUZhrgGqsBA29W95uKGmslNJsEUio-576zL0efRxmwdtirzC9CvghVqB2WtdtwCeyQXS3JzQ5MIel2e_G5otS4ex7Lgc-tqURKblYeqRpvAtdfppexX33yp4iai0bebUqf-FtBeagQ8bmPAUw

[3] Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

[4] Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Østerbro, den 13.2.2021

Høringsvar til anlægslov for Lynetteholm

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

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

Indvendinger og betænknings i forbindelse med projekt Lynetteholm:

1. Unødvendigt dyr og uhensigtsmæssig måde at klimasikre på

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

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

2. Flere dyre boliger og øget demografisk skævhed i København

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

3. Øget befolkningstæthed på Lynetteholmen

Noget tyder på, at befolkningstætheden vil blive enormt høj på Lynetteholmen, hvilket virker svært foreneligt med de mange løfter om plads til natur og de visualiseringer, vi er blevet præsenteret for med billeder, hvor køer og får går og græsser på store, grønne vidder. Ifølge arkitekt Morten Lomholdt vil befolkningstætheden for Lynetteholm ende på 80 m² pr indbygger - mod 150 m² pr indbygger i resten af byen. Og ifølge V-borgmester Cecilie Lonning-Skovgaard skal der også lige klemmes en enorm idrætspark med flere anlæg ind på holmen,

hvilket er endnu en ting, der får projektet til at virke ude af trit med de officielle argumenter om plads, luft og kvalitetsområder for Københavnerne, men mere giver mistanke om, at projektets egentlige motiver er at sikre det gældsatte By & Havn en ny indtægt, og politikerne nogle prestigefyldte projekter, mere end det handler om et projekt, der reelt løser noget og skaber værdi for Københavnerne.

4. Miljømæssige problemer i anlægsfasen

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

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

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

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

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

God arbejdslyst videre frem!

Med de bedste ønsker for vores alle sammens København

Venlig hilsen,
Signe Lehmann Rasmussen

--

Signe Lehmann Rasmussen
Lipkesgade 28 4.tv.
DK-2100 København Ø
T: + (45) 26 88 40 46
E: signelehras@yahoo.dk

København 13/2, 2021

Høringsvar vedrørende anlægslov om Lynetteholm fra Lars Kjøller

Som beboer på Margretheholm har jeg fulgt processen omkring planlægningen af Lynetteholm med stor interesse. **Jeg har nu erfaret, at der allerede er en anlægslov i høring inden høringsprocessen i forhold til miljøkonsekvensrapporten er afsluttet og inden en implementeringsredegørelse foreligger.** Denne accelererede proces er stærkt bekymrende i forhold til projektets størrelse og betydning for København og Københavns beboere igennem de næste op til 50 år. Jeg vil opfordre til, at man genovervejer hele projektet og rationalet bag.

Mit høringssvar herunder falder i 2 dele. En første del vedrørende bekymringer om projektet og **dogmet om at Lynetteholmen er den bedste løsning på klimasikring, jord-deponering og byudvikling i København.** Herefter en anden del, som konkret påpeger de **alvorlige konsekvenser for sundhed og økonomiske værdier** en eventuel gennemførelse af Lynetteholm vil medføre for den store andel af borgere i København, der berøres.

1. Generelt

Det umiddelbart virker absurd, dagligt at køre **700 lastbiler med delvist forurenede jord gennem København** for at hælde dem i Øresund, samtidig med at man er nødt til at **grave havbund op og flytte marint sand** for at kunne placere jorden stabilt. Hele processen legitimeres som klimasikring og det er muligvis en god ide. Men projektet virker forhastet og udførelsen ikke gennemtænkt. **Er alternative muligheder for klimasikring undersøgt godt nok** og er Lynetteholmen en tilstrækkelig løsning eller afhængig af yderligere tiltag, som f.eks. dokporte? **Kunne man deponere forurenede jord lokalt**, hvor den graves op og kunne dette være et krav til fremtidige byggeprojekter i København? Hvis man vælger at gennemføre projektet har man så valgt tidssvarende teknologiske løsninger i forhold til transport af jord, anlæg og opfyldning, samt forhold for sejlere tidssvarende? Med den lange tidshorisont og den voldsomme effekt på København og dets borgere burde man se grundigt på mulighederne for at vælge den bedst mulige løsning og inddrage den bedst mulige teknologi og bruge det som **en "showcase" for byudvikling, der kunne give positiv international anerkendelse.** Nu virker det som om By & Havn uden de store udfordringer får godkendt et projekt, der skal gennemføres hurtigst muligt og billigst muligt.

Det er kritisabelt, at bygherren By & Havn får lov til at lave en miljøkonsekvensrapport og arrangere informationsmøder, der tydeligt nedtoner konsekvenserne (se nedenfor for konkrete eksempler). **By & Havn har en gæld på 12 milliarder kroner** og har en indlysende egeninteresse i at gennemføre Lynetteholmen billigst muligt for at kunne tjene på modtagelse af jord og senere for at kunne sælge byggeretter og nedbringe gælden. Det ønskes belyst via en **miljøkonsekvensrapport udført af en uvildig instans om konklusionerne i By & Havns rapport rent faktisk er korrekte.** I forlængelse af dette er det **stærkt bekymrende, at anlægsloven giver By & Havn vidtrækkende beføjelser** til at gennemføre projektet uden at tage hensyn til gældende lovgivning, som angivet i anlægslovens §5, stk.3.

Det hævdes i miljøkonsekvensrapportens indledning og mange gange under informationsmøderne, at man ikke

kan tage stilling til tilknyttede projekter, som bl.a. Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm på nuværende tidspunkt. Dette virker kortsigtet for så voldsomt et projekt, hvor samtænkning af infrastruktur og byudvikling og Nordhavn må anses for at være nødvendig for projektets langsigtede positive bidrag til København. Fra flere sider nævnes det at metrobetjening og Østlig Ringvej indgår som en præmis for udviklingen af Lynetteholm, se bl.a. Vejdirektoratets resumerapport ved forundersøgelse af Østlig Ringvej fra August 2020 og dette nævnes også flere steder i miljøkonsekvensrapporten, hvilket tydeliggør, at opdeling i flere projekter er kunstig.

Overordnet set opfordres, der til at hele projektet genvurderes. **Er det virkelig den bedste måde at klimasikre København, at finde en løsning til opbevaring af forurenede jord og at opfylde et påstået fremtidigt behov for flere boliger?** Eller er det et forhastet projekt, der skal løse et problem med for høj og forkert byggeaktivitet og dermed for meget forurenede jord, samtidig med at det skal **nedbringe By&Havn's gæld?**

2. Trafik

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

Overordnet set bekræfter rapporten, at der vil blive yderligere trængsel i områder, hvor der allerede er meget trafik. **Det konkluderes lettere absurd, at fordi, der allerede er meget trafik, så vil det ikke være et problem med mere.** En mere logisk konklusion vil være, at fordi der allerede er meget trafik og trængselsproblemer, så bør man være mere opmærksom i forhold til at tilføje endnu mere tung trafik.

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

Der nævnes i rapporten, at man vil anvende nummerpladegenkendelse til at sikre at lastbiler følger den korrekte vej via den nyanlagte vej via Prøvestenen. Har man nogen evidens for at det er tilstrækkeligt til at

undgå at tung trafik kører via Danneskiold-Samsøes Alle/Kongebrovej/Refshalevej eller Raffinaderivej/Kløvermarksvej/Forlandet? Yderligere afværgeforanstaltninger til at sikre dette vil være fornuftige.

3. Støj

Der nævnes flere steder i rapporten, at støjen i de nærliggende boligområder vil være høj og generende under ramningsarbejdet og **at støj udover ramning i perioder vil kunne påvirke beboernes nattesøvn**. I betragtning af betydningen af ordentlig søvn for sundheden, så forekommer det mig utroligt, hvis dette kan accepteres. **Er man simpelthen ligeglad med folks helbred?** Det er også tydeligt, at bygherren forventer, at overskride grænseværdierne for rekreative områder og har forsøgt at få dispensation for grænseværdierne. Det bør belyses meget tydeligere, hvilket omfang støj udenfor normal arbejdstid vil have, **hvilke konsekvenser det vil have for borgernes sundhed og evt. forringet levetid** og præcis hvilke tiltag, der gøres for at begrænse støjen, så den ikke overskrider grænseværdierne for de rekreative områder. Det nævnes også, at der ikke må udføres støjende aktiviteter i aften og nattetimer på den sydvestlige del af byggepladsen, der grænser om mod beboelsesejendommene på Margretheholm. Her bør både den tidsmæssige periode og de faktiske støjniveauer præciseres og det bør afklares om støjende aktiviteter på resten af byggepladsen påvirker beboelsesejendommene. **Det ville være meget trist, hvis Lynetteholmen på lang sigt medfører en generelt dårligere helbredstilstand blandt beboere i nærområdet, på grund af manglende hensynstagen.**

4. Byggeplads og arbejdshavn i anlægsfasen på Margretheholm

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

Yderligere nævnes også i rapporten at I anlægsfasen påvirkes klima og luftkvalitet af anvendelse af entreprenørmaskiner, der medfører **emission af CO₂, samt luftforurenende stoffer (primært NOX) og støv, som kan påvirke menneskers sundhed og naturen** (miljøkonsekvensrapportens side 20). Det må forventes, at disse entreprenørmaskiner anvendes mindst muligt på byggepladsen, nær ved beboelsen. Som anført under afsnittet om støj, **så vil det være trist, hvis beboernes helbredstilstand på lang sigt belastes af Lynetteholm projektet.**

5. Havnebund og miljø

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

6. Økonomisk kompensation

Et 40-50 årigt projekt som Lynetteholmen vil udover en direkte påvirkning af livskvaliteten blandt beboerne i nærområdet også forventes at forringe værdien af deres boliger betragteligt. Et så gennemgribende projekt som Lynetteholmen kan ikke siges at være en del af den forventede samfundsmæssige udvikling, **og da der er gener, som synes at være betragteligt over en naboretlig tålegrænse er det rimeligt at borgerne i nærområdet får en økonomisk kompensation.** En væsentlig værdiforringelse af boliger uden kompensation er i praksis en stavnsbindelse. Dette bør være en del af en anlægslov og er også muligt ifølge anlægslovens §9, stk.1. I modsat fald vil man sandsynligvis se en bølge af sagsanlæg.

På min og min families (kone og to børn på 10 og 14 år) vegne

Med venlig hilsen

Lars Kjøller

Luftmarinegade 88

1432 København K

Tine Munch Pedersen
Luftmarinegade 108
1432 København K
Tinemunch@gmail.com

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Som borger i Danmark og København har jeg følgende indvendinger mod projektet

- Tidshorizonten: Det bekymrer mig, at man vil igangsætte et megaprojekt, som har en tidshorizont på 50 år. Det er bekymrende, at de politikere, som er ansvarlige for beslutningen om projektet, ikke vil være i live, når det har været i gang i en årrække og når det skal afsluttes. Vil de kommende generationer bakke op om beslutningen og fortsætte arbejdet, eller vil projektet blive droppet halvvejs med ukendte miljøkonsekvenser som følge?
- Økonomien: Så vidt jeg kan læse mig frem til, er den samlede økonomi i projektet 20 mia. kroner. Det er dog meget usikkert, om det estimat vil holde de næste 50 år, og det er også uklart, hvorfra projektet vil skaffe finansiering, hvis det viser sig, at de 20 mia. ikke er nok. Med erfaringen fra andre store projekter, fx det nye signalsystem på jernbanen, er det meget usandsynligt, at de første estimater holder. Og hvis de manglende penge skal hentes fra andre områder, vil det skabe stor utilfredshed i befolkningen.
- Kommunikation og demokrati: De første planer om Lynetteholm blev så vidt jeg husker lanceret af Lars Løkke Rasmussen i 2018. Som jeg husker det, blev det præsenteret som en beslutning, der allerede var taget: "Om 50 år får vi en ny ø i København, og det er nødvendigt, så vi kan klimasikre byen". Det er en vildledning af befolkningen at fortie, at der skal en lang proces til at beslutninger og høringer, før en så stor beslutning kan tages, og det gav en følelse af, at man lige så godt kan opgive at pege på, hvorfor Lynetteholm evt. ikke var så oplagt en ide.

Det samme gælder materialet fra By og Havn. Her kommer citat fra "Faktaark om jordtransport" fra By og Havns hjemmeside. Faktaarket indledes med følgende sætning: "*Lynetteholm bliver en helt ny bydel midt i Københavns Havn, der kan bidrage til at stormflodssikre byen fra nord og skabe plads til ca. 35.000 beboere og lige så mange arbejdspladser.*" Her er det fuldstændig udeladt, at det endnu ikke er besluttet i Folketinget at igangsætte projektet og at det skal gennem en beslutning. Dette mener jeg også, er vildledende i et såkaldt "faktaark".

Som nabo til et Lynetteholmsprojekt har jeg følgende indvendinger:

- Jordtransport: Det er uundgåeligt, at Lynetteholmsprojektet vil medføre øget transport af jord gennem København. Det kan godt være, at transport af jord fra byggeprojekter allerede foregår, men projektet vil kræve mere transport end blot den, der allerede foregår, og det kan ikke undgå at få negative konsekvenser for trafiksikkerhed og forurening af luften i byen.
- Vandkvalitet: Det vil ikke være usandsynligt, at de mange etablerede badezoner ikke vil blive påvirket af al den (forurenede) jord, som skal hældes i havnen. Miljøundersøgelsen vurderer ikke, at det vil påvirke meget, men enhver påvirkning er et tilbageskridt for det fantastiske badevand, vi har.
- Arbejdsarealer i anlægsfasen: På kortene i materialet er der anlagt et arbejdsareal stødende direkte op til vores grundejerforening. Det er ikke klart for mig, hvad det arbejdsareal betyder konkret, men det er klart, at jeg er bekymret for støj og luftkvalitet på et område, hvor der bor mange tusinde mennesker, heriblandt en stor andel af børn (byggeriet Udsigten og rækkehusene i området).
- Støj: Ifølge naboer er det blevet beskrevet, at der vil forekomme arbejde om natten, bl.a. med pilotering. Det virker dog helt unødvendigt at skulle larme om natten med helbredsfare for os, der bor tæt på projektet, i et projekt, der er sat til at vare i 50 år.
- Lynetteholm Havn: Som nabo til Lynetteholm Havn er det en stor del af vores hverdag at nyde miljøet på havnen med vores børn. I de forelagte planer er der lagt op til, at havnen vil blive betjent med en bro, der kan åbnes, så skibene kan komme ind og ud. Det er dog langt fra nok at kunne sejle ind og ud morgen og aften, hvis det fine havnemiljø skal bevares for både sejlerne og naboerne. Det vil være et stort tilbageskridt for fritidslivet i København, hvis livet i havnen ødelægges.

Jeg vil alt i alt opfordre til, at Lynetteholmsprojektet sættes i bero, til der har været en gennemsigtig, demokratisk proces om beslutningen pga. de ovennævnte punkter.

Med venlig hilsen
Tine Munch Pedersen

Hørings svar vedrørende spekuleret konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Min følgende klage over det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm' tager udgangspunkt i min egen historie som borger i København samt grundlæggende bekymringer for beboere bosat i byggeprojektets omkringliggende områder.

1. Først og fremmest er der intet solidt fundament for de økonomiske udsigter for projektet. Et 5-siders referat er det eneste Københavns Kommune har kunnet tilbyde borgerne, siden Ernst & Young rapporten ikke er frigivet, og derfor ikke valid.
2. Selve konstruktionen af "øen" vil have potentielt afgørende betydning, ikke kun for havbunden i selve Københavns kanaler, men for selve saltvandsstrømmen til det omkringliggende Øresund. Bundtrawl og i særdeleshed sugning af sandbunde har allerede haft påviste irreversible konsekvenser for Øresund biodiversitet og planteliv, og med den begrænsede økologiske rapport, kan byggeprojektet på ingen måde forsvares.
3. Udover selve konstruktionen af "øen" vil lastbiltransporten udgøre en helbredsmæssig risiko uden tidligere sammenligning, husk at ca. 550 Københavnerne dør af direkte komplikationer af luftforurening hvert år. Aldrig har Københavns veje før i tiden været underlagt et sådant pres, af både massiv luftforurening, støjniveau, siden lastbiler må køre om natten for at skåne dagstrafik. Dog udgør spunsned sættelse den største støjrisiko, en af de mest indgribende og støjende foretagelser en byggeplads kan facilitere.
4. Argumentet at projektet vil afhjælpe boligusikkerhed for Københavns borgere er et falskt argument, siden denne boligusikkerhed udelukkende rammer lavindkomstgrupper. Boligerne på den konstruerede "ø" ville være (og forblive) prissat langt over den gennemsnitlige københavners niveau, over 10 mio. stykket.
Projektet har dog mulighed for 'yderligere' at forvandle naturområder til isolerede lommer, fri for både historie og infrastruktur, og afskærmet fra resten af København.

Høringsperioden for projektet bør forlænges til en dato mindst 1 måned efter denne (14.02) igangværende lockdown. Københavns borgere samt de borgere som har relationer til deres hovedstad bør have mulighed for at koordinere under rimelige forhold, uden forsamlingsforbud.

Venligst hilsen,

Bjørn Ole Barkholt Nordseth

Romsdalsgade 8, 2300 København S

Kontakt: 27 13 46 53

bjorn.bnordseth@gmail.com



E/F UDSIGTEN, MARGRETHEHOLM

Til:

Trafik- og Boligministeriet

Frederiksholmskanal 27F

1220 København K

Fra:

E/F Udsigten, Margretheholm

Vedlagt:

Kommenteret lovforslag

Hørings svar vedr. VVM redegørelse

Høring vedrørende forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Sammenfatning

Trafik- og Boligministeriet har udarbejdet et lovforslag for etableringen af lynetteholm. Denne er sendt i høring ved Trafik- og Boligministeriet.

EF/Udsigten fremsender hermed hørings svar for anlægslov.

Generelt

EF/Udsigten finder, at Miljøvurderingsrapporten har så væsentlige mangler, at den ikke kan anvendes til en godkendelse af projektet, og at lovforslaget bør derfor tilpasses, når VVM er endeligt godkendt. Såfremt dette giver anledning til væsentlige ændringer i projektet, bør dette afstedkomme en fornyet høringsproces af anlægsloven.

Anlægsloven tilsidesætter en række anden lovgivning herunder miljøbeskyttelsesloven.

Anlægsloven bør derfor tilpasses således at minimums krav i miljøbeskyttelsesloven stadig gælder og at Trafik- og Boligministeriet ikke kan træffe afgørelser, der stiller borgere ringere end hvis Miljøbeskyttelsesloven var gældende.

Derudover begrænses muligheden for at klage over afgørelser og der pålægges derfor borgere en ekstra byrde i at skulle anlægge sag ved domstolene, såfremt uenigheder ikke kan løses i mindelighed. Det bør sikres, at borgernes mulighed for at få prøvet deres krav/klager ved domstolene ikke begrænses af borgernes økonomi eller trækkes i langdrag i årevis.

Der henvises til den vedlagte fil indeholdende detaljeret kommentering af lovtæksten. Derudover er høringsvar for VVM vedlagt som en kommentar til implementeringsredegørelsen, da implementeringsredegørelsen bør tilrettes, når der foreligger en endelig VVM.

På vegne af E/F Udsigten, Margretheholmen

Jesper Kragh Nielsen
Best. Medl. - E/F Udsigten

Forslag
til
Lov om anlæg af Lynetteholm

Kapitel 1

Anlæg af Lynetteholm

§ 1. Udviklingselskabet By & Havn I/S bemyndiges til, at

- 1) anlægge Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn,
- 2) etablere den østlige del af Lynetteholm som et kystlandskab,
- 3) anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af ren og forurenat jord på Refshaleøen med tilhørende arbejdskaj,
- 4) anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til modtageanlægget på Refshaleøen, jf. nr. 3, der går via Kraftværkshalvøen, omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med tilhørende oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn og en vejdæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst,
- 5) benytte et eksisterende areal på Kraftværkshalvøen til arbejdsareal med tilhørende arbejdskaj,
- 6) foretage uddybning af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden,
- 7) foretage klappning af materiale i Køge Bugt og
- 8) foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelse af anlægsprojektet.

Stk. 2. Lynetteholm, jf. stk. 1, nr. 1, ejes af Udviklingselskabet By & Havn I/S og er byzone.

Stk. 3. Kort over de anlæg, der er nævnt i stk. 1, nr. 1-5, fremgår af lovens bilag 1.

Stk. 4. Kort over uddybning, jf. stk. 1, nr. 6, fremgår af lovens bilag 2.

Stk. 5. Kort over klappning, jf. stk. 1, nr. 7, fremgår af lovens bilag 3.

§ 2. Adgangsvejen, dæmninger samt oplukkelig bro, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, er private veje. Udviklingselskabet By & Havn I/S er, bortset fra vejstrækningen på Kraftværkshalvøen fra Prøvestenskanalen til og med Vindmøllevvej, ejer heraf.

Stk. 2. Den del af adgangsvejen, der er beliggende på matrikel nr. 696 Christianshavns Kvarter, København, og dæmningerne, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, er byzone.

Kapitel 2

Miljømæssige vurderinger

§ 3. Anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog § 4.

§ 4. Ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, kræver en tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Stk. 2. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen afgør på grundlag af en anmeldelse fra Udviklingselskabet By & Havn I/S, og efter høring af relevante myndigheder, om der skal udarbejdes en supplerende miljøkonsekvensvurdering, inden der gives tilladelse efter stk. 1. Reglerne i bekendtgørelse om vurdering af

Commented [J(KN1): VVM for anlægget af Lynetteholm er endnu ikke færdigbehandlet, og der kan være ændringer til anlæggets omfang og karakter baseret på de høringssvar som er modtaget. Loven bør tilpasses og sendes i ny høring såfremt det måtte være væsentlige ændringer.

Det bør endvidere specificeres hvorvidt der ved denne anlægslov gives tilladelse til at området anvendes til aktiviteter der endnu ikke er vurderet ved en VVM.

Commented [J(KN2): Der bør sættes en grænse for hvor forurenat jorden må være.

Commented [J(KN3): Denne beskrivelse bør indeholde en afgrænsning af vejens placering mod eksisterende anlæg. Derudover er denne løsning udfordret i VVM, da der findes flere løsninger, der tager hensyn til trafikstøj mod nærmeste naboer og giver bedre passage for lystbåde fra Margretheholmshavn. Disse løsninger bør undersøges på lige fod med dæmningsvej i VVM redegørelsen.

Commented [J(KN4): De miljømæssige konsekvenser af dette areal ift. støj, stov og vibrationer er ikke medtaget i VVM, der kan være forhold, der betyder at dette areal skal afgrænses.

Commented [J(KN5): Anlægsvejen bør under alle omstændigheder gøres midlertidig og tilladelsen bør ophøre i samme øjeblik, der kan føres jord til Lynetteholmen af andre veje, eks. Østre Ringvej

Commented [J(KN6): Anlægsprojektet skal ikke alene overholde vurderingen, som er Bygherres egne vurderinger, den bør overholde alle miljømæssige grænser - også fremtidige. Projektet har en varighed på op til 50 år, og der kan tilgå flere miljømæssige grænser i den lange tidsperiode. Disse bør også overholdes. Projektet bør endvidere pålægges at følge den til enhver tid gældende Best Available Technology (BAT).

Vi mener endvidere at projektet bør pålægges at bidrage til udvikling af teknologier, der kan nedsætte de miljømæssige konsekvenser ved projektet. Her kan eks. henvises til tippbil.no, hvor den norske regering giver midler til udvikling af eks. lavemissionskøretøjer på byggepladser og at de forventer at byggepladser er emissionsfrie i 2025.



virksomhed på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne finder anvendelse.

Stk. 3. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2 og efter regler fastsat i medfør af stk. 5 kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 4. Bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om miljøkonsekvensvurdering, finder ikke anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1.

Stk. 5. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om

1) anmeldelse efter stk. 2 af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen,

2) pligt for andre myndigheder og Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at give de oplysninger, der er nødvendige for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering af ændringer eller udvidelser efter stk. 2,

3) gennemførelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering efter stk. 2 og om indholdet af miljøkonsekvensvurderingen,

4) vilkår for tilladelse efter stk. 1 og

5) offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelser efter stk. 1 og 2 og af supplerende miljøkonsekvensvurderinger.

Stk. 6. Transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens behandling af anmeldelser efter stk. 2.

Kapitel 3

Fravigelse af anden lovgivning

§ 5. Udførelse af arbejder efter § 1 i denne lov kræver ikke dispensation eller tilladelse efter § 26 i lov om beskyttelse af havmiljøet, § 16 a, stk. 1, i lov om kystbeskyttelse m.v., §§ 27-28 og 33 i lov om miljøbeskyttelse, § 24, stk. 3 og 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, § 8 i lov om forurenede jord, §§ 20 b og 21 i lov om råstoffer og § 65, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse samt § 8, stk. 4, i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter.

Stk. 2. Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og kapitel 8 og 8 a i museumslov finder ikke anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Stk. 3. Hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1, varetages af Udviklingsselskabet By & Havn I/S efter denne lov.

§ 6. Transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelse om udførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter byggeloven, lov om kystbeskyttelse m.v., lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om forurenede jord eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer eller regler udstedt i medfør af disse love, midlertidigt ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 2. Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet nævnt i § 1.

Stk. 3. Transportministerens afgørelse i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 2, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 4. Transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres

Commented [J(KN7): Der ønskes en redegørelse om dette begrænser offentlighedens adgang til at fremsende høring af ændringer til projektet. Samt om klage muligheder fra offentligheden begrænses ift. gældende lov.

Commented [J(KN8): Der bør sikres at offentlig høring ikke tilsidesættes med dette stk. Hvis arealer udnyttes under selve anlægsfasen, som strækker sig over 50 år, bør dette sendes i offentlig høring inden det kan godkendes. Der ønskes redegjort for om udnyttelse af arealet er underlagt regler for ændring af projektets omfang omtalt i §4.

Commented [J(KN9): Hvorledes skal de relevante myndigheder kunne føre tilsyn med efterlevelsen, når de ikke længere har lovhjemmel.

Commented [J(KN10): Begrænser dette offentlighedens mulighed for at klage over projektets udformning eller gennemførelse, såfremt det medfører miljømæssige konsekvenser, der ikke overholder gældende krav.



efter lovene nævnt i stk. 1, inden for Københavns Kommune, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form.

§ 7. §§ 5 og 6 finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1, der er tilladt efter § 4.

§ 8. Transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsprojektet nævnt i § 1. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 2. Miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf finder ikke anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt efter stk. 1.

Kompensation

§ 9. Fastsætter transportministeren regler i medfør af § 8, kan ministeren samtidig fastsætte regler om, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal tilbyde kompensation til beboere, som kan udsættes for gener som følge af reglerne. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af transportministerens regulering af forholdene i medfør af § 8, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan herunder bestemme, at kommunalbestyrelsen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør, herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.

Stk. 3. Opnås der ikke en aftale mellem Udviklingsselskabet By & Havn I/S og den berettigede efter stk. 1 og 2, eller opstår der uenighed om en indgået aftale, træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2.

Stk. 4. Sager om kompensation, genhusning og overtagelse behandles i øvrigt af Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 5. Kompensation og beløb ydet ved genhusning efter reglerne i stk. 1 og 2 indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser. Kompensationen og beløbene medregnes endvidere ikke ved opgørelsen af modtagerens skattepligtige indkomst.

Stk. 6. Har transportministeren fastsat regler efter stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlæggelsen af anlægsprojektet.

Kapitel 4

Eksisterende tilladelser

Commented [J(KN11): Trafikministeriet bør pålægges at fastsættes regler for egenkontrol og tilsyn der som min. erstatter den egenkontrol og tilsyn, der er bestemt efter de regler som ikke længere finder anvendelse efter denne anlægslov.

Commented [J(KN12): Det bør sikres, at der ikke kan træffes afgørelser i stk. 1, der forringer miljøbeskyttelsen jf. miljøbeskyttelsesloven, når denne ikke længere finder anvendelse.

Commented [J(KN13): Der bør ikke gives mulighed for at tilbyde kompensation til beboere. Projektet bør i stedet overholde gældende regler for miljøbeskyttelse – også fremtidige. Hvis det ikke er teknisk muligt at undgå overskridelse kan der dog godt gives kompensation, men der bør være en maksimum grænse for hvor længe der kan tillades overskridelser og der bør gives en bøde tilsvarende kompensationens størrelse som eks. kan indgå i en udviklingsfond, der kan give midler til udviklingsprojekter, der kan løse udfordringen, denne fond skal frit kunne søges af alle relevante parter.

Commented [J(KN14): Det bør sikres, at aktiviteter, der har så store miljømæssige konsekvenser, at det afstedkommer en genhusning, bør midlertidigt stoppes indtil genhusningen er gennemført.

Commented [J(KN15): Genhusningen bør begrænses tidsmæssigt, og projektet bør pålægges en tidsmæssig grænse, hvor de kan udsætte beboere for gener, der er så væsentlige at genhusning er nødvendig. Udviklingsselskabet skal ligeledes i stk. 1, pålægges at 100% af udgifterne til genhusning lægges i udviklingsfond.



§ 10. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Kystdirektoratet kan helt eller delvis tilbagekalde tilladelser, såfremt tilladelsen tillader anvendelse af området, hvor Lynetteholm anlægges, og det er nødvendigt af hensyn til anlægsprojektet nævnt i § 1.

Stk. 2. Udgør tilbagekaldelsen, jf. stk. 1, et ekspropriativt indgreb, ydes fuldstændig erstatning til den berørte. Sager herom behandles efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 3. Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder alle omkostninger.

Kapitel 5

Ledningsarbejder og ekspropriation

§ 11. Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af Udviklingsselskabet By og Havn I/S under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 12. I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 skal Udviklingsselskabet By & Havn I/S tage hensyn til ledninger omfattet af § 11 og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Stk. 2. Kan der ikke opnås enighed mellem Udviklingsselskabet By & Havn I/S og ejere af ledninger omfattet af § 11 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Stk. 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

§ 13. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 11 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 12 fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom tilsvarende anvendelse.

§ 14. Transportministeren bemyndiges til for Udviklingsselskabet By & Havn I/S ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Stk. 2. Ekspropriation efter denne bestemmelse sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, hvis der ikke kan indgås aftale herom.

§ 15. Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer.

Commented [J(KN16): Disse arealer bør allerede være kendte og ejerne blive gjort bekendt med den tiltænkte ekspropriation. Der bør udarbejdes et bilag, der beskriver de planlagte ekspropriationer, og der bør ikke kunne foretages ekspropriationer herudover uden at dette karakteriseres som en væsentlig ændring med krav om offentlig høring.



Kapitel 6

Udviklingsselskabet By & Havn I/S og finansiering

§ 16. Udviklingsselskabet By & Havn I/S' rettigheder og pligter efter denne lov kan udøves af et datterselskab ejet af udviklingsselskabet. Det ejerskab, som Udviklingsselskabet By & Havn I/S udøver over anlægsprojektet, jf. § 1, kan også udøves af et datterselskab ejet af Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Commented [J(KN17): Det bør sikres at udviklingsselskabet ikke stifter gæld som ikke kan inddrives, hvis selskabet afvikles, herunder indgår konkursbegæring. Her må staten yde en passende garanti.

§ 17. Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder alle omkostninger forbundet med anlægsprojektet nævnt i § 1, bortset fra udgifter til etablering af den østlige del af Lynetteholm som et kystlandskab, jf. § 1, stk. 1, nr. 2, som Københavns Kommune stiller garanti for finansiering af.

Kapitel 7

Generelle bestemmelser

§ 18. Transportministeren fører tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S overholder bestemmelserne i denne lov, regler udstedt i medfør heraf samt afgørelser truffet i medfør heraf.

§ 19. Transportministeren kan bemyndige en myndighed under ministeriet, en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister eller Københavns Kommune til at udøve de beføjelser, som er tillagt ministeren i denne lov.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en myndighed, som ministeren har henlagt beføjelser til, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller anden administrativ myndighed.

Commented [J(KN18): Trafikministeriet bør pålægges samarbejde med ministerier og myndigheder som besidder den nødvendige kompetence til vurdering af sager.

Kapitel 8

Straf

§ 20. Manglende overholdelse af §§ 3 og 4 og af vilkår i afgørelser efter loven straffes med bøde.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

Stk. 3. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Kapitel 9

Domstolsprøvelse

§ 21. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Stk. 2. Ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Commented [J(KN19): Private personer og almennyttige foreninger, der sagsøger om miljøforhold, bør gives fri proces som standard.



Side 6/10

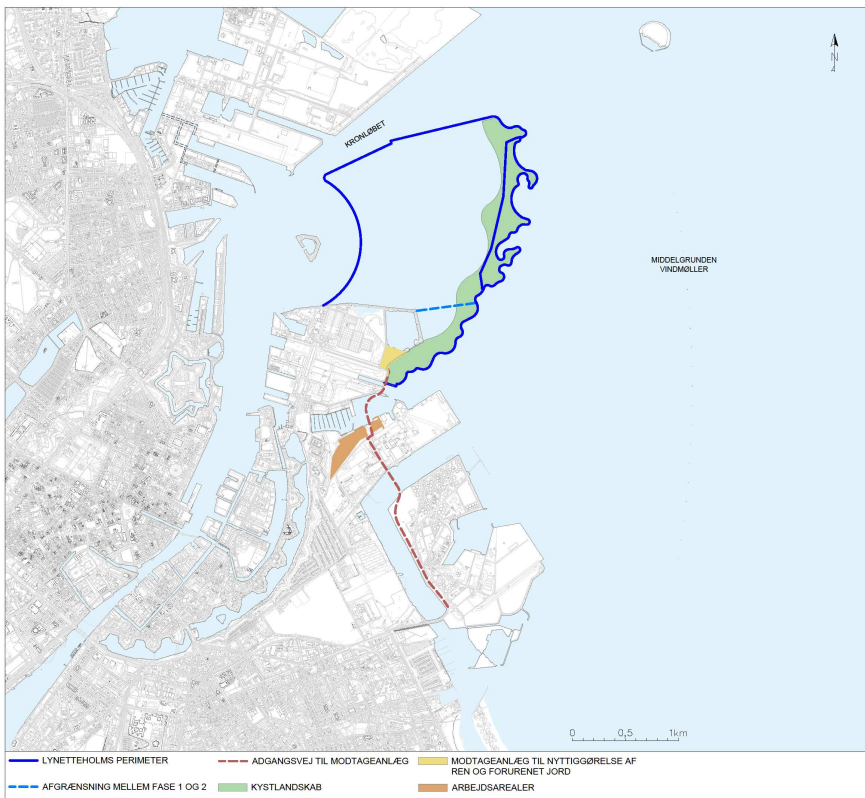
Kapitel 10

Ikrafttræden m.v.

§ 22. Loven træder i kraft 1. juli 2021.

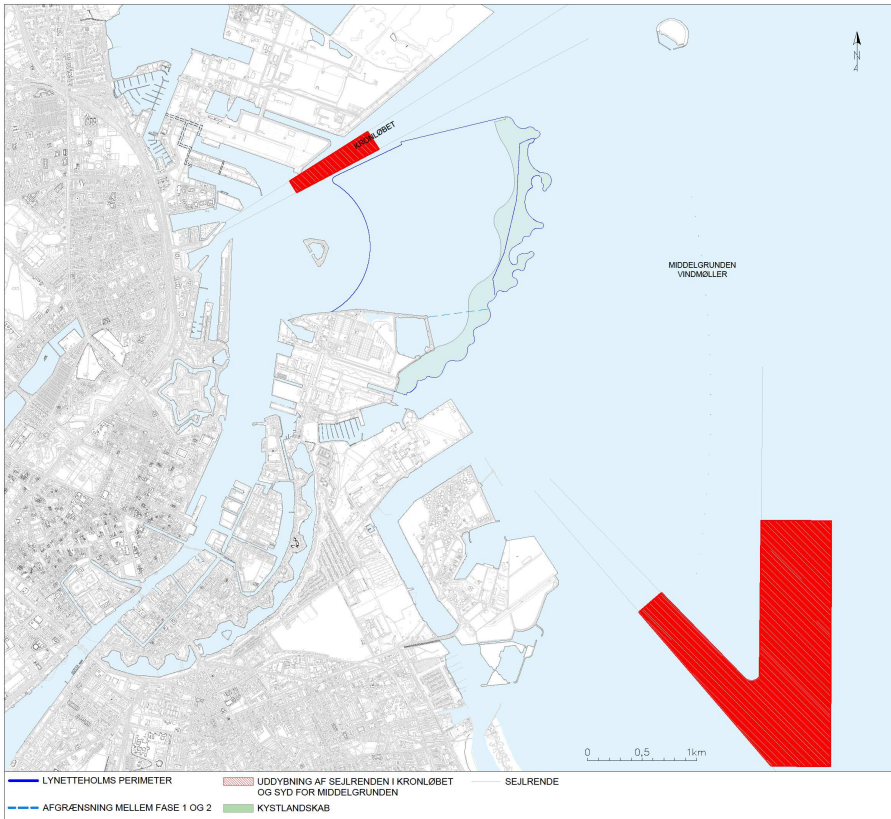


Bilag 1.



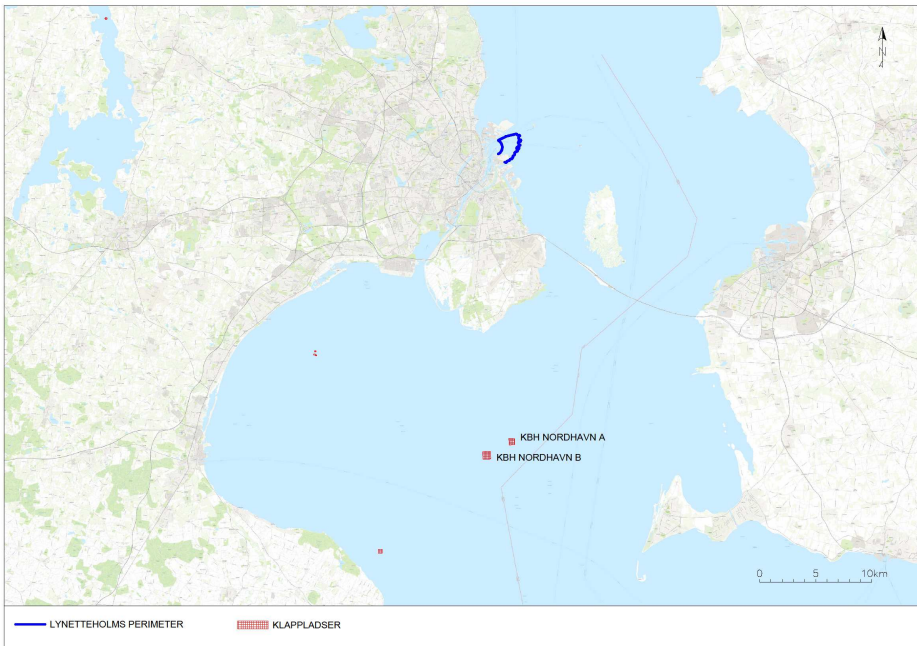


Bilag 2.





Bilag 3.





Side 10/10

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Commented [J(KN20): Disse bemærkninger bør tilrettes efter behandling af høringssvar til VVM redegørelsen. EF Udsigtens høringssvar er vedlagt.



E/F UDSIGTEN, MARGRETHEHOLM

Til:

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

Fra:

E/F Udsigten, Margretheholm

Kopi til:

Søren Stenderup Jensen, Sirius Advokater

Høringsvar til Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm, Journalnr. TS6040102-0002

Sammenfatning

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

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

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

Generelt

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

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

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

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

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

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

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

Trafik og trafiksikkerhed

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

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

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

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

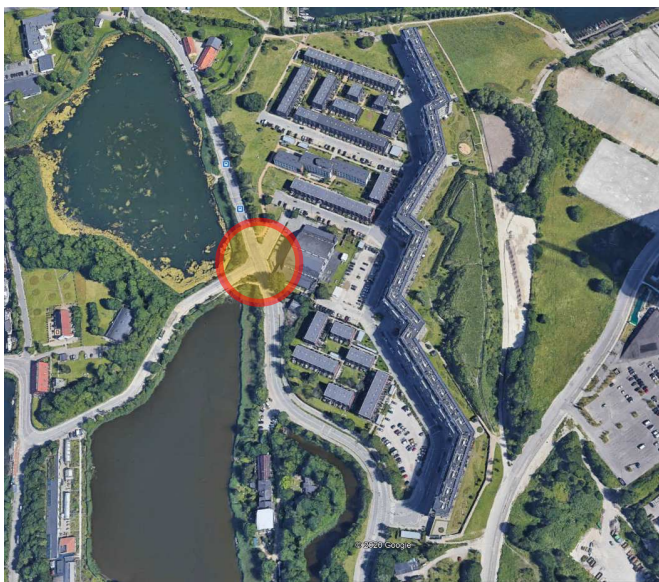
Hvis der i en konsekvensvurdering skal tages hensyn til anlæg af Østlig Ringvej, må det kræves, at der er en konkret anledning til at forvente, at Østlig Ringvej vil blive anlagt og med den linjeføring, der er anvendt i konsekvensvurderingen og med tilslutning fra Prøvestenen. Herudover gælder, at både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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Støj

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

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

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

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

Der ønskes:

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

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

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

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

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

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

Ved metrobyggeriet fik naboerne tilbud om genhusning og økonomisk kompensation.

- Hvis det skulle vise sig, når vi når længere frem i projektet, at vi står i en situation, hvor vi simpelthen ikke kan komme videre uden at lave noget arbejde, der støjer mere end støjgrænserne, så er der nogle mekanismer, der træder i kraft, hvor de vil kunne få en eller anden form for kompensation, siger han."

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

Følgende ønskes belyst:

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

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

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

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

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

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

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

Luftforurening

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

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

Støv og lugtgener

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

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

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

Befolkning og menneskers sundhed

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

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

Påvirkning af Margretheholm Havn

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

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

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

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

1. Alternative løsninger

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

På vegne af E/F Udsigten, Margretheholmen

Jesper Kragh Nielsen

Best. Medl. - E/F Udsigten

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Charlotte Eli (mail@charlotteeli.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende plan for Lynetteholm
Sendt: 14-02-2021 15:58

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Jeg skriver som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm'.

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

Klagepunkter:

Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere

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.

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.

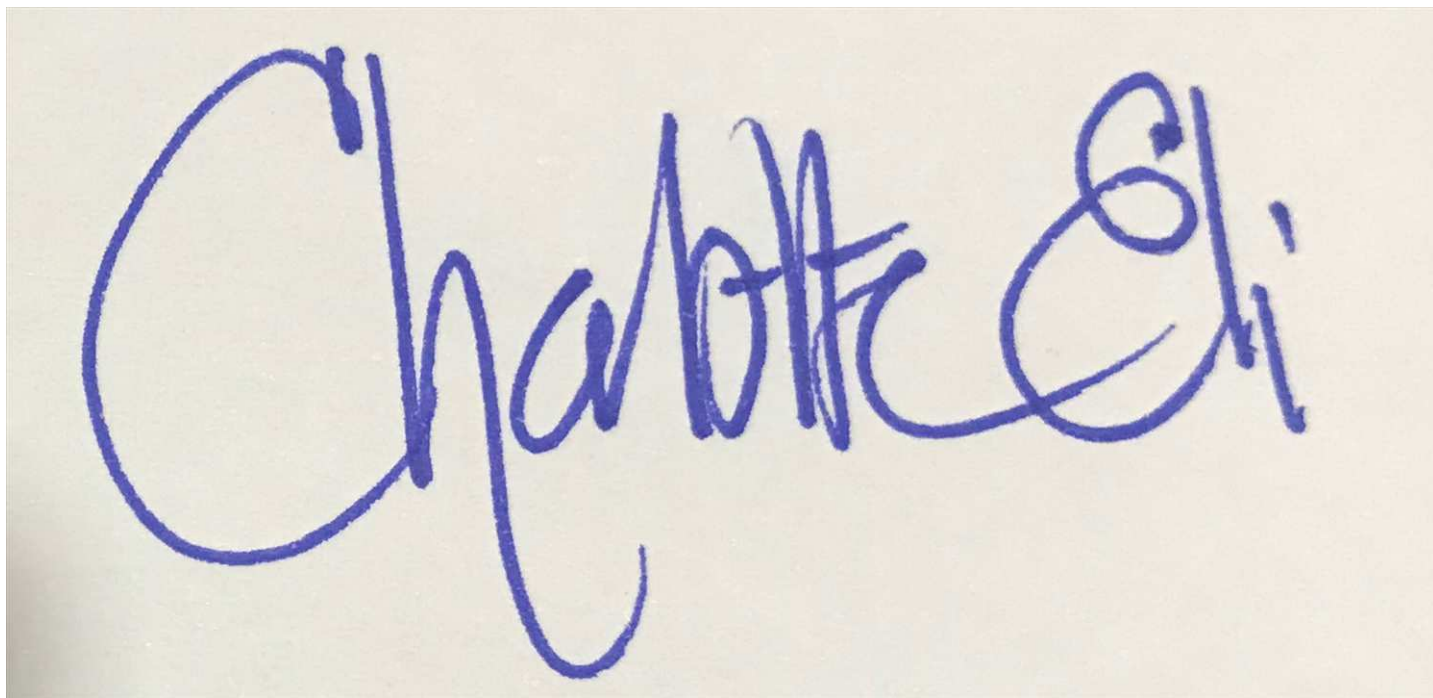
Vedr. Punkt 2: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er 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 uledes 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 3: 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 4: 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 mens der foregår spudsopsættelse, 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 5: Hvis de erklærede formål med konstruktionen af Lynetteholm, Øster Ringvej, og Metroen til Lynetteholm er følgende: Reduktion i trafikbelastningen i København; den langsigtede klimasikring af København; og en reduktion i boligusikkerheden for beboere i Københavns kommune, så findes der billigere, hurtigere, og langt mere effektive løsninger der kan implementeres.

De bedste hilsener



Charlotte Eli

Ved Volden 3, 2tv

1425 København K

Mobil: 3030 7606

Høringssvar angående anlægsloven for Lynetteholm:

1. Det er ikke tilstrækkeligt belyst, hvilke konsekvenser den øgede tunge trafik gennem København vil få?

72 lastbiler i timen, ti timer om dagen, i 30 år, i København - er den direkte konsekvens af at bygge den kunstige ø. Som københavnere er vi stærkt bekymret for jordopfyldning med lastbiler.

Følgende er ikke tilstrækkeligt belyst: partikelforurening, støjgener, trafikkaos og stigning i antal trafikulykker grundet tung trafik gennem København.

2. Det er ikke tilstrækkeligt belyst, hvilken plan for jordopfyldning, der er mest klimavenlig? Det meste af opfyldningsjorden er deponeret ved Nordhavn, så jordopfyldning kan sejles til opfyldningspladsen på Refshaleøen.
3. Det er ikke tilstrækkelig belyst hvad anlæggelsen af Lynetteholm betyder for badevandet i København, når man lukker af ud til det åbne vand?
4. Det er ikke tilstrækkelig belyst hvilken betydning processen med jordpåfyldning i øvrigt har for fauna, fisk og fiskeri i Københavns havne og havet omkring?
5. Det er ikke tilstrækkeligt belyst, om København har brug for de mange boliger. Befolkningsevæksten i København er kraftigt faldende. I 2020 flyttede der 3.412 flere ud af København, end der flyttede ind. (Danmarks statistik).
6. Det er ikke tilstrækkeligt belyst, hvordan man får mest klimasikring for pengene?

Lynetteholmen skal klimasikre København. Vi kunne godt tænke os at vide, om København kan få mere klimasikring for de samme anlægs-milliarder, hvis man (i stedet for at bygge en ø) byggede diger, på samme måde som arkitektfirmaet BIG har tegnet klimasikring af Lower Manhattan?

7. Som fritidssejler med bådplads i S/K Lynetten, Margretheholm havn, er vi dybt bekymret for ødelæggelsen af et helt unikt havnemiljø i Danmarks største selvbyggede bådhavn. Her er et helt særligt havne- og kulturmiljø med 1232 medlemmer og aktiviteter for børn, juniorer, seniorer og familier.

Under Corona har S/K Lynetten været et tilløbsstykke. Selv på kolde vinterdage er der fuldt af liv. Vi københavnere har brug for den slags grønne og blå åndehuller.

Kære beslutningstagere, I har ansvaret for ovenstående. Lad fornuften råde; udskyd eller drop anlægsloven for Lynetteholm og få alle konsekvenser belyst.

Med venlig hilsen

Kaj Bruun Mortensen og Vibe Stenholt Andersson
Mozartsvej 24, 2.tv
2450 København SV

Ang. Lynetteholm- projektet

Som borger i København må jeg tage afstand fra dette (50 års-) gigaprojekt bl.a. pga. evidente usikkerheder på følgende områder:

- Vil det gøre København til en mere beboer-venlig (og indkomstmæssigt blandet) by?
- Hvordan ser demografien ud om 50 år?
- Havmiljø- skader?
- Finansiering? (Østlig ringvej, metro, evt. flytning af renseanlæg Lynetten?)

Herudover ser jeg følgende områder som problematiske:

- Nedlæggelse af de involverede regenerative naturområder, som det tager årtier at erstatte.
- Tilskyndelse til individuel transport (den længe ønskede Østlig ringvej).
- Unødvendig anvendelse af jordmasser, der er eftertragtet til utallige andre formål.
- Voldsom forfordeling af trængende omegnskommuner.
- Transport af jord/materiel.
(som ikke-ryger har jeg fået diagnosen KOL – efter lægens opfattelse som følge af at have levet i det desværre i forvejen trængselsbelastede og forurenede Christianshavn. Ser ikke frem til yderligere luftforurening. - Herudover støjgener.

Endelig men ikke mindst:

- Uforholdsvist og forbløffende lidt offentlighed omkring projektet – mange almindeligvist orienterede borgere har ikke hørt det omtalt.
- Udemokratisk forløb i forhold til projektets store konsekvenser.
- Når det endeligt omtales, er det i bestemt form og ikke "hvis".
- Man har valgt at gennemføre processen uændret til trods for corona-epidemien, der hindrer offentlige, fysiske møder.

Konklusion

Det er kystsikring, vi har brug for – ikke et trafikeret Manhattan.

Efterskrift:

Et af de første ord, mit (søde) barnebarn tilegnede sig, var "mere". Kan vi ikke som voksne vælge at se ud over denne instinktivt gentagne tilskyndelse?

Venlig hilsen Lise Lansner

Dronningensgade 52 2

1420 København K

København den 14. februar 2021

Til Transport- og Boligministeriet,

Jeg sender her mine bemærkninger til jeres udkast til anlægslov af Lynetteholm, som blev udsendt i offentlig høring den 15. januar 2021 med svarfrist den 14. februar 2021. Af forunderlige årsager fremgår vores grundejerforening Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm ikke af høringslisten, selvom vi er part i sagen, da vi bliver direkte berørt af anlægsarbejdet.

Indledning

Indledningsvist må jeg sige, at jeg er meget forundret over, at I kan finde på at udsende lovudkastet i offentlig høring, inden den offentlige høring af den udarbejdede VVM-rapport er afsluttet. Den udarbejdede VVM-rapport var i 8 ugers høring fra 30. november og frem til 25. januar 2021. I valgte at udsende høringen af lovudkastet den 14. januar 2021, mens høringen af VVM-rapporten stadigvæk i gang.

Hvordan kan I i lovebemærkningerne skrive noget om miljøpåvirkninger, når VVM-rapporten stadigvæk var ved at blive kvalitetssikret i offentlig høring? Høringsmodtagerne og offentligheden risikerer jo til at kommentere anlægsloven på baggrund af urigtige forudsætninger. Flere af høringssvarene påpeger netop substantielle fejl ved værdierne og konklusionerne i den VVM-rapport, som netop omhandler de miljømæssige påvirkninger. Man burde forvente, at I har fakta på plads, før I udsender et lovforslag i offentlig høring, og det kan I ikke være sikre på, at I har på nuværende tidspunkt. I værste fald risikerer I at give Folketinget urigtige oplysninger.

Når høringssvarene af VVM-rapporten er blevet gennemarbejdet, bør Transport- og Boligministeriet genudsende i offentlig høring et lovudkast revideret på baggrund af høringssvarene til VVM-rapporten, og høringssvarene til den igangværende høring af udkastet til anlægslov. Desuden bør lovudkastet afvente, at der er gennemført VVM-høringer af etablering af Østlig Ringvej og metrobyggeri til Lynetteholm.

Et af de største kritikpunkter af VVM-rapporten er, at den kun omhandler etablering af Lynetteholm ved jorddeponi, og ikke omfatter anlæggelsen østlig ringvej og metrobyggeriet, selvom de beskrives i pressemeddelelsen fra oktober 2018 om Lynetteholm som en "hel central præmis" for byudviklingen. By og Havn anfører som svar herpå i VVM-rapportens side 102, at: "Miljøvurderingen af disse projekter og planer lader sig vanskeligt inddrage på nuværende tidspunkt, fordi de ikke er konkrete nok". Det er et uacceptabelt argument, da der er foretaget forundersøgelser af Østlig Ringvej, og der er også foretaget forundersøgelser af metro til Lynetteholm. Hvis der er behov for flere oplysninger til at udarbejde en VVM-rapport for projekterne, så må VVM-processen for hele anlæggelsen af Lynetteholm, inkl. infrastruktur, afvente, indtil oplysningerne er tilvejebragt.

Relateret til ovenstående vedhæfter jeg mit høringssvar til VVM-rapporten om Lynetteholm, da lovforslaget netop beskriver nogle af de miljømæssige påvirkninger. Mine bemærkninger i mit høringssvar til VVM-rapporten gør sig også gældende som mine bemærkninger til høringen af anlægsloven om Lynetteholm, hvorfor I bedes inkludere bemærkningerne til VVM-rapporten i jeres bearbejdelse af høringssvarene.

Overordnede bemærkninger til Lynetteholms-projektet og dermed også det i høring udsendte udkast til anlægslov.

Projektet er sat i søen for at løse 4 af Københavns fremtidige udfordringer.

- klimasikring
- flere boliger

- finansiering af østlig ringvej
- jorddeponi

Der mangler en indledende behovsanalyse af håndteringen af udfordringerne

Der er imidlertid ikke lavet en indledende behovsanalyse af, hvordan udfordringerne ellers kan håndteres, ligesom et projekt af Lynetteholms størrelse bør indgå i en overordnet regional planlægning af, hvordan regionerne på Sjælland skal udvikle sig frem for at blive besluttet på baggrund af en ide udtænkt af to toppolitikere..

Klimasikringen af den nordlige del af Københavns Havn kan ifølge Københavns Kommunes egen stormflodsplan anlægges for en brøkdel af prisen for Lynetteholm. Jorddeponi kan foretages ved forstærkning af digerene ved Sydamer og ved anlæg af Holmene nede ved Avedøre Holme. Det er heller ikke undersøgt, om Østlig Ringvej kan anlægges ved en højere grad af brugerbetaling og offentlig privat partnerskab.

For så vidt angår de manglende boliger i København kan bygges omkring 270.000 boliger stationsnært i København området, [jf. en rapport udarbejdet af jer selv.](#), men det overses fuldstændig i beslutningen. Der foregår ikke en gang en overordnet debat om, hvorvidt Storkøbenhavn skal udvikle sig vestpå frem for østpå. Hvorfor bruger vi så mange millioner kroner på at elektrificere jernbanerne og forlænge motorvejene på Sjælland, så togene og bilerne kan komme hurtigere ind til København, når Københavns Kommunes svar er, at København skal udvides østpå? Politikerne i borgerrepræsentationen vil hertil sige, at alle skal have råd til at bo i København, men for det første bliver boligerne på Lynetteholm ikke billige, eftersom de ligger ved vandet. Hvor i København er der billige boliger ved vandet? Boligerne skal desuden bygges på grunde, som er solgt dyrt for at afbetale på Københavns metrogæld, så bygherrerne kommer til at sælge boligerne tilsvarende dyrere for få overskuddet hjem. Hvorfor bygger man ikke videre på fingerplanen og forbedre infrastrukturen uden for Københavns Kommune, så man har muligheden for at mindske forskellen på resten af Sjælland og København? Det burde da netop være en af vores regerings mærkesager?

Derfor mener jeg, at al videre arbejde med lovforslaget bør udsættes ideelt set i nogle år, så det kan vedtages, når der er udarbejdet VVM-rapporter for metrobyggeriet og Østlig Ringvej i København. Dermed vil projektet kunne vedtages, når der er overblik alle de miljømæssige konsekvenser ved projektet. Det vil give offentligheden mulighed for at få en ordentlig debat om projektet og eventuelt placere deres stemmer ved kommunalvalget i 2021 i overensstemmelse hermed.

Da der imidlertid er stærke politiske kræfter, som vil gå videre med Lynetteholm, får I alligevel her mine bemærkninger til lovforslaget.

Tekstnære bemærkninger

- I afsnit 3.1.1.2 fremgår det, at jorden skal køres til området med lastbil. Jeg mener i stedet, at størstedelen af jorden bør sejles til Lynetteholm med eldrevne pramme, [jf. dette tilbud.](#)
- Den i afsnit 3.1.1.2 nævnte adgangsvej over Margretheholm Havn bør gå under havnen i en tunnel, så sejlerne i Margretheholm Havn fortsat kan sejle uhindret på alle tidspunkter af dagen, ligesom beboerne på Margretheholm kan bevare deres havudsigt.
- §§5 og 6 bør udgå, da de lægger for meget magt over på By og Havn og Transportministeren ved at tilsidesætte miljølove (§5) og almindelige retsstats-principper (§6). Da anlægsprojektet finder sted i midten af København og har en forventet varighed på over 30 år, er det en rigtig dårlig ide at tilsidesætte miljøets og befolkningens rettigheder. Miljøloven

er vedtaget af en årsag - for at beskytte miljøet -, og retsstatsprincipper bør fortsat opretholdes, fordi der er tale om et komplekst projekt af ekstraordinær størrelse.

- §9, stk. 2. bør tilføjes følgende med rød markering: "*Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af transportministerens regulering af forholdene i medfør af § 8, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan herunder bestemme, at kommunalbestyrelsen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig i samme bydel og svarende til den bolig, som beboerne bor i. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør, herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.*"

Årsagen er, at der er mange børnefamilier i boliger på over 100 m² i de berørte områder, og jeg vil gerne undgå, at de anvises en for lille bolig som genhusningsbolig eller en bolig i den anden ende af København. Dette er sket ved tidligere anlægsprojekter i København. Formuleringen er valgt, da en mere generel formulering som f.eks. "passende bolig" lægger for meget fortolkningsmandat over på kommunalbestyrelsen. Hvem definerer passende?

- Lovbemærkninger afsnit 7: Miljøkonsekvensrapporten var stadigvæk i høring, da I udsendte dette udkast til lovforslag i høring. I ved ikke, om den indeholder substantielle fejl. Desuden lider den under, at den ikke medtager de samlede miljøpåvirkninger af anlæg af Lynetteholm + Østlig Ringvej + metrobyggeri. Afsnittet bør revideres, når høringssvarene til VVM-rapporten er blevet gennemgået og behandlet.

Tak fordi I læste mine indvendinger og bekymringspunkter.

Mvh Morten Andersen

København den 24. januar 2021

Til Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen.

Jeg sender her mine bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm.

Indledning

Overordnet set er jeg på nuværende tidspunkt hverken for eller imod etablering af Lynetteholm, men jeg mener grundlæggende, at projektet i dets nuværende form af miljøkonsekvensrapporten og tilhørende bilag lider under en række svagheder, som jeg vil uddybe nedenfor.

Projektet kan og må ikke vurderes adskilt fra metrobyggeriet og Østlig Ringvej.

Helt overordnet finder jeg det kritisabelt og ulovligt, jf. EU-retten, at Lynetteholm vurderes uden at inddrage metrobyggeriet, havnetunnelen og hele Østre Ringvej.

Det er ifølge VVM-direktivet nødvendigt at vurdere projekter samlet, især hvor de hænger sammen og følger efter hinanden, eller hvis deres miljøeffekter overlapper hinanden. Dette må siges at være tilfældet ved Lynetteholm.

Det er en helt central præmis for byudviklingen i området, at der etableres Østlig Ringvej fra Nordhavn til motorvejen på Amager samt en metrobetjening af området. Man kan ikke bare miljøvurdere anlægget af øen uden at inddrage konstruktionen af Østlig Ringvej og metroen. Projektet hænger uløseligt sammen med infrastruktur-anlæggene, hvilket da også fremgår af den nyhed på regering.dk, som præsenterede Lynetteholm for offentligheden.

*“Som en helt **central præmis** for byudviklingen i det nye område skal der etableres ny infrastruktur, der blandt andet kan sikre tilgængeligheden for de nye beboere i områderne. Det drejer sig om en **Østlig Ringvej fra Nordhavnen til motorvejen på Amager** samt en **metrobetjening af området**. Byudvikling på Lynetteholmen bidrager til finansieringen af den nye infrastruktur, som man f.eks. kender det fra Ørestad og Nordhavn”*

[Kilde - Nyhed af 5. oktober 2018 fra Regeringen.dk.](#)

By og Havn anfører som svar herpå i VVM-rapportens side 102, at:

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

Det er i mine øjne et uacceptabelt argument, særligt fordi [der er foretaget forundersøgelser af Østlig Ringvej](#), og der er også foretaget [forundersøgelser af metro til Lynetteholm](#). Hvis der er behov for flere oplysninger til at udarbejde en VVM-rapport for projekterne, så må VVM-processen for hele anlæggelsen af Lynetteholm, inkl. infrastruktur, afvente, indtil oplysningerne er tilvejebragt. Alt andet må betragtes som ulovlig praksis.

I forlængelse heraf er jeg generelt bekymret for projektets effekter på miljøet sammenholdt med de andre byggeprojekter, som er igangsat eller på vej til at blive igangsat. Udover Lynetteholmen og metrobyggeri og Østlig Ringvejs-byggeriet, så gør det sig også gældende i forhold til opgravningen af store mængder sand ved Kriegers Flak i Østersøen til erstatning for det bundslam, som fjernes og dumpes i Køge Bugt. Opgravningen af sand ved Kriegers Flak bør ydes særlig opmærksomhed, idet anlæggelsen af Femern-forbindelse forudsætter gravning efter sand sammesteds og i samme periode. I den forbindelse skal det også holdes for øje, at der planlægges endnu et jordopfylds-projekt med [anlæggelsen af Holmene ved Avedøre](#), og der også skal laves to vindmølleøer.

Alternativer til anlæg af Lynetteholm er ikke undersøgt grundigt nok

Endvidere finder jeg det stærkt bekymrende, at alternativerne til anlæg af Lynetteholm er så sparsomt undersøgt. I miljøansøgningen side 7- 12 fremgår det, at formålene med Lynetteholm er fremtidig klima- og stormflodsikring af København, etablering af areal til byudvikling, nyttiggørelse af overskudsjord samt udbygning af- og bidrag til infrastruktur.

Klimasikringen af København vil kunne foretages på mindre indgribende måder end en ø, f.eks. med stormflodsporte ved Trekroner eller lignende. Københavns Kommune har fået udarbejdet andre forslag til stormflodssikring med etablering af stormflodsporte uden Lynetteholm. Andre områder i København vil kunne byudvikles på måder, hvor man ikke på samme måde lukker Københavns Havn inde. Overskudsjorden vil uden problemer kunne deponeres bl.a. med [anlæggelsen af Holmene ved Avedøre](#), men dette projekt nævnes ikke med et ord i VVM-rapporten, selvom det blev lanceret samtidig med offentliggørelsen af Lynetteholm.

Metrobetjening af Lynetteholm bliver irrelevant, hvis Lynetteholm ikke anlægges, og Østlig Ringvej vil også kunne anlægges uden Lynetteholm. Disse muligheder nævnes ikke i rapporten.

Jeg mener, at projektet har så store økonomiske og miljømæssige konsekvenser for København, at det er nødvendigt med større debat og mere information om Lynetteholm. Dette understreges i særlig grad af, at høringen af VVM-rapporten blev udsendt den 30. november 2020, hvor store dele af Danmark var hjemsendt fra arbejde og skole grundet COVID-19. Borgere og beslutningstagere har travlt med at navigere i dette og hjemmeskole deres børn, og derfor bør VVM-processen udskydes og beriges med yderligere information, før en endelig beslutning om anlæggelsen af Lynetteholm kan igangsættes.

Trafik

Vandtransport af jorden

Helt principielt mener jeg, at eftersom en meget stor mængde af jorden ligger ved Nordhavn, så bør denne jord sejles over til Lynetteholm. Det giver ikke mening, at denne jord skal transporteres gennem Indre By med trafik- og støjgener til følge. Der er ikke i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm undersøgt noget reelt alternativ til lastbiltransport af jord gennem København. Der er kun undersøgt en pramning fra Prøvesten til Lynetteholm hvorved man sparer 1,3 km lastbilkørsel. Det giver overraskende nok et stort ekstra

CO2-bidrag. Et reelt alternativ kunne være pramning fra Sydhavnen eller Kalveboderne. Det ligger tæt på store veje og en enkelt pram vil kunne aflaste vejene over nord Amager for 100-150 lastbiler hver vej. Samtidig ville det blive muligt at transportere en stor del af byggematerialerne til Lynetteholm ad vandvejen og fra Nordhavnen, hvor 25 % af jorden skal karteres frem til 2035.

Øget trafik i Indre By og på Nordøstamager

Endvidere er jeg bekymret over, at jordtransporten vil forårsage uacceptabelt øget trafik i Indre By og på det nordøstlige Amager via flaskehalsene Langebro, Knippelsbro og Christmas Møllers Plads. Det kan godt være, at lastbilerne kører rundt i hele København i forvejen, men nu skal trafikken koncentreres omkring et geografisk afgrænset område, som i forvejen lidt under meget trafik. Dette forhold er kritisabelt nok i sig selv. Hvordan vil man trafiksikre områderne for skolebørn, der benytter Kløvermarken, og hvordan vil By og Havn sikre, at lastbilerne tager den angivne rute over Prøvestenen frem for idrætsbanerne og kolonierne på Kløvermarksvej og senere hen Margretheløkken?.

Anlæggelsen af Lynetteholm bør helt generelt afvente anlæggelsen af Østlig Ringvej, hvor byggeriet af Nordhavnstunnelen allerede er igangsat. Der kunne snildt bygges en tunnel over til jordepotet, hvormed den tunge trafik kunne køre uden om de føromtalte flaskehalse.

Effekt på cyklisme

Jeg savner generelt en mere samlet vurdering af konsekvenser for byens mange cyklister. Selvom der er en del cykelstier, er der på mange strækninger ikke lysregulerede krydsninger og cyklisterne udsættes for mere dieselos på især visse strækninger. I baggrundsrapporten om de trafikale forhold er cyklisterne stort set fraværende – på nær Vermlandsgade-Uplandsgade krydset. Jeg ønsker således en mere samlet analyse, der ser på cyklisternes forhold i den samlede anlægsfase for at indkredse, hvor der med fordel kan foretages ændringer, herunder behov for eventuelle nye lyskryds. Dette skal også ses i tilknytning til den kraftige boligudbygning på Nordøstamager.

Lokal effekt på Forlandet/Refshalevej i anlæggelsen af jordepotet

Jeg værdsætter meget, at selve jordtransporten efter 2023 føres over Prøvestenen og videre ad en separat rute til depotet bagom Margretheløkken,

Jeg vil dog påpege, at området omkring Forlandet/Refshalevej vil i forbindelse med anlægget af modtagepladsen frem mod 2023 opleve øget tung trafik, jf. side 16 i miljøkonsekvensrapportens baggrundsrapport om trafikale forhold.

Da der i gennemsnit er tale om af størrelsesorden 33 lastbiler om dagen er påvirkningerne fra trafikken i anlægsfasen generelt ubetydelig i forhold til det københavnske vejnet. Det kan dog ikke afvises, at visse af transporterne vil være koncentreret over en kortere periode og der derfor kan forekomme kortere perioder med en større grad af påvirkning på det eksisterende vejnet og herunder også lokale påvirkninger fx af området ved Margretheløkken. Disse trafikmængder vil dog ikke påvirke trafikafvikling eller trafiksikkerhed mv. i betydelig grad.

Allerede nu er der meget trafik på Forlandet/Refshalevej ved Margretheløkken, hvor der mangler lysregulering samt fortov og cykelsti i begge sider af vejen, ligesom skolebørn skal stå i vejkanterne og vente på bussen. Antallet af lastbiler og personbiler - særligt i morgen- og

eftermiddagstimerne - er allerede nu højt, og den øgede mængde lastbiler i den periode, hvor modtagepladsen anlægges, vil understrege behovet for, at trafiksikkerheden i området forbedres. Rapporten nævner, at seneste trafiktælling tættest på Forlandet/Refshalevej er gennemført på Kløvermarksvej i 2017¹. Dette var før Copenhagen Street Food flyttede ud til Reffen, og før Inderhavnsbroen for alvor åbnede Holmen og Refshaleøen op for turisterne i Indre By. Var rapporten baseret på en trafiktælling gennemført i sommeren 2019 eller 2020, ville den have vist, at antallet af bløde trafikanter på vejstrækningen nu er meget højere grundet de mange besøgende til Refshaleøens rekreative områder såsom Reffen, Havnebadet ved Refshaleøen, La Banchina mm. Endvidere er Amager Resource Center (skibakken) også åbnet efterfølgende, og denne tiltrækker også gæster om eftermiddagen. De bløde trafikanter tager i vid udstrækning Refshalevej, og det understreger behovet for, at trafiksikkerheden på vejstrækningen øges betragteligt i forhold til nu.

Margretheholm Havn

Jeg vil opfordre til, at Margretheholm Havn kan bevare sin frie adgang til havet ved, at lastbilerne kører under havnen i en tunnel frem for over havnen på en dæmning med klapbro. Fritidssejlerne sejler jo ikke kun i aftentimerne og i weekenden, og hvis København vil fortsætte med at kalde sig selv for en sejlerby, så bør det være nærliggende at lade Margretheholm Havn operere uhindret i anlægsperioden.. Desuden er vandkvaliteten i havnen lige nu så god, at man kan bade i den, og en dæmning med klapbro vil forværre vandkvaliteten, da vandgennemstrømningen til havnen vil blive formindsket. Jeg ved, at Margretheholm Havns bestyrelse har forelagt et godt forslag for By og Havn, som viser, hvordan dette kan blive gennemført. Desuden er havnen er vigtig rekreativt område for nærområdet, som man kan trække sig tilbage til, når menneskemylderet ved havnebadet på Refshaleøen bliver for tæt. Jeg ville være ked af de facto at miste Margretheholm Havn som rekreativt område, såfremt klapbroen lukker af for vandtilførslen til havnen.

Støjgener

Det fremgår af miljøansøgningens side 138, at "der ansøges om lempelse af støjgrænser for rekreative områder fra 40 dB til 50 dB". Dette gælder bl.a. Margretheholm Havn. På grund af Margretheholms nærhed til Margretheholm Havn har jeg svært ved at se, at Margretheholms rekreative områder - legepladser og grønne arealer - ikke også vil blive påvirket af støjen. På Margretheholmen er der mange beboere med børn, der sover lur udendørs i barnevogne og klapvogne i de selvsamme rekreative områder, og disse vil potentielt blive påvirket af larmen fra anlæggelsen af jorddepotet.

Jeg ønsker derfor, at alle støjgrænser skal overholdes - uden undtagelse eller dispensation. Der bør eksempelvis blive stillet krav om, at spuns tættest på beboelsesområder vibreres på plads frem for at blive nedrammet, Projektets størrelse og varighed nødvendiggør, at By og Havn tager ekstraordinært hensyn til omkringliggende områder, og vi har set ved andre byggeprojekter i Kbh, at støjgrænser jævnlige overskrides.

Endvidere er jeg særligt bekymret for de kumulative effekter af støj fra andre anlægsprojekter i nærheden, som f.eks. Østlig Ringvej og metrobyggeriet. Samlet set er det svært at forestille sig, at disse anlægsprojekter vil kunne holde sig inden for støjgrænserne.

¹ jf. side 13 i baggrundsrapporten om trafikale forhold

Det understreger endnu en gang min pointe om, at VVM-processen for anlæggelsen af Lynetteholm bør inkludere anlæggelsen af Østlig Ringvej og metrobyggeriet.

Desuden henviser jeg til [denne artikel på dr.dk](#), hvor By og Havns udviklingsdirektør citeres for følgende:

- Hvis det skulle vise sig, når vi når længere frem i projektet, at vi står i en situation, hvor vi simpelthen ikke kan komme videre uden at lave noget arbejde, der støjer mere end støjgrænserne, så er der nogle mekanismer, der træder i kraft, hvor de vil kunne få en eller anden form for compensation, siger han.

Det fremgår ikke i rapporten, hvordan By og Havn vil undgå dette scenarie ud over, at der vil blive etableret en jordvold op til Margretheholm. Jeg ønsker derfor belyst, hvordan rapporten kan omtale ubetydelig eller moderat støjpåvirkning af naboerne, når der samtidigt i pressen omtales mulighed for, at det kan komme på tale at kompensere naboerne for støj. Jeg vil også gerne vide, at hvad er sandsynligheden for, at situationen opstår med og uden foranstaltninger?

Den udarbejdede baggrundsrapport om støj og VVM-rapporten er endvidere mangelfuld og til dels misvisende i forhold til de støjgener borgerne udsættes for. Eksempelvis er de viste tabeller med støjgrænser anført i enheden L(den), mens støjkort er angivet i enheden L(Aeq) dB(A), hvorved værdierne ikke umiddelbart kan sammenlignes. I den sammenhæng er der et særligt problem ved støjkortene i dagtimerne, hvor der vil foregå spunsning fra 4. kv. 2021 og 2-3 år frem. De viste støjkort viser døgn gennemsnittet, dvs. at selvom al støj foregår om dagen, opgøres den samlede støj fordelt ud på et helt døgn, hvilket får støjbelastningen til at fremstå væsentligt lavere, end den faktisk vil blive oplevet i dagtimerne. De viste støjkort afspejler dermed ikke den støj, som borgerne rent faktisk udsættes for i dagtimerne, hvilket skjuler et væsentligt velfærds- og sundhedstab ved projektet uden afværgeforanstaltninger.

Det fremgår endvidere, at der ikke er indarbejdet impulstillæg i støjberegninger, hvilket er uacceptabelt. Netop spunsning er om noget en impulsstøj, som naturligvis skal indregnes i støjberegningerne. I VVM'en anføres (side 338), at det ikke er medtaget på grund af den store afstand mellem støjkilder og modtager. Denne argumentation er jeg ikke enig i, da vi her taler om støj hen over vand og afstanden er ned til 1 km til fx Margretheholms beboere. Der bør derfor udarbejdes nye støjkort, som dels er sammenlignelige med de formelle støjgrænser og dels opgøres, så den faktiske støj i hhv. dagtimer og nattetimer præsenteres hver for sig, så det er muligt for borgerne at se, hvilken støj de reelt kan forvente at blive udsat for. Herunder også støjkort, der viser det maksimale lydtrykniveau $L_{pA,max}$. Sådanne nye støjkort bør fremlægges i god tid inden en anlægslov besluttet og anlægsloven skal være baseret på sådanne støjkort. Der bør i VVM-rapporten indgå et kapitel om mulige afværgeforanstaltninger, der teoretisk og praktisk kan tages i anvendelse i de indledende anlægsaktiviteter på havet og som vil kunne sikre, at støjniveauet betyder, at ingen støjgrænser overskrides.

Deponering af jord

Et af By og Havns centrale argumenter for Lynetteholm af jorddeponi, idet jorddepoterne i Nordhavn er ved at blive fyldt op. Rapportens afsnit 5.1.3 omhandler, hvad der skal ske med jorden, såfremt Lynetteholm ikke anlægges. Heri fremgår det:

“Overskudsjord skal anvises til andre miljøgodkendte anlæg De største anlæg til modtagelse af jord på Sjælland har i en årrække været KMC Nordhavn og opfyldningen i Køge. Begge områder er tæt på at være opfyldt. Desuden opstår der løbende projekter i mindre skala som f.eks. støjvolds- og landskabsprojektet Hyldager Bakker i Albertslund. Etablering af støjvoldsprojekterne forløber typisk inden for et til få år. Der er ikke kendskab til andre miljøgodkendte projekter på Sjælland, som vil kunne modtage jorden fra Københavnsområdet. Lynetteholm etableres med overskudsjord og giver dermed Københavns Kommune sikkerhed for at bygge- og anlægsprojekter i Storkøbenhavn kan komme af med såvel ren som forurenede overskudsjord til nyttiggørelse tæt på oprindelsesstedet og i en meget lang periode. Hvis Lynetteholm ikke etableres, kan det evt. påvirke kommunens mulighed for at gennemføre bygge og anlægsprojekter.”

By og Havn har ikke belyst muligheden for, at jorden anvendes til andre byggeprojekter uden for Sjælland, bl.a. de [i december 2019 vedtagne vindmølle-øer i Nordsøen og Østersøen](#). En anden mulighed er at bruge jorden til [udvidelsen af Avedøre Holme](#), men dette fremgår heller ikke i rapporten, selvom dette projekt også er igangsat arbejde mellem regeringen og Hvidovre kommune. Derudover planlægger Københavns Kommune at lave nye diger omkring Amager med deponeret jord. I Københavns Kommunes eksisterende stormflodsplan fremgår det endvidere, at det er vigtigere at stormflodssikre København mod syd frem for mod nord, hvilket taler for, at affaldsjord prioriteres hertil frem for til Lynetteholm. By og Havns argument om, at man vil få et problem med deponering af jord, såfremt Lynetteholmen ikke vedtages, hænger således ikke sammen. Man får snarere et problem med at have jord nok.

I de senere år er ca. 70 % af overskudsjord kommet fra Københavns og Frederiksberg Kommuner. Det kan dog ikke forudsættes i VVM-redegørelsen, at der kan forventes en tilsvarende mængde overskudsjord 30 år frem, eftersom byggeaktiviteten ikke kan forventes at være på samme høje niveau så mange år frem, da ledige arealer til bebyggelse nu er mere begrænsede end tidligere. Der bør derfor udarbejdes en langt grundigere afklaring og specifikation af, hvorfra den nødvendige mængde overskudsjord kan komme, herunder en analyse af, hvilke andre større anlægsarbejder på Sjælland, der vil have behov for at aftage overskudsjord, hvornår og i hvilke mængder. Da der også kan forventes et behov for jord ved anlæggelsen af Holmene ved Avedøre Holme, må det antages, at en væsentlig andel af den jord, der skal tilføres Lynetteholmen, skal tilføres fra Sjælland eller længere væk. Denne jord bør ikke fragtes med lastbil gennem København, men bør planlægges tilført fra søsiden. Der bør tilføjes et krav om, at overskudsjord uden for Københavns og Frederiksberg Kommuner ikke må transporteres med lastbil gennem København, men alene må tilføres Lynetteholm via havet.

Kommunal anvisning af affaldsjord

I VVM-rapporten forudsættes, at proceduren med kommunal anvisning af affaldsjord er gældende, hvilket f.eks. ses på side 118-119. Imidlertid ændres disse vilkår markant fra 2021, eftersom kommunens anvisningspligt og -ret fjernes, og at affaldsjord liberaliseres. Det betyder, at bygherrer selv kan vælge, hvem de vil afsætte jorden til. Det medfører i

praksis konkurrence mellem aftagere på tværs af landet, hvilket igen giver faldende indtægter på at modtage jord. By og Havn kan derfor næppe forvente de samme jordmængder til aktuelle priser/indtægter. Dette aspekt bør belyses nærmere inden behandlingen af en anlægslov, som forudsætter, at anlæggelsen af Lynetteholmen er selvfinansierende via indtægterne fra jordmodtagelsen.

Manglende inddragelse af nabokommuner- og regioner

I det hele taget lider projektet under et manglende udsyn ud over kommunegrænsen, hvor der ene og alene er taget hensyn til By og Havns interesser. Projektet forudsætter, at Københavns befolkning vokser med et vist antal over de næste mange år. Der tages ikke højde for, at infrastrukturen i omegnskommunerne forbedres, hvormed det bliver langt hurtigere at komme ind og ud af København. Det er slet ikke sikkert, at Københavns Kommune fortsætter med at have den befolkningsvækst. Derudover har der heller ikke været en debat om, hvorvidt Københavns Kommune skal have plads til alle de mennesker, som ønsker at bo i København. Hvorfor udnytter vi ikke, at der allerede nu er en lynhurtig togforbindelse, som tager folk fra København til Køge på under 30 minutter. Det er selvfølgelig ikke By og Havns skyld, men da staten skal medfinansiere en vis procentdel af projekt, så vil projektet få økonomiske konsekvenser for resten af Danmark, men inddragelsen af resten af Danmark er ikke sket. Dette bør ske, inden der tages stilling til, om projektet skal fortsætte.

Dette indikerer for mig, at By og Havn alene er interesseret i at få dette projekt presset igennem i en COVID-19-tid, hvor beslutningstagere og offentligheden er travlt optaget med krisehåndtering frem for udvikling af landets hovedstad. Taget i betragtning af projekts størrelse, økonomisk omfang og varighed, så bør alt arbejde med anlægsloven om Lynetteholm afvente, at de yderligere oplysninger er tilvejebragt, og VVM-processen er gået om.

Med venlig hilsen

Morten Roe Andersen
Luftmarinegade 14
1432 København K

Hørings svar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min egenskab af at være 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.

En udemokratisk beslutningsproces med manglende borgerinddragelse

Som borger i Københavns Kommune har jeg oplevet beslutningsprocessen som særdeles udemokratisk og mangelfuld ift. borgerinddragelse. Jeg blev opmærksom på projektet Lynetteholm ved et rent tilfælde. Information om Lynetteholm fra Kommunens side har i løbet af beslutningsprocessen været meget tilbageholdende. Mit indtryk er, at mange københavnere enten ikke har hørt om Lynetteholm, eller ikke har taget stilling til projektet endnu. Lynetteholm er et megaprojekt med en anlægsfase på 50 år. Lynetteholm vil påvirke hele byen og omdefinere hovedstaden for altid. Med et så indgribende projekt, mener jeg, at gennemsigtighed, oplysning og borgerinddragelse skulle have været prioriteret langt højere af kommunen, end hvad tilfældet er.

Jeg deltog i informationsmøder om Lynetteholm med talspersoner fra By & Havn. Her var ingen dialog. Man kunne stille spørgsmål over chat, men der var ingen mulighed for at stille opfølgende spørgsmål. Jeg stillede 7 spørgsmål, ordstyreren fra Amager Øst Lokaludvalg stillede spørgsmålene til repræsentanten fra By & Havn, men repræsentanten svarede på noget andet end det, jeg spurgte om. Jeg gik således fra informationsmødet uden at have fået svar på mine spørgsmål.

Jeg mener, at høringsperioden bør forlænges grundet Covid-19. Nedlukningen betyder, at borgernes muligheder for at forsamles og diskutere er stærkt nedsat. Mange borgere er pressede på tid og overskud pga. hjemmearbejde og hjemmeskoling af deres børn. Høringsperioden for projektet bør forlænges pga. nedlukningen.

Forsamlingsloftet på 5 personer har besværliggjort effektiv koordination af hørings svar, hvilket i høj grad skader den demokratiske legitimitet, hvad Lynetteholm angår. Med så massivt et byggeprojekt bør vi have åben debat om, hvilken by og hvilket havnemiljø, borgerne i København ønsker.

Lynetteholm er et megaprojekt. Pga. projektets udstrækning mener jeg, at beslutningen bør udsættes til efter kommunalvalget i november, så alle borgere har mulighed for at påvirke beslutningen. På nuværende tidspunkt ved vi ikke, hvordan borgerne i Københavns Kommune forholder sig til Lynetteholm som projekt. Det er muligt, at den borgerrepræsentation der bliver valgt til november vil være imod Lynetteholm. Men når anlægsloven først er vedtaget, kan borgerrepræsentationen intet stille op imod den. Med den hastige beslutningsproces er der risiko for, at beslutningen tages af den nuværende borgerrepræsentation, uden at der er bred tilslutning blandt borgerne. Det kan medføre stor utilfredshed og nedsat livskvalitet for de københavnske borgere, hvis de i 50 år skal være udsat for anlæggelsen af et megaprojekt, som der generelt ikke er tilslutning til.

Beslutningsprocessen bag et megaprojekt som Lynetteholm bør ikke foregå henover hovedet på borgerne, men gennem langt mere inddragende dialoger med borgerne – på et oplyst grundlag. Borgerne bør få mere tid til at opnå viden om projektet, diskutere det med hinanden og tage stilling til, hvad de synes. Alle borgerere i Københavns Kommune bør have mulighed for at påvirke beslutningen om Lynetteholm. Derfor bør beslutningen udsættes til efter kommunalvalget i november.

Brug af ”slicing” i høringsperioden

Formålet med Lynetteholm er ikke kun at etablere et jordlager. Som det fremgår i såvel principaftalen 2018 og Miljøkonsekvensrapporten, skal arealet bruges til byudvikling, herunder finansieringskilde til ny infrastruktur. Derfor er det i strid med EU's VVM-direktiv at fremlægge en Miljøkonsekvensrapport for kun en del af denne samlede projektpakke. Det var en integreret del af principaftalen, okt. 2018, at udvikle VVM for alle dele: ”Parallelt med VVM-undersøgelsen af anlæg af Lynetteholm er parterne enige om at gennemføre følgende undersøgelser med henblik på efterfølgende stillingtagen: ”Vejforbindelse...Metrobetjening”, s. 4.

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

[...] Desuden, for at undgå misbrug af EU-regler ved at opdele projekter, som sammenlagt sandsynligvis vil have væsentlig indvirkning på miljøet, er det nødvendigt at tage højde for den kumulative effekt af sådanne projekter, hvis der er en objektiv og kronologisk sammenhæng mellem dem.” Der kan fx henvises til afgørelser herom i Miljø- og Fødevareklagenævnet samt følgende beretning fra EU-Kommissionen, der indeholder et afsnit om ”salami-metoden” (salami-slicing):

https://ec.europa.eu/environment/archives/eia/pdf/report_da.pdf

Derfor bør VVM-processen og anlægsloven for Lynetteholm udskydes, og der bør gennemføres en samlet VVM, som inddrager de øvrige delprojekter i principaftalen. I udskydelsen bør Lynetteholm vurderes som et samlet projekt.

Borgerinddragelse ift. naturområder

Der bør laves status over de sidste næsten 30 års byudvikling i Ørestad og Nordhavn. De mange udsagn om at inddrage borgerne må føre til, at der sker ændringer af planlægningsprincipperne. De mange protester mod affredning af naturområder, tæt

byggeri med få grønne områder og lokalplaner, der igen og igen bliver ændret efter samråd med developere, samt byggeriet af dyre boliger, mange uden bopælspligt, må tages alvorligt. Behovet for boliger og arbejdspladser må ses i sammenhæng med udviklingen i hele hovedstadsområdet og planlægning af boligbyggeriet bør følge Fingerplanen. En yderligere centralisering i København er uheldig for ønsket om at binde by og land sammen. Efter min opfattelse bærer VVM-rapporten præg af, at den er baseret på det projekt, der oprindeligt er skitseret i aftaler mellem Staten og Københavns kommune. Der er ikke i vurderingerne af miljøkonsekvenser taget hensyn til, at konsekvenserne af klimaforandringerne og kravet om mere natur og biodiversitet er kommet betydeligt mere i centrum for fremtidige store anlægsprojekter. Dette bør også afspejle sig i den fremtidige byplanlægning- og byudvikling

Problemer vedrørende det samlede projekt

Lynetteholm er et samlet projekt, der også indeholder en havnetunnel, udbygning af metronet og anlæg af en bydel på størrelse med Hillerød. Ideen om en havnetunnel har før været drøftet politisk i Københavns Borgerrepræsentation. Forslaget om en havnetunnel burde aldrig være kommet frem igen. Den 10.2.2000 behandlede Borgerrepræsentationen i København et lignende forslag om en havnetunnel. Her fremsatte overborgmester Jens Kramer Mikkelsen (S) følgende beslutningsforslag ”Idet det konstateres, at en havnetunnel skaber flere problemer end det løser, stoppes arbejdet med havnetunnelprojektet”. Hvis anlægget bliver gennemført, vil det få stor skadelig effekt for havbunden i det meste af havneområdet. Og det vil ifølge trafikforskere ikke hjælpe den i forvejen alt for intensive trafik gennem København; men kun lette trafikken fra Nordsjælland til Kastrup Lufthavn. Dette kan man få uddybet ved at læse hørings svar fra Rådet for bæredygtig trafik og NOAH-trafik.

Lastbilkørsel med jord

Den jord, der skal køres til opfyldningsområdet, skal køres på lastbiler, 350 ture per dag i 30 år. Og derefter et ukendt antal ture med byggemateriale i yderligere 20 år eller mere. De nye veje på Prøvestenen og Refshaleøen skal løse problemet med tung transport, men man ignorerer at disse transporter også skal igennem det beboede Amager, broafsnittene og det københavnske vejnet. Disse ekstra transporter beskrives som uden betydning, da der her i forvejen er for meget trafik og trængsel. Men kørslen bliver koncentreret på få veje, fordi al jorden skal ét sted hen – Lynetteholm - i stedet for at blive anvendt til diger mange steder, som det bliver foreslået i Stormflodsplanen for København. I København Kommunes hørings svar til miljøvurdering af Lynetteholm fremgår, at Københavns Kommune er bekymret og vil anmode staten om, at der gennemføres tiltag, der giver Københavns Kommune de fornødne redskaber til at kunne regulere eller understøtte en jordtransport. Der er behov for afværgeforanstaltninger for at forbedre trygheden.

Tilgængelighed af ”overskudsjord”

I de senere år er ca. 70 % af overskudsjorden til Nordhavn kommet fra Københavns og Frederiksberg Kommune. Imidlertid kan der ikke, som forudsat i VVM-redegørelsen, forventes en tilsvarende mængde overskudsjord 30 år frem, da byggeaktiviteten ikke kan forventes at være på samme høje niveau så mange år frem i tiden. Der er fx væsentlig færre ledige arealer til bebyggelse og næppe samme høje anlægsniveau vedr. metro i de kommende årtier. I VVM-rapporten forudsættes desuden, at proceduren med kommunal anvisning af affaldsjord er gældende - på trods af - at kommunerne fremover fratages anvisningsretten for affaldsjord (affaldsaftale i Folketinget juni 2020). Hermed kommer

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

Jordtilgængelighed i Regionen ønskes beskrevet indtil 2050.

Lastbiler på Amagers veje

Bygherren vil undgå kørsel ad Forlandet til Refshaleøen for at undgå støjbelastning af beboerne på især Margretheholm ved at etablere en forbindelse via Prøvestenen. Men lastbilerne passerer stadig mange eksisterende og især kommende boliger på strækningen fra Christmas Møllers Plads og ud til Prøvestenen. Endvidere er der en ny folkeskole under etablering på Holmbladsgade og denne vil skulle benytte boldbanerne på Kløvermarken. Dvs. mange børn skal dagligt passere Vermlandsgade, hvor der kan forventes op til 70 lastbiler mere i timen oveni de allerede mange lastbiler, der kører her. Det ses ikke, at der er foretaget en vurdering af at tilpasse/ombygge og benytte Kløvermarksvej-Kraftværksvej og så herfra ad den tænkte nye vej.

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

Cyklisters vilkår i anlægsfasen

Der mangler generelt en samlet vurdering af konsekvenser for byens mange cyklister. Cyklister oplever på mange strækninger ikke lysregulerede krydsninger, og cyklisterne udsættes for mere dieselos på nogle strækninger. Alligevel er de trafikale forhold for cyklisterne stort set fraværende i baggrundsrapporten – på nær krydset mellem Vermlandsgade og Uplandsgade.

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

Cyklisters vilkår i anlægsfasen frem til 2050 bør beskrives mere tydeligt i VVM.

Støj i anlægsfasen

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

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

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

hvorved værdierne ikke umiddelbart kan sammenlignes.

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

Det fremgår, at der ikke er indarbejdet impulstillæg i støjberegninger, netop spunsning er en impulsstøj, som naturligvis skal indregnes i støjberegningerne. I VVM'en anføres (side 338), at det ikke er medtaget på grund af den store afstand mellem støjkilder og modtager. Denne argumentation er jeg ikke enig i, da der er tale om støj hen over vand og afstanden er ned til 1 km til fx Margretheholms beboere.

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

Det ville derfor være hensigtsmæssigt at udarbejde nye støjkort, som dels er sammenlignelige med de formelle støjgrænser, og som dels opgøres, så den faktiske støj i hhv. dagtimer og nattetimer præsenteres hver for sig, så det er muligt for borgerne at se, hvilken støj de reelt kan forvente at blive udsat for. Herunder også støjkort, der viser det maksimale lydtrykniveau $L_{pA,max}$. Sådanne nye støjkort bør fremlægges i god tid inden en anlægslov besluttet og anlægsloven skal være baseret på sådanne støjkort. Der bør i VVM'en indgå et kapitel om mulige afværgeforanstaltninger, der teoretisk og praktisk kan tages i anvendelse i de indledende anlægsaktiviteter på havet og som vil kunne sikre, at støjniveauet betyder, at ingen støjgrænser overskrides.

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

Stormflodsplaner og anvendelse af overskudsjord

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

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

Vurderingen af stormflod fra syd er tillige forudsat i en igangværende høring af ”Risikostyringsplan 2021 for Køge Bugt”, som skal danne baggrund for kommunens egen vedtagelse af en sammenhængende plan for videre foranstaltninger inden årets udgang. Disse vurderinger indgår ikke VVM-materialet. En anlægslov bør først vedtages, når der er foretaget en nærmere vurdering af andre, set i stormflodsperspektiv, højere prioriterede anvendelser af overskudsjord.

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

Påvirkning af havbunden i og omkring Lynetteholm og i Øresund

Hvis man som foreslået i VVM-rapporten vælger at flytte overløbsledningen fra Kongedybet til Middelgrunden, vil det gå voldsomt ud over de havskove og dyr, der holder til derude. Middelgrunden er et stort område med 3-5 m dybde med sund og frodig havskov med et rigt dyreliv. Det er slut, hvis de to ledninger føres derud. I VVM-redegørelsen s. 275 fig. 12-21 ses, at badevandskvaliteten derude forventes at blive ringe i hele det centrale område.

Der er samlet set tale om meget store ændringer i havbunden i Øresund på et tidspunkt, hvor der i Folketinget bliver forberedt et lovforslag om en Havplan og hvor flere partier har udtalt ønske om at frede Øresund - at gøre Øresund til Naturpark. Beskyttelse af Øresund sker i samarbejde med Sverige i Øresundssamarbejdet. I forbindelse med Lynetteholmprojektet har Länsstyrelsen Skåne d. 7.11.2019 udtalt: ”Det er ikke troværdigt for Öresundsvattensamarbejdet att acceptere at utfylnaderne fortsätter i Öresund.”

Det er vigtigt, at Folketinget først behandler den Havplan, der er under forberedelse. I den forbindelse opfordres Folketinget til i samarbejde med Sverige, at fortsætte arbejdet med at frede Øresund og gøre den til en nationalpark. I 2016 vedtog 11 grønne organisationer på begge sider af Sundet en principbeslutning om beskyttelse af Øresund.

Besejlingsforhold for fritidsfartøjer

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

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

Den stærkt forlængede vej ind til havnen for sejlskibe og motorbåde vil virke begrænsende på fritidssejlads. Konsekvensen er en væsentlig forringelse af mulighederne for de mange tusinde borgere, der bruger vandet til alle mulige former for rekreativ sejlads, og

havnelivet vil blive markant reduceret, når forbindelsen mellem havn og sund således kappes.

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

Øresund og Østersøen - konsekvenser ved formindsket vandgennemstrømning

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

Den mindskede vandgennemstrømning bør undersøges nærmere og konsekvenser fremlægges.

Reduktion i ålegræsset

Anlæggelsen af Lynetteholm vil direkte og indirekte udlede mange tusinde tons CO₂ og mindske tangskove, der optager CO₂. Ålegræs optager CO₂ tilsvarende en skov med tilsvarende areal, så det er et stort negativt indgreb der foretages. Der er ikke redegjort for de kumulative effekter på ålegræsset fra de opfølgende projekter som Østlig Ringvej og en ny Metro under Kronløbet. I Forundersøgelse af Østlig Ringvej – Sammenfattende Rapport 604, Vejdirektoratet 2020: står der ”Forekomster af ålegræs i Kronløbet, som måtte være blevet påvirket i anlægsfasen, vil genindfinde sig i driftsfasen. Det kan dog vare 15-20 år, før ålegræssets udstrækning svarer til i dag” og ”Gravearbejdet vil også komme til at hvirvle sand op, som vil skygge for sollys, så ålegræssets vækstbetingelser forringes”. Der mangler derfor en samlet kvalitativ vurdering af påvirkningen af ålegræsset omkring Trekroner, samt i den fane af forplumring, der forventes helt op til Taarbæk.

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

CO₂-udledning i anlægsfasen

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

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

Badevandskvalitet og kumulative effekter

Der bør være særlig opmærksomhed på at minimere opslæmning og spredning af det forurenede bundslam i Kongedybet, der i anlægsfasen vil opleve strømforhold under stadig forandring. Der er ikke redegjort for de kumulative effekter på badevandskvaliteten i Svanemøllebugten af de samtidigt vedtagne anlægsprojekter i Nordhavnen (Nordhavnstunnelen og uddybningen til 12½ m omkring den fremtidige containerhavn på Ydre Nordhavn). De to projekter vil sammen med anlægget af Lynetteholm bidrage til spredning af en synlig sedimentfane op til nord for Taarbæk og mod syd ned til syd for Dragør. Desuden vil der være en øget drift og akkumulation af tang i inderhavnen og Svanemøllebugten. Det kan give anledning til øgede lugtgener og dermed øgede driftsudgifter til oprensning. Dette bør beskrives nærmere.

Badevandskvalitet og kumulative effekter bør beskrives i en samlet VVM.

Klapning og sandsugning

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

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

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

Kulturarv og fortidsminder

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

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

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

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

Venlig hilsen,
Marie Vindal Larsen

Brigadegården 6, 4. th.

Kontakt:

marievindallarsen@gmail.com

30 32 01 82

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Grete Ellemose Hansen (greteellemosehansen@gmail.com)
Titel: Bemærkninger til forslag til anlægslov for Lynetteholm.
Sendt: 14-02-2021 19:18

I paragraf om anlæggelse af transportvej foreslår jeg at “oplukkelig bro” ved Margretheholms havn erstattes af “akvædukt”.

Jeg vil også foreslå at bemærkninger til lovforslaget indledes med en beskrivelse af at det materiale der ligger til grund for lovforslaget er anfægtet af de omkring 800 høringssvar der er indkommet til VVM rapporten og at disse svar endnu ikke er gennemgået og færdigbehandlet. Det bør som minimum nævnes at det kan betyde ændringer i grundlaget.

Baggrunden for dette er, at jeg mener at det bør stå helt klart for folketingsmedlemmerne at det er et usikkert grundlag at lave en så omfattende lovgivning på.

Endvidere henviser jeg til høringssvar indsendt til VVM redegørelsen. Da jeg går ud fra at der følges god forvaltningsskik må mit svar jo være journaliseret og let at finde. Hvis ikke, sender jeg det gerne igen.

Jeg vil bede om at få kvittering for at I har modtaget denne mail. Et autosvar er helt ok.

Med venlig hilsen

Grete Ellemose Hansen
Margretheholmsvej 72, 4. th.,
1432 København K

Hørings svar 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 er inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'**
4. **Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.**
5. **Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**
6. **Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.**
7. **Høringsperioden bør forlænges grundet 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 biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler 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 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. 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,

Jon Clausen

**Stenvsgade 12, st
2200, KBH N**

Kontakt:

jon@ymmv.dk

2627 6227

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Kirsten V Andersen (kivan.1424@gmail.com)
Titel: Anlægslov om Lynetteholmen - hørings svar
Sendt: 14-02-2021 19:58

Til Trafikministeriet.

Dette er mit svar til høringen vedr. Lynetteholmen.
Jeg håber, at I vil tage dette i betragtning under behandlingen af anlægsloven i Folketinget.

Ideen om at bygge Lynetteholmen synes umiddelbart at være en god ide, men når vi tænker os om alle sammen, så ved vi godt, at det er en håbløs løsning på de problemer og udfordringer, som man ønsker at løse: jorddepot, klimasikring og Københavns indbyggerantal.

Jorden kan med fordel deponeres som små bjerge i nærheden af, hvor det graves op. Det bliver oplevelsessteder for de lokale i området.

Klimasikringen kan man diskutere, og det kan måske bygges på en måde, der vi virke for Inderhavnen, men hvad med det øvrige København, Amager og Sjælland? En bedre løsning kan helt sikker findes.

Københavns indbyggere kan med fordel bo i omegnskommunerne nu, da letbanen er ved at blive bygget i omegnskommunerne, og der er planlagt nye bebyggelser der. Den offentlige transport kan udbygges, så det muliggør let adgang til og fra København.

Med håbet om, at Lynetteholmen droppes i sin nuværende form,

Kirsten V Andersen
Christianshavn Voldgade 9E
1424 København K

.....

Kirsten V Andersen
Email: kivan1424@gmail.com

Hørings svar vedrørende plan for konstruktion af det såkaldte "Lynetteholm".

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

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

biodiversitet, reduktioner af drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet "Lynetteholm" og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre den irreversible skade på Øresunds marine liv som konsekvens af "Lynetteholm". Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den Co2 der udledes, når man konstruerer så stort et projekt. Ingen mængde græsplæner på "Lynetteholm" kan erstatte de blå arealer, der uopretteligt, destrueres. Endvidere finder jeg det meget svagt belyst, hvorledes projektets udførelse, & bygning på ukendte mængder forurenede jord, IKKE vil give ufatteligt mange overordentligt negative bivirkninger i vores vandmiljø. Det være sig i havnen, vores kyst, samt hele effekten i Øresund. Projektet i denne form er uforeneligt med Kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'. & ikke mindst vil denne indelukning af havnen ændre så ufatteligt, meget på vores by ved vandet, at det er til stor gene visuelt, & rekreativt. Parametre, der netop i denne Corona-tid står ekstra klart for borgerne.

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

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

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

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

Med venlig hilsen,

Christel Emke Nielsen

Uplandsgade 26, 5.tv

2300 Kbh. S

christel@emke.dk

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Klaus Schlichter
Refshalevej 200
dk1432 København K

Denne skrivelse er fremsendt til mærket j.nr. 2020-2513:
arp@trm.dk og trm@trm.dk

Undertegnede fremsætter hermed indsigelser/bemærkninger til det fremsatte anlægsforslag til Lov om Lynetteholmen, som medfører følgende foranstaltninger:

Forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm.

Anlæg af Lynetteholm

§ 1. Udviklingselskabet By & Havn I/S bemyndiges til, at

1. anlægge Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn,
2. etablere den østlige del af Lynetteholm som et kystlandskab,
3. anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af ren og forurennet jord på Refshaleøen med tilhørende arbejdskaaj,
4. anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til modtageanlægget på Refshaleøen, jf. nr. 3, der går via Kraftværkshalvøen, omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med tilhørende oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn og en vejdamning på ydersiden af Refshaleøen mod øst,
5. benytte et eksisterende areal på Kraftværkshalvøen til arbejdsareal med tilhørende arbejdskaaj,
6. foretage uddybning af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden,
7. foretage klappning af materiale i Køge Bugt og
8. foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelse af anlægsprojektet.

I anlægslovens Kapitel 3 anføres følgende:

Fravigelse af anden lovgivning

§ 5. Udførelse af arbejder efter § 1 i denne lov kræver ikke dispensation eller tilladelse efter § 26 i lov om beskyttelse af havmiljøet, § 16 a, stk. 1, i lov om kystbeskyttelse m.v., §§ 27-28 og 33 i lov om miljøbeskyttelse, § 24, stk. 3 og 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S, § 8 i lov om forurennet jord, §§ 20 b og 21 i lov om råstoffer og § 65, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse samt § 8, stk. 4, i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter.

Stk. 2. Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og kapitel 8 og 8 a i museumslov finder ikke anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Stk. 3. Hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1, varetages af Udviklingselskabet By & Havn I/S efter denne lov.

Jeg har følgende andre kommentarer til de i loven anførte forslag.

1. Anlægge Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns havn.

Det pågældende område tilhører almenvældet, altså befolkningen i Danmark og der er allerede afholdt flere omkostninger og vidtrækkende dispositioner og følgerikninger gældende for dette areal, som først ved en endelige vedtagelse af anlægsloven tilhører Københavns havn. Dette er ulovligt, da den til anlægslovens endelige vedtagelse værende ejendomsret for dette havområde ikke respekteres.

2. Etablere den østlige del af Lynetteholm som et kystlandskab.

Det er ulovligt at Københavns kommune allerede nu har afsat op til 400 millioner kroner til dette kystlandskab, som betinger at anlægsloven måtte være vedtaget. Yderligere er de her store mængder af grus og stenmaterialer ikke nærmere undersøgt for deres miljøbelastning for havbund og udvinding på landjorden, såvel i Danmark og andre lande i henhold til ESPOO-konventionen.

3. Anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til modtageanlægget på Refshaleøen,

Adgangsveje med klappbro foran Margretheholms havn er ikke at opfatte som tilfredsstillende afværgeforanstaltninger, idet havnen i væsentlighed bliver lukket i dagtimerne, således at havnen ikke kan forventes at kunne opretholde sin status som en aktiv sejlklub for både børn og ældre.

De i havnen værende erhvervsvirksomheder er ikke blevet taget med ind under disse afværgeforanstaltninger og deres efterfølgende lukning må forventes, at blive en kendsgerning ved opbygningen af jorddepotet, ikke mindst i opbygningsfasen.

Der er tre virksomheder bare i lystbådehavnen beskæftiger i alt ca. 25 personer.

I den forbindelse skal også nævnes at hele Refshaleøen med mere end 2000 arbejdspladser vil blive berørt af den lange anlægsperiode og vil givet blive påvirket i kun negativ retning.

Jeg fremfører at anlægsloven er ulovlig, både med hensyn til sin unødige hastebehandling, samtidig med at Folketingets restriktioner, forbyder enhver forsamling over 5 personer fysisk at samles og deraf manglende mulighed for dialog og nødvendig information til befolkningen. VVM-direktivets regler er tilsidesat i beslutningsprocessen.

Jeg henviser i øvrigt til mine den 30 november 2020 indsendt høringsvar om mine indsigelser til den her omhandlende MKR-rapport for jorddepotet Lynetteholmen.

Jeg fremfører overtrædelse af Habitatdirektivet

Habitatdirektivet fra 1992 (Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer) forpligter EU's medlemslande til at bevare udvalgte naturtyper og arter, der er karakteristiske, sjældne eller truede i EU.

- Torsken er en truet dyreart i Østersøen og derfor er der netop indført totalt fiskeforbud. Opfyldningen i Kongedybet betyder at et stort yngleområde for torsken fjernes, idet at torskens æg netop klækkes i dybden 10-15 meter som forefindes i Kongedybet.

Kongedybet forsyner Østersøen med det iltholdige saltvand som ved bestemte vindretninger strømmer ind over bunden og videre over Drogden-tærsklen og ind i Østersøen.

Beskyttede dyr og naturtyper

Habitatdirektivet omfatter mere end 200 naturtyper og 700 arter af planter og dyr. Af dem findes ca. 60 naturtyper og mere end 100 arter i Danmark.

Habitatområder

Habitatdirektivet forpligter EU's medlemslande til at udpege særlige bevaringsområder, de såkaldte habitatområder.

- Grundet opfyldningen af Kongedybet bliver vandgennemstrømningen ændret radikalt og som betyder at denne totalt set vil blive reduceret, men også lokalt vil påvirke nærtliggende havområder med en langt større strømstyrke. Det nærtliggende Natura 2000 område øst for Hollænderdybet ved Saltholm vil blive påvirket af denne kraftige strøm og flytning af lettere sedimenter vil derfor blive påvirket og revet med sydover under bestemte vind- og strømforhold.

Jeg fremfører overtrædelse af vandrammedirektivet.

EU's vandrammedirektiv fastlægger rammerne for beskyttelsen af vandløb og søer, overgangsvande (flodmundinger, laguner o.l.), kystvande og grundvand i alle EU-lande.

Vandrammedirektivet trådte i kraft den 22. december 2000.

Vandrammedirektivet har til formål:

- at forebygge yderligere forringelse og beskytte og forbedre vandøkosystemernes tilstand og, hvad angår deres vandbehov, også tilstanden for jordbaserede økosystemer og vådområder, der er direkte afhængige af vandøkosystemerne,
- at fremme bæredygtig vandanvendelse baseret på langsigtet beskyttelse af tilgængelige vandressourcer,
- at sigte mod forøget beskyttelse og forbedring af vandmiljøet bl.a. gennem specifikke foranstaltninger til progressiv (vedvarende) reduktion af udledninger, emissioner og tab af prioriterede stoffer og ophør eller udfasning af udledninger, emissioner og tab af prioriterede farlige stoffer,
- at sikre progressiv reduktion af forurening af grundvand og forhindre yderligere forurening heraf,
- at bidrage til at afbøde virkningerne af oversvømmelser og tørke.

Direktivet skal bl.a. bidrage til at opfylde målene fra relevante internationale aftaler, herunder om beskyttelse af havmiljøet.

Ud over allerede indsendte høringssvar angående ulovlig anvendelse af salami-metoden og også de i materialet manglende dokumentationer for ikke korrekt udførte eller behandlede emner, skal jeg gøre opmærksom på følgende:

Det i MKR-rapporten vedhæftede tillæg omhandlende hydraulik er forkert med hensyn til de beregnede vandgennemstrømninger og de helt manglende afværgeforanstaltninger. Den påståede ændring af klimaforandringer, som påstås at kunne kompensere for den normalt kompenserende afgravning i havbunden er ikke dokumenteret overhovedet. Endvidere er udvidelsen af Nordhavnen i 2012 ikke medregnet i disse udregninger med dens her forårsagede reduktion af vandgennemstrømningen i Øresund, idet jeg antager at firmaet Rambøll har formodet, at reduktionen og de deraf medførte afværgeforanstaltninger er gennemført inden opstarten af deres udregninger for Lynetteholmen. Dette er ikke som forventeligt sket og derfor hviler de i MKR-rapporten på et forkert grundlag og skal derfor undersøges på ny. Det forudsættes i rapporten at der er udført kompenserende afværgeforanstaltninger for Nordhavnsudvidelsen og derfor er disse påvirkninger ikke indregnet i de konsekvenser som Lynetteholmen måtte medføre yderligere for vandgennemstrømningen i Øresund.

Der er også fundet alvorlige fejlfortolkninger i de af ingeniørfirmaet Rambølls arbejder med rapporter fra DHI, men grundet Corona-pandemien har vi ikke kunne nå at fremlægge den fulde dokumentation for disse fejl, men har dem klar, når dette høringssvar læses af Transportministeriet og fremsendes gerne om de ønskes gennemgået.

Endelig har vi endnu ikke læst rapporter og indsigelser fra de svenske myndigheder, herunder Skåne Len, da disse først bliver indsendt den 19 februar 2021 og derfor ikke kan læses før efter tidsfristen for denne høring om anlægsloven er overskredet.

Det er også blevet os bekendt, at de svenske borgere og specielt de svenske sejlere ikke er gjort bekendt med opfyldningen og blokeringen af Kongedybet i henhold til Århuskonventionens bestemmelser om igangsætning af større anlægsprojekter, som måtte berører befolkningen i grænsenære områder. Samtlige sejlere langs hele Øresundsområdet bliver berørt af påvirkninger af dette voldsomt store jorddepot. Det være sig ved en populær besejling af Københavns havn og de omkringliggende større sejlklubben, såsom Margretheholms havn, samt de ændrede fysiske besejlingsforhold de kommende forstærkede strømforhold der vil ske i de berørte sejlrender.

I skrivende stund er vi ikke bekendt med om der er indgivet høringssvar i forbindelse med MKR-rapporten, men vi ved med sikkerhed, at mange svenske brugere af Øresund ikke er blevet inddraget i konsekvenserne af denne deponering af jord i Kongedybet.

Jeg forbeholder derfor min ret til senere at genoptage den manglende overholdelse af Århuskonventionen, som tilsiger at projekter som etableres og som påvirker befolkningens brugsret over landegrænser, skal høres før disse større projekter skal etableres/undersøges.

Til slut vil jeg for god orden skyld præcisere, at jeg enten selv eller sammen med andre organisationer vil fremsætte vores krav over for de danske domstole eller i EU-regi om ikke denne anlægslov annulleres eller i det mindste udsættes til efter det forestående kommunalvalg.

Med venlig hilsen

Klaus Schlichter
mobile 2711 4183.

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Cc: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Simon Bak Sørensen (simonbaksorensen@gmail.com)
Titel: Hørings svar angående anlægsloven for Lynetteholmen.
Sendt: 14-02-2021 20:16

København den 14.2 2021.

Har en motorsejler med 2 master liggende i kmks havn på kraftværksvej 20. Forslaget om en dæmning tværs over vores indsejling og en bro på 4,5 m midt på den opførte dæmningen, medføre at jeg ikke har fri adgang til Øresund og er helt lukket inde.

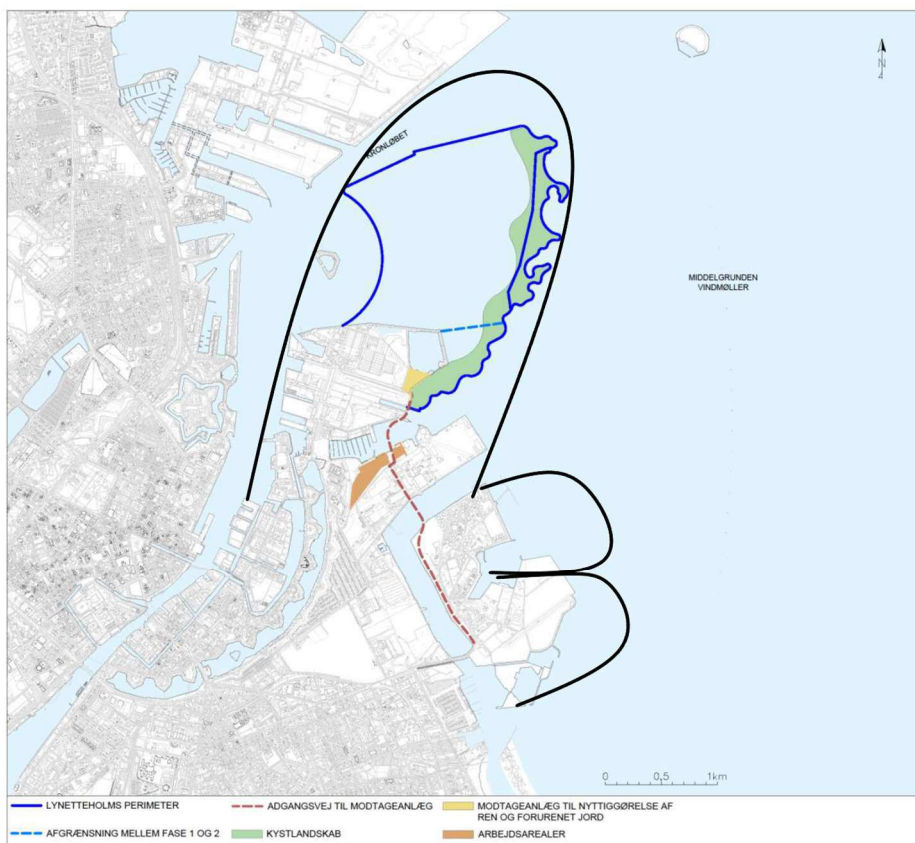
På baggrund at den forligende plan opfordre jeg beslutningstagerne, finde en anden løsning, så vi i kmk er sikret fri og uhindret adgang til Øresund .

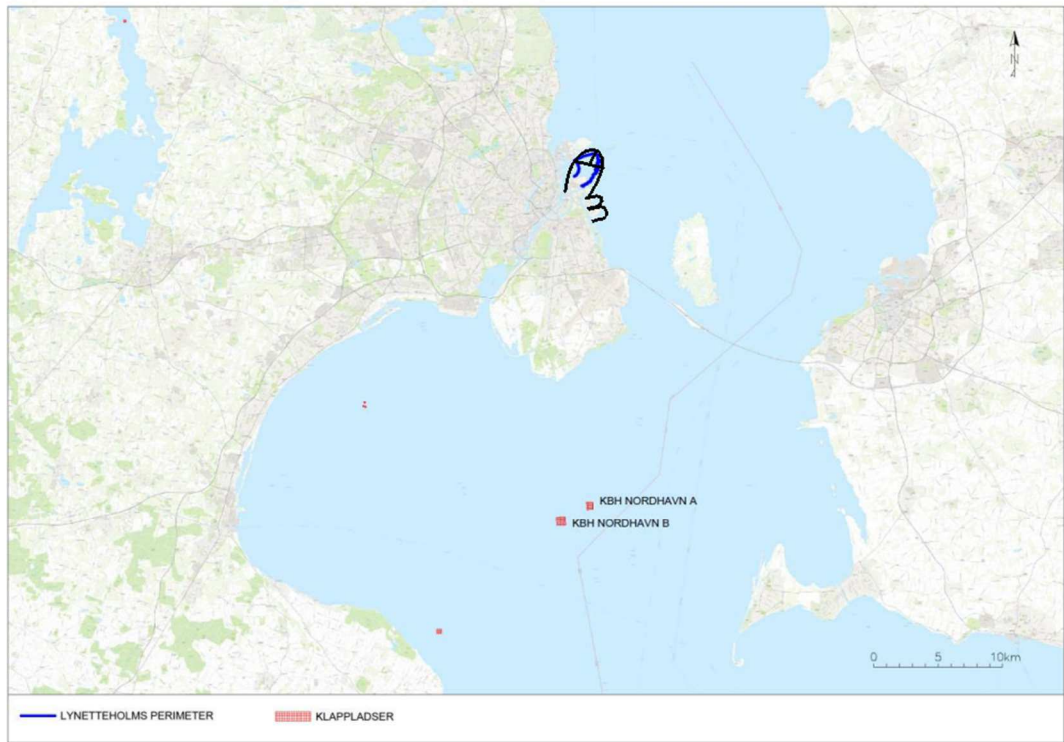
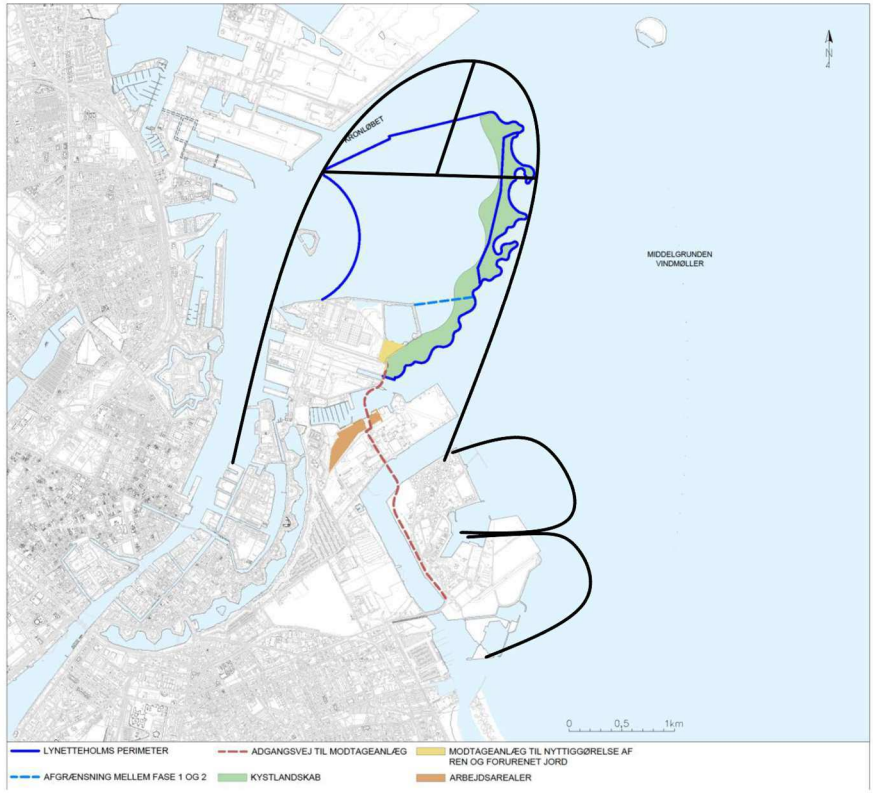
Med venlig hilsen
Simon Bak Sørensen
Københavns motorbådsklub. stiftet 1923.
Kraftværksvej 20
2300 S.
Tlf 61126311

Hørings svar

København har en ambition om, at være en kulturel by med storslået kunst i verdensklasse, og dette skal Lynetteholm selvfølgelig være med til at understøtte. København har desuden en ambition om at være en verdenskendt metropol, men mangler et internationalt kendt vartegn. Hvis du spørger den almene Europæer, Afrikaner eller Inder kender de ikke den lille havfrue statuen. København savner en oprejsning. Vores plan vil gøre København kendt i hele verden, samt fremvise de danske værdier om frisind, inklusion og modernitet.

Nedenfor er en tegning af Lynetteholm. Vores forslag er i alt sin enkelthed at forme Lynetteholm samt en del af Refshaleøen som en fallos. Et 4 KM lang universel kendt symbol der kan ses fra rummet. Et vartegn der ville rejse sig fra København og presse byen til tops i internationale ranking. Et vartegn der for evig tid vil vise verden det danske frisind og humor. Et gigantist monument for fremtidige generationer. En hyldest til livets skabelse. En rejsning af Dannebrog.





Regnbueholm

Lynetteholm er et navn uden fremdrift. Hvem kan huske navnet Lynetteholm? Det er et navn uden internationale ambition. Vi foreslår at kalde området Regnbueholm. Et navn der viser frisind, og har international bevågenhed. Regnbueholm vi stå frit ud fra København, og vil være det første kunstværk der kan ses fra rummet.

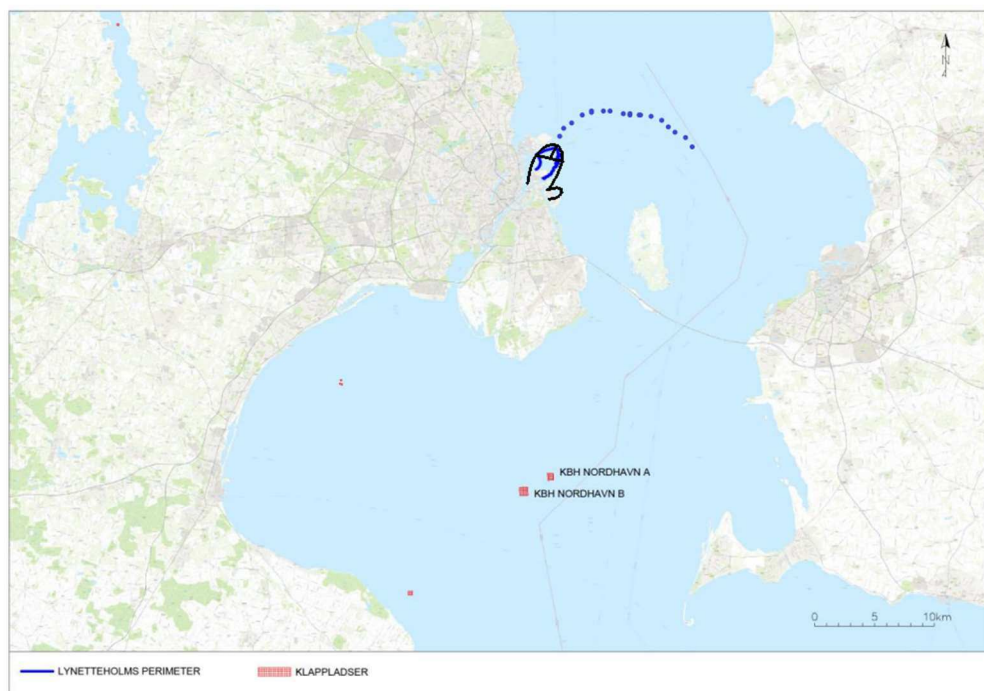
- Regnbueholm vil være blandt verdens ti meste kendte bygningsværker.
- Folk i hele verden vil kende København. En hver du spørger på gaden i et tilfældigt land, vil nævne Regnbueholm når du spørger dem om, hvad de kender til Danmark. De fleste uden for Europa vil nævne Regnbueholm i top-3 når du spørger dem om hvilke bygningsværker de kender til Europa. Kun overgået af Eiffeltårnet og muligvis Big Ben. Værker fra en anden tid med meget markante fallossymboler.
- Regnbueholm vil skabe øget turisme. Vi forventer mange flere mio. besøgende om året i København. Penge der kan bruges til kultur, velfærd eller skattelettelse alt efter sindelag.
- Regnbueholm vil vise verden, at Danmark er et kunstnerisk jernland. Et land hvor kunst tages seriøst i det offentlige rum og hvor storslået kultur trives.
- Regnbueholm er en langsigtet kulturinvestering.

Tekniske detaljer

- Hele området inden for den sorte streg skal fyldes med jord.
- Der skal plantet sibirisk langgran eller en tilsvarende bevoksning, der giver fylde og ligner hårvækst fra himlen.
- Regnbueholm skal dækkes af sandkorn der skifter farve i forskelligt sollys, således vartegnet ikke er en specifik farve, men kan være "hudfarvet", brunt, gul etc. afhængigt af lysforholdene.
- Vi forslår, at der bygges en lille havn for enden af Regnbueholm, hvor de Københavnske havnebusser kan have en linje der lægger til.
- Arkitekturen skal understøtte hovedets form og linjer.
- Et bolværk mod stormflod og fremtidens klimaudfordringer.

Regnbueholm 2.0

Vi forslår, at der bygges en stribe af flydende havvindmøller ud fra enden af Regnbueholm og over til den svenske havgrænse. Havvindmøllerne vil forsyne Regnbueholm og København med grøn energi. Hver flydende havvindmølle skal have en meget kraftig ledpære på toppen, der kan lyse i alverdens farver. Dermed kan Danmark pisse på Svensken når vi vinder i Fodbold. Vi kan pisse på Svensken når de generelt er for latterlige på den anden side af Øresund, eller når vi bare har lyst for sjov.



Med Venlig Hilsen,

Niels Andreasen

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Henrik Nielsen (hnielsen@dadlnet.dk)
Titel: høringssvar vedr. forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm
Sendt: 14-02-2021 20:20

14-02-2021

Til Transport- og Boligministeriet

Høringssvar vedr. forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm

Henrik Nielsen, dr. med., speciallæge i samfundsmedicin
hnielsen@dadlnet.dk

Indsigelse mod lovforslaget angående projektets belastninger af klima og miljø samt den manglende mulighed for demokratisk indsigt i loven og dens følger.

Alle detaljer i miljørapporterne til trods indeholder projekterne ikke en vurdering og beregning af de overordnede klimabelastninger ved etablering af Lynetteholm. Projektet er helt ude af trit med Danmarks klimaforandringer og regeringens målsætning om en 70 % reduktion af CO₂, tilmed ved ødelæggelse af værdifuldt havmiljø. Det er ude af trit med planer om at frede Øresund. Landindvinding hører fortiden til, havvandsstigninger til fremtiden, hvis CO₂ udledninger fortsætter i samme tempo.

Hvordan kan man placere en ø med store byggerier, arbejdspladser og veje, hvortil der kun er adgang gennem Storkøbenhavn, køre tusindvis af lastbiler gennem byen, grave forurenede jord op i Øresund og sejle det i pramme til Køge Bugt og dumpe det der. Det udgør en alvorlig klimabelastning.

Lovforslaget er fremsat inden man kender det fulde omfang af miljøbelastningerne og de evt. indsigelser, der måtte komme gennem de offentlige høringer, der ikke er afsluttet. Det er udemokratisk. Ligesom der lægges op til en opdeling i en række særskilte høringer og lovforslag, selvom hele projektet i sit udkast og ide er meget omfattende. Bedre bliver det ikke af, at det alene er bygherren, der har rekvireret de udførte miljøvurderinger.

Det er kendt fra Metroen og andre byggerier i København, at jorden mange steder er forurenede. Det kan ikke være rigtigt at dele af den jord skal bruges til Lynetteholm. Øresund skal ikke være losseplads. Nu viser den seneste miljørapport, at der også i Øresund, hvor øen skal ligge, er betydelige forureninger med tungmetaller og kræftfremkaldende stoffer. Hvad foreslår man: at grave og hvirvle det op, noget skal på land, andet fragtes med pramme og dumpes i Køge Bugt. Ifølge miljørapporten nær et Natura 2000 område ved Falsterbo i Sverige, et af Europas mest betydelige fuglereservater. Der foreligger ikke udtalelser fra de svenske miljømyndigheder.

Der er i første omgang alene tale om en "havne" anlægslov. Det er ikke angivet hvor mange milliarder det koster. Hvordan forestiller politikerne sig at senere generationer skal tage stilling til motorveje, byer og arbejdspladser på øen? Når man i fremtiden indser, at projektet er meningsløst: hvad skal man så gøre med havnen og øen? Grave den op igen? Planerne om Lynetteholm bør ses i sammenhæng og præsenteres i sin helhed.

Et så stort projekt burde være offentligt belyst og der burde være velbeskrevne sammenfatninger som politikere og borgere kan tage stilling til for og imod. Udsendelse af tusinder sider med usorterede detailfakta løser ikke dette problem, men har karakter af at skjule væsentlige oplysninger for offentligheden.

Hvad er miljøministeriets og andre sagkyndiges vurdering af rapporterne?

Med anlægsloven tilsidesættes og fraviges de almindelige danske bestemmelser angående planlægningsmæssige, kulturhistoriske og miljømæssige forhold og det overlades til selskabet By & Havn som bygherre at sørge for det. Ovenikøbet er bestyrelsesmøder og beslutninger i bestyrelsen for By & Havn lukket for offentligheden. Der er ingen ankemuligheder, og offentligheden kan alene søge rettens vej, hvis forholdene ikke er i orden.

Det kan ikke være rigtigt i et så stort offentligt projekt alene at overlade myndighedshåndhævelsen på væsentlige centrale områder til en Bygherre, der ikke selv kan kontrolleres og som ikke besidder den nødvendige sagkundskab. Et gældsæt firma, hvis indtægter årtier frem kan betvivles.

Sammenfattende er det præsenterede baggrundsmateriale for loven mangelfuldt, der indgår ikke seriøse klimavurderinger og oversigter angående, hvorledes miljøet i Øresund og København belastes. Lovens fremkomst og opsplitning er udemokratisk og bærer præg af hastværk.

Høringsvar til Anlægslov for Lynetteholm
Transport- og Boligministeriet
Att: arp@trm.dk og trm@trm.dk.

Denne henvendelse fokuserer på det store projekt, Lynetteholmen. VVM høringen er netop afsluttet og næste trin er en behandling i Folketinget. Denne henvendelse er en forlængelse af høringssvar. Som jeg har fået det oplyst, er der indkommet ca. 850 høringssvar. Jeg har selv bidraget og haft mulighed for at se nogle stykker. Hovedindtrykket er seriøse, gennearbejdede kommentarer. Et kæmpe arbejde udført på kort tid – over Jul og Nytår - i en tid hvor fysiske møder ikke er velset. Høringssvarerne er gennemgående meget kritiske over for projekt Lynetteholm. Men det er ikke kun gold kritik, det vrimler med forbedrings og ændringsforslag. Men frem for alt udtrykker høringssvarerne undren og bekymring over mangel på alternative løsninger og vægtning af disse i forhold til byherres ønskescenarie. Disse svar er reference /bilag for den henvendelse, men –naturligvis- ikke medsendt.

By og Havn samt Københavns kommune hævder at løse følgende problemer med Lynetteholmen

- Klimasikring af København
- Nye, billige boliger
- Afhjælpning af trængselsproblemer
- Depot for affalds jord

Dertil kommer naturligvis påstanden om bæredygtighed, grønne og rekreative områder. Samt, måske den vigtigste påstand om at projektet er selvfinansierende.

En simpel analyse af projektet viser, at kun en af ovenstående påstande er sandsynlig. Depot for affaldsjord. Det er kun dette scenarie, der beskrives i VVM redegørelsen. Det er en ret omfattende og voldsom konstruktion til et affaldsdepot. Det er ude af proportion.

- Klimasikring kan realiseres billigere og bedre. LH er ikke en klimasikring.
- Der er ingen grund til at tro boligerne på den attraktive position bliver billige.
- Trængselsproblemer. Hvor er helhedsvurderingen og analysen?
- Depot for affaldsjord. **Overskudsjord er ikke affald, det er en ressource.**
- Bæredygtig.

Tilføje Kongedybet 80 Mill ton jord med lastbil gennem Københavns gader over 30 år og så bygge en by på det? På 12 meters dybde.

Blokade af et dybt farvand, som er vigtigt for saltbalancen og afstrømningen fra Østersøen. Dertil ændrede strømforhold i Øresund.

Området er allerede grønt –blåt- og rekreativt. Der er intens sejlsportsaktivitet og lystfiskeri. Det er ikke muligt for lægmand at overskue økonomien. Men fagbladet Ingeniøren hævder, at LH projektet langtfra er selvfinansierende.

Det har været mere end almindeligt svært at få en konstruktiv dialog med By & Havn i denne sag. Projekt Lynetteholmen skal etableres, koste hvad det vil. Der er et mærkbart element af hastværk. Samt ensidig fokus på bygherres behov og ønsker. Der er naturligvis økonomiske motiver til dette. Det er derfor mit håb at behandlingen i Folketinget kan tilføje projektforslaget den helhedsvurdering der skal til. Dertil en grundig analyse af brugbare alternativer.

Sammenfatning

Behovet for løbende udvikling af Hovedstadsregionen er naturlig og nødvendig.

Det er vigtigt at få en reel vurdering og prioritering af de – af bygherre- erklærede behov og den skitserede løsning.

Disse behov og tilhørende løsninger bør naturligt indgå i en samlet vurdering, som mindst omfatter hele Region Hovedstaden. Det fremgår tydeligt af VVM høringssvar, at Projekt Lynetteholm har omfattende påvirkning af det omgivende samfund. Påvirkninger, som påvirker negativ og irreversibelt. Påvirkninger, som uden for en hver tvivl påvirker klima og miljø negativt. Påvirkninger som geografisk og tidsmæssigt rækker meget langt.

Undertegnede anser det som Folketingets opgave at tilgodese den samlede udvikling i regionen. Der efterspørges, i det offentlige rum og i VVM høringssvarene, en analyse af reelle alternativer. Samt konsekvensberegninger af de italesatte formål med Lynetteholmen.

Det er undertegnede opfattelse, at de erklærede formål kan opnås hurtigere, billigere, bæredygtigt med alternative løsninger ved at inddrage hele Region Hovedstaden og gentænke projektet. Disse løsninger bør afsøges.

Det er vigtigt med tid til omtanke.

Det er et projekt til samlet set måske 100 Mia kr. med en byggeperiode på 30-50 år.

Det er således mit håb at Folketinget vil udvise '**Rettidig Omhu**' og iværksætte en grundig analyse af behov, muligheder, løsninger og konsekvenser. Jeg ser ingen grund til hastværk. Projekt Lynetteholm løser ingen akutte problemer, som ikke kan løses med simple, alternative midler. De næste 30 år er LH blot et affaldsdepot.

Om mig selv:

Jan Harries Hansen, Civilingeniør

Hjortekærsvej 125 A

2800 Lyngby

Email: jan@harrieshansen.dk

Aktiv sejler og dykker.

Medlem af Sejlklubben Lynetten og Dykkerklubben.

Til arp@trm.dk og trm@trm.dk. vedr. forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Høringssvar fra Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm (DOGM) vedr. forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

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

Generelt vil vi gerne understrege, at den demokratiske proces omkring etableringen af så stort et areal, som vil forandre Københavns kortet for altid, er vigtig for os. Det er vigtigt, at vi som berørte borgere reelt bliver lyttet til og inddraget i de radikale beslutninger, som vil have påvirkning på vores daglige liv og boligsituation. På den baggrund er vi meget kritiske overfor den proces der er kørt fra myndighedernes side.

De beslutninger anlægsloven rummer, burde træffes på baggrund af høringssvarene på den offentliggjorte miljøkonsekvensrapport, da det vil bestemme hvad der skal ske for de kommende flere årtier. Det er kolossalt vigtigt, at de beslutninger er truffet på absolut mest kvalificerede grundlag. Det grundlag er pt. ikke til stede, mener vi.

Forudsætningen, som det også konstateres i rapporten, for at Lynetteholm kan fungere, er at den tænkes sammen med en kommende Østlig ringvej og en metro forbindelse. Lynetteholm kan altså ikke eksistere ej heller tænkes uden disse to infrastrukturelle projekter. Disse to ubekendte elementer, vil både i etableringsfasen og driftsfasen have konsekvenser for miljøet, som endnu ikke er belyst. Det betyder, at den offentliggjorte miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm i sagens kerne er mangelfuld og utilstrækkelig for at kunne træffe de rette beslutninger. Der er altså en række ubekendte vedr. de ovennævnte infrastrukturelle forhold, som bør være belyst nu, og som ikke er det. I den offentliggjorte rapport er vi i særlig grad optaget af det, som der i rapporten benævnes som "samfundsmæssige forhold", herunder trafikale forhold, befolkning og menneskers sundhed og kulturarv samt støj og vibrationer. Vi har derfor opdelt vores høringssvar i følgende afsnit:

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

Trafikale forhold

I anlægsperioden

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

Denne vurdering anser vi for at være direkte usand for så vidt angår Forlandet og Refshalevej.

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

Området omkring 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, grundet bl.a. de nyankomne offentlige tilbud og attraktioner på Refshaleøen, og udgør dagligt en meget farlig skole- og hverdagsvej for mange gående og cyklende mennesker.

Af VVM-redegørelsen fremgår det, at der i anlægsperioden forventes ca. 200 personbiler (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. De busser og lastbiler der i dag benytter sig af strækningen, krydser hyppigt de fuldt optrukne linjer både midt på vejbanen og ind over cykelstismarkeringer pga. vejenes forløb, som er uegnet til tung trafik. Derudover skal det bemærkes, at der flere steder helt mangler cykel og/eller gangstier, hvilket dagligt giver livsfarlige situationer, når gående eller cyklende skolebørn og andre presses ud mellem de tunge køretøjer på vejbanen.

Vi mener, at der påhviler projektet et kolossalt ansvar for at forebygge livsfarlige situationer for borgerne i det berørte 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/illustrerer løsningsforslag for.

VVM-redegørelsen kunne med fordel have kigget nærmere på løsninger af trafiksituationen fx for flere hundrede skolebørn fra Margretheholmen, der primært kører afsted mellem kl. 7.30- 9.00 på hverdage, samt returnerer mellem kl. 14 og 17. Altså netop i det tidsrum, som den øgede trafik vil finde sted. Undersøgelsen burde have fokuseret på, hvorledes alle beboerne og besøgende på Margretheholm trygt og sikkert kan krydse Forlandet/Refshalevej, samt sikre en ufarlig skolevej, allerede forud for den periode, hvor anlægsarbejdet går i gang. Det er ganske simpelt uansvarligt at påbegynde anlægsarbejdet, inden der er fundet og etableret tilfredsstillende og sikrer løsninger på denne alvorlige trafikudfordring.

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

Af de i rapporten anviste adgangsveje over de første flere år, hvor modtageranlægget samt arbejdsarealet skal etableres, er Raffinaderivej også en af de absolut meget kritiske for de bløde trafikanter. Vejens bredde er utilstrækkelig, trods det faktum, at der mod Kløvermarken er masser af ubenyttet areal, hvorpå fortov og cykelsti kan etableres, for at sikre tryghed og trafiksikkerhed for de bløde trafikanter. Den øgede trafik af lastbiler (ifl. rapporten 66 dagligt), vil skabe endnu flere livsfarlige situationer, som bør belyses grundigt i rapporten. Løsningsforslag bør på lige fod med andre miljøpåvirkninger beskrives grundigt.

Trafiksituationen efter etablering af adgangsveje for jordtransport

Af VVM-redegørelsen fremgår det, at det er muligt at nogle af transporterne vil benytte den nye adgangsvej, når den bliver etableret, men det kan ikke sikres. Det anser vi for yderst problematisk. Vi er uforstående overfor, hvorfor VVM-redegørelsen ikke på det kraftigste opfordrer til, at det sikres at ALLE transporter og også gerne øvrig trafik til Refshaleøen, benytter den nye adgangsvej, så snart det er muligt. Det er et forhold, som vi ser som en væsentlig mangel i undersøgelsen.

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

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

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

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

Det undrer os meget, at man i Miljøkonsekvensrapporten kan konkludere at anlægsfasens betydning for trafikafvikling, trafiksikkerhed mm. er "ingen/ubetydelig"

(Tabel 23-12, side 499), når der ikke er foretaget en vurdering af de konkrete forhold, som påvirkes mest.

Arbejdsareal/byggeplads

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

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

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

Det i rapporten markerede areal til arbejdshavn, mellem ARC skibakken/Vindmøllevej og vandet/Lynettehavn, er i direkte fysisk naboskab med vores grund. Og arealet langs vandet, hele vejen op til bølgebryderen ejes af DOGM og benyttes dagligt af beboerne til maritime og rekreative formål. Det er derfor væsentligt for os, at arbejdshavnen afgrænses således, at den direkte fysiske naboskab ikke er til gene og ødelæggende for det unikke lokalmiljø, som der eksisterer og værnes om her.

Vi så meget gerne, at arbejdshavnens fysiske afgrænsning mod vest/sydvest defineres tydeligt tæt dialog med DOGM som nabo. Vi ønsker, at denne grænse defineres som ikke tættere på Margretheholm bebyggelsen som svarende til en røde lige linje trukket mellem bølgebryderen og bag-/øst-facaden af ARC/skibakken. Dog gerne længere væk mod øst. (se markering på illustration 1)

Illustration 1



Den sydvestlige del af By og Havns areal, i rapporten markeret som en del af en større arbejdsby, er i naboskab til DOGM's grund og de ca. 2000 beboers daglige rekreative grønne udeareal. Markeret med grønt, udspændt mellem den velbesøgte turistattraktion ARC/skibakke mod syd og vandet/DOGM's areal mod nord, ligger et areal, som rummer et stort potentiale for at blive til en grøn oase.

En grøn oase, hvor beplantning kan danne skærm mod en arbejdsby, som kommer til kun at have negative konsekvenser for sine nærmeste naboer. Grænsen mod arbejdsbyen, foreslået og markeret med rød streg i ovenstående luftfoto (illustration 1), vil kunne etableres som et grønt/beplantet bælte, som vil kunne beskytte beboerne på Margretheholm mod støv/luftforurening, reducere støjgener, og bidrage med noget grønt visuelt frem for det modsatte.

Arbejdsbyen vil både visuelt såvel som auditivt (støjgener) fratage stedet dens herlighed og kvaliteter. Udspændt mellem skibakken, vandet, Margretheholm boligerne vil således skåne disse naboer for nogle af de negative effekter, som arbejdsbyen vil have på lokalmiljøet. Et potentielt grønt rum, markeret med grønt på ovenstående luftfoto (illustration 1), udspændt mellem skibakken, vandet og boligerne, vil således kunne holde meget af den negative påvirkning ved etableringen af arbejdsbyen væk fra skibakkens gæster, såvel som Margretheholms mange beboere, over de mange kommende år.

Det beskrevne areal, som illustreret i nedenstående visualisering (illustration 2), vil kunne løse flere udfordringer ved at blive et grønt areal som barriere mod arbejdsbyen. Et grønt byrum med masser af bynatur, mulighed for skaterramper, basketballbaner, parkour faciliteter – et grønt rum, som kan skabe ro og balance til en langvarig byggeplads/arbejdsby.

Illustration 2



Luft og vandkvalitet

På Margretheholmen har vi en meget benyttet både/badebro, som kan ses på ovennævnte luftfoto langs vandet, som på sommerdage tiltrækker flere hundrede børn og voksne.

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

Støjforurening

Af redegørelsen fremgår det, at en række rekreative områder, kan blive udsat for en støjpåvirkning over 40 dB(A), som er grænseværdien for rekreative områder i dagperioden. Vi må desværre konstatere, at undersøgelsen ikke tager højde for de meget benyttede rekreative områder, som er beliggende på Margretheholmen mellem bebyggelserne som bl.a. omfatter legepladser, fodboldbaner, stor-trampoliner, nyttehaver, badebro og græsplæner.

De rekreative områder befinder sig ifølge redegørelsen mellem linjerne for 40 og 45 dB(A) hvorfor det burde få særligt opmærksomhed ift. at finde holdbare løsninger på det forventelige støjproblem. Det bør rapporten gøre rede for.

Konkluderende bemærkninger

Overordnet set bør man allerede nu påbegynde heldækkende forberedelser/ planlægning af infrastruktur til Refshaleøen og Lynetteholm, idet Refshalevej er utilstrækkelig som eneste færdselsåre fra centrum til de nye byudviklingsområder som samlet omfatter i størrelsesorden >100.000 beboere og arbejdspladser. Selv hvis metro og Østlig Ringvej etableres, vil Refshalevej være helt utilstrækkelig, og det er samtidig ikke ønskværdigt at lave markante udvidelser af Refshalevej, idet denne går gennem fredede fortidsminder og allerede løber meget tæt op ad beboelsesområder.

Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm vil gerne bidrage med yderligere input og sparring i forhold til de mange forbedringsmuligheder, vi ser, som VVM redegørelsen ikke i tilstrækkelig eller tilfredsstillende grad har forslået eller fået inkorporeret.

Som grundejerforening for omkring 2000 beboere med mange børnefamilie, ønsker vi i særlig grad at blive involveret i at drøfte og adresserer de optimale løsningsmuligheder for de miljømæssige påvirkninger som vedrører trafiksikkerhed i anlægsperioden samt arbejdsområdet's fysiske afgrænsning mod DOGM's rekreative arealer og Margretheholm bebyggelserne.

Mvh. Bestyrelsen i Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm

Hørings svar om planerne om etableringen af Lynetteholm

Generelt

Jeg er meget imod disse planer om Lynetteholmen, jord- og pengeforbrug, samt biltunneler, der skaber mere trafik i København.

For det første er det en konstruktion, der er alene er undfanget af den daværende statsminister for den borgerlige venstre-regering og overborgmesteren i København.

- Helt uden forudgående debat blandt de politiske partier i Folketinget og Borgerrepræsentationen i København.

Selve planen er både dyr, miljøskadende og vil dræne energi og finanser fra indbyggerne i Danmark og København i lang tid fremover.

Denne aktivitet og de økonomiske ressourcer vil kunne bruges meget bedre en masse andre steder. - f.eks. indenfor den sociale sektor eller til miljøforbedringer.

Og tunneforbindelserne er både dyre og miljøskadende.

Der kan desuden etableres oversvømmelsessikring af København på en meget mere enkel og effektiv måde. I en tynd, men effektiv stribe af spunsvægge, jord, sten og beton mod nord, men med meget jord og lange dæmnnger mod syd, hvorfra truslen for oversvømmelse af København er størst.

Andre 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 miljøsånende 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. 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.

Venlige hilsener - og håb om at mine- og andres synspunkter ikke ignoreres (som det desværre oftest sker med høringssvar)

Poul Hviid

Thorupgård Alle 26, 2720. Vanløse

hviid.poul@gmail.com

6066 2609

3. Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

4. Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

1. Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver I min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter "Østlig Ringvej" og "Metro til Lynetteholm". Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres 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 Østlig Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende
7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19

Vedr. Punkt 1:

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

Vedr. Punkt 2:

Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger, der koster over 5 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3:

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

Vedr. Punkt 4:

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

Vedr. Punkt 5:

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

Vedr. Punkt 6:

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

Vedr. punkt 7:

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

Venligst hilsen,
Camilla Esbensen
Margretheholmsvej 70 5tv, 1432 København K

Kontakt:
Camilla-esbensen@hotmail.com
28896701

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: JT (peberfrugt@gmail.com)
Titel: Hørings svar angående anlægsloven for Lynetteholm:
Sendt: 14-02-2021 20:55

Kære beslutningstagere, I har ansvaret. Lad fornuften råde; drop anlægsloven for Lynetteholm.

Mvh Jeanne og Tobias Andersson
Luftmarinegade 50
1432 Kbh k

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Morten Lomholdt (morten.lomholdt@gmail.com)
Titel: Høringssvar til anlægslov for Lynetteholm
Sendt: 14-02-2021 20:57

Om anlægslov Lynetteholm

Det er helt urimeligt at et så stort og omfattende arbejde som anlæg af et kæmpe jorddepot, som efterfølgende konverteres til byområde, har en ganske kort høringsperiode, endda inden høringssvar fra VVM redegørelsen er offentliggjort.

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 tidligere 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
Sankt Jørgens Vej 21
4000 Roskilde

1. Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver I min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter "Østlig Ringvej" og "Metro til Lynetteholm". Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres 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 Østlig Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen
5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig
6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende
7. Høringsperioden bør forlænges grundet COVID-19

Vedr. Punkt 1:

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

Vedr. Punkt 2:

Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger, der koster over 5 millioner kroner stykket.

Vedr. Punkt 3:

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

Vedr. Punkt 4:

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

Vedr. Punkt 5:

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

Vedr. Punkt 6:

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

Vedr. punkt 7:

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

Venligst hilsen,
Christian Folke Andersen
Hamletsgade 25 2tv, 2200 København N

Kontakt:
Christian.folke@gmail.com
51250642

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Morten Lomholdt (morten.lomholdt@gmail.com)
Titel: Høringssvar til anlægslov for Lynetteholm
Sendt: 14-02-2021 21:02

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

Det fremgår at store anlægsopgaver skal behandles samlet, og ikke deles op i usammenhængende mindre "skiver"

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
Sankt Jørgens Vej 21
4000 Roskilde

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Jesper Bonnesen (jesper.bonnesen@gmail.com)
Titel: Høringssvar til anlægslov for Lynetteholm
Sendt: 14-02-2021 21:22

Høringssvar til anlægslov for Lynetteholm

Jeg skriver for at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm', samt flytningen af rensingsanlægget Lynetten. Mine klager er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen og omegnskommunerne, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skattekrone samt **ikke mindst miljøpåvirkningen**.

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
2. Forringelse af indsejling og sejlads til Københavns havn
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. Klimasikring af København
8. Befolknings udviklingen i København
9. Miljø påvirkning af Øresund, Københavns havn:

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: Den foreslåede plan giver en enorm forringelse af sejladsen til Københavns havn.

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 spunds 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 spunds-nedsættelse, 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: Lynetteholm projektet sælges som et klimasikringsprojekt. Dette er ikke korrekt, da det i følge VVM redegørelsen vil forøge problemerne med klimasikring (stigende vandstand ved ekstremt vejr). Der er allerede gennemprøvede løsninger som for en brøkdel af omkostningerne til Lynetteholmen kan klimasikre København med bl.a. dock-porte i Kronløbet og Lynetteløbet.

Vedr. punkt 8: I følge Danmarks Statistik er antallet af indbyggere i København i 2020 faldet som står i skærende kontrast til forudsætningerne for Lynetteholm projektet hvor Københavns kommune forventer 79.000 ekstra indbyggere pr. år frem til 2030.

Vedr. punkt 9: Løsning med etablering af en kunstig kæmpe Ø i Øresund, vil være en voldsom miljø katastrofe for fauna og de biologiske miljø. Der foretages end ikke erstatnings afgravning for at sikre uhindret vandgennemstrømning i Øresund, som bl.a. var krævet da Øresundsbroen skulle bygges. Desuden vil den "store prop" i Øresund (Lynetteholmen) forringe badevandskvaliteten i Københavns havn og derved fjerne forudsætninger for mange indbyggere i København (bl.a. i Sydhavnen) som ikke længere kan bade i havnen og derved vil få en kraftig værdi forringelse af deres lejligheder/boliger.

Med venlig hilsen
Jesper Bonnesen

Sundkaj 37, [5.th.](#)
2150 Nordhavn
Mobil: +45 99 55 95 78
E-mail: jesper.bonnesen@gmail.com

Høringssvar Anlægslov Lynetteholm

Hermed fremsendes høringssvar til anlægsloven for Lynetteholm.

Overordnede budskaber fra min side er:

- Drop den forhastede proces omkring projekt Lynetteholm.
- Borgerne fortjener at blive hørt – envejskommunikation fra By og Havn er ikke borgerinddragelse.
- Et problem med mangel på plads til jorddeponering, skal ikke være styrende for et anlægsprojekt med en tidshorizont på over 50 år.
- Få belyst alternativer til Lynetteholm
- Der er på nuværende tidspunkt ikke et oplyst grundlag til at træffe beslutning om etablering af Lynetteholm.
- By og Havn har ikke engang regnet på omkostningen om at fjerne spunsvægge mv. såfremt rationalet og/eller de miljømæssige og/eller de økonomiske forudsætninger for projektet ikke holder, citat "Benny Engelbrecht".
- Få belyst **hele projekt Lynetteholm** (inkluder Østlig Ringvej, Metro, flytning af renseanlæg mv.). Alt skal belyses for at beslutningstagere er velinformeret. Stil krav - man kan simpelthen ikke træffe beslutning om en anlægslov på nuværende grundlag.

Generelle forhold omkring VVM redegørelsen og projektet Lynetteholm (gengivelse af høringssvar vedr. VVM redegørelse).

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

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

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

Ligeegyldig hvor mange gange By og Havn anfører at Lynetteholm kan anses for et separat anlægsprojekt, er det en helt central præmis for byudviklingen i området, at der etableres Østlig Ringvej fra Nordhavn til motorvejen på Amager samt en metrobetjening af området. Man kan ikke bare miljøvurdere anlægget af øen uden at inddrage konstruktionen af Østlig Ringvej og Metroen. Vær nu ærlige og erkend at projekterne hænger sammen.

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

"Som en helt central præmis for byudviklingen i det nye område skal der etableres ny infrastruktur, der blandt andet kan sikre tilgængeligheden for de nye beboere i områderne. Det drejer sig om en Østlig Ringvej fra Nordhavnen til motorvejen på Amager samt en metrobetjening af området. Byudvikling på Lynetteholmen bidrager til finansieringen af den nye infrastruktur, som man f.eks. kender det fra Ørestad og Nordhavn"

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

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

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

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

Med venlig hilsen
Christian Lund
Margretheholmsvej 73
1432 København K

Høringssvar indsendt vedr. miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Til Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen.

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

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

Ad 1 - Generelle forhold omkring VVM redegørelsen og projektet Lynetteholm

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

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

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

Ligeegyldig hvor mange gange By og Havn anfører at Lynetteholm kan anses for et separat anlægsprojekt, er det en helt central præmis for byudviklingen i området, at der etableres Østlig Ringvej fra Nordhavn til motorvejen på Amager samt en metrobetjening af området. Man kan ikke bare miljøvurdere anlægget af øen uden at inddrage konstruktionen af Østlig Ringvej og Metroen. Vær nu ærlige og erkend at projekterne hænger sammen.

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

“Som en helt central præmis for byudviklingen i det nye område skal der etableres ny infrastruktur, der blandt andet kan sikre tilgængeligheden for de nye beboere i områderne. Det drejer sig om en Østlig Ringvej fra Nordhavnen til motorvejen på Amager samt en metrobetjening af området. Byudvikling på Lynetteholmen bidrager til finansieringen af den nye infrastruktur, som man f.eks. kender det fra Ørestad og Nordhavn”

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

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

Der er allerede lavet forundersøgelser af Østlig Ringvej og Metro. Brug den tid det tager og udarbejd en samlet VVM redegørelse og fremlæg det som beslutningsgrundlag. Alt andet må karakteriseres som

ufuldstændigt og ikke mindst i direkte i strid med VVM direktivets hensigt om ikke at anvende slicing metoden.

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

Ad 2 – Trafikale forhold

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

I VVM-rapporten står desuden (s. 28): "Under anlægsfasen fra 2021 – 2025 er der kun en begrænset trafik til Lynetteholm, der ikke vil adskille sig væsentligt for den eksisterende trafik på vejene"

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

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

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

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

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

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

- Forbedring af vejforholdene hurtigst muligt og forud for anlægsfasen, dvs. bedre cykel- og gangforhold igennem det kommunale projekt samt etablering af vejbump mhp. at reducere fart.
- Lysregulering i krydset ved Flyhangaren (Flyhangarsgade, Refshalevej, Forlandet).
- Anlæggelse af adgangsvej før påbegyndelse af anlægsfasen.

- Der skal stilles krav om benyttelse af den nye adgangsvejen, så snart den er anlagt og fortsætte igennem hele driftsfasen. Det bør gøres gældende for alt tung trafik til Refshaleøen til aflastning af Forlandet, Refshalevej mv.

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

Margretheholm Havn

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

Ad 3 – Støjgener

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

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

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

Med venlig hilsen
Christian Lund
Margretheholmsvej 73
1432 København K

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: molly høm carlsen (mollycarlsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar, anlægslov, lynetteholmen
Sendt: 14-02-2021 21:34

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

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

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

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

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

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

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

Vedr. punkt 7: Høringsperioden for projektet bør forlænges med til en dato mindst 1 måned efter den igangværende lockdown er løftet. Forsamlingsloftet på 5 personer umuliggør effektiv koordination af høringssvar, hvilket i høj 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,
Molly høm carlsen
Viktoriagade 20, 1mf
1655 Kbh v

Kontakt:
Mollycarlsen@gmail.com

Til: VVM@tbst.dk

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

Afsender:

Magnus Bang og Tórhild Johannesen
Margretheholmsvej 58, 1. Th.
1432 København K

Vedr.: Høringssvar Miljøvurdering Lynetteholm

Som beboere og boligejere i ejendommen Udsigten på Margretheholm frygter vi meget at komme til at blive nærmeste naboer til det planlagte byudviklingsprojekt Lynetteholm. Vi frygter, at dette vil have store konsekvenser for vores livskvalitet, vores helbred og økonomi. Derfor vil vi gerne påpege følgende forhold i miljøkonsekvensvurderingen af projektet have undersøgt og forbedret følgende tre forhold, som præciseres nærmere længere nede i dette høringssvar.

1. Trafiksikkerhed på Refshalevej/Forlandet
2. Støjgener
3. Forhastet vedtagelse og manglende debat af Lynetteholm

Baggrund

Vi er en familie med tre børn i alderen 3-8 år. Vi bor i en lejlighed med terrasse ud til den østlige side af ejendommen Udsigten på Margretheholm, hvor arbejdsområde, lastbilkørsel og arbejdet med Lynetteholm kommer til at ligge tæt på. Vi bruger terrassen meget hele året samt hele det grønne område på østsiden af bygningen. Her leger vores børn meget på legepladsen og område ellers. Vores børn går i skole og institution på Christianshavn og vi krydser derfor dagligt Refshalevej/Forlandet på cykel for at komme i skole og børnehave. Vi er allerede ved den nuværende trafikmængde bekymrede om trafiksikkerheden denne vej.

1. Trafiksikkerhed på Refshalevej/Forlandet

Vi vil gerne slå fast at trafiksikkerheden på Refshalevej/Forlandet ikke er i orden, som den er nu og denne vej kan bestemt ikke klare en forøgelse af 60 lastbilture om dagen. Vi er bare en af utrolig mange familier med små børn, der hver dag skal cykle fra Margretheholmen til Christianshavn til skole og institution og dermed krydse Refshalevej/Forlandet. Vores 8-årige børn cykler, som mange af deres skolekammerater, på egen cykler og vi cykler med den mindste i cykelstol. På nuværende tidspunkt kommer der biler og busser fra 3 sider, når vejen skal krydses, og sigtbarheden er dårlig. Samtidig er der intet lyskryds, fodgængerovergang, cykelsti eller andet til at sikre os, når vi krydser vejen. Det er en farlig situation for mange børn og øvrige bløde trafikanter hver dag, og den

trafikale situation kan ikke bære, at der lægges mere og tung trafik oveni. Den trafikale situation må og skal forbedres, hvis lastbiler skal køre denne vej f.eks. med et lyskryds.

2. Støjgener

Ejendommen Udsigten på Margretheholm, hvor vi bor, ligger blot 500 meter fra hvor spunsning skal foregå til anlæg af en oplukkelige bro hen over Margretheholm Havn i 1 måned, blot 800 meter fra hvor spunsning til etablering af adgangsvej og en arbejdskaj ud for B&W tørdok skal foregå i 2 måneder og 2 ½ km fra hvor spunsningen til etableringen af cellefangedæmning i Kronløbet ifølge planen skal foregå i ca. 7 måneder. Det giver minimum 10 måneder med intens støj i vores hjem og grønne rekreative områder, hvilket er en forringelse af vores livskvalitet i en lang periode. Dette er højst kritisabelt og bør undgås. Som minimum må denne støj begrænses til få timer om dagen, hvor vi eventuelt er hjemmefra på arbejde og skole og ikke foregå om aftenen og weekender.

3. Forhastet vedtagelse og manglende debat af Lynetteholm

Ud over de konkrete indsigelser i forhold til trafikgener og støj vil vi desuden påpege, at som borger i Københavns Kommune finder vi dette projekt meget dårligt belyst, meget lidt diskuteret og vedtagelsen mangler demokratisk opbakning. Den politiske debat, der har været at høre, har været meget ensidig og baseret på By og Havns beskrivelser uden kritisk vurdering eller andre eksperter belysning af sagen. Det er beklageligt, når dette er et så stort projekt, der kommer til at påvirke byen 50 år ud i fremtiden. Vi vil derfor gøre indsigelse imod at dette projekt gennemføres med den planlagte proces. Det ville være passende at vedtagelsen af dette projekt udskydes til det bedre kan debatteres i samfundet efter at de nuværende coronarestriktioner ophæves og eventuelt kan komme til debat i forbindelse med det kommende kommunalvalg.

Med venlig hilsen

Magnus Bang og Torhild Johannesen
Margretheholmsvej 51, 1. Th.
1432 København K

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Marcello Morns (marcello@marcellomorns.dk)
Titel: Hørings svar til anlægslov for Lynetteholm
Sendt: 14-02-2021 22:04

Hørings svar til anlægslov for Lynetteholm

Dette hørings svar skriver jeg som borger bosat i Københavns Kommune. Min hensigt er at opnå en revurdering af byggeplanerne for Lynetteholm. 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. Projektet er stadig meget nyt i offentligheden, og det er først ved at blive en del af den generelle bevidsthed i Københavns Kommune 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. Senest har nabokommuner som Gentofte beklaget sig i offentligheden over øgede udgifter i forbindelse med fælles spildevandsanlæg. En forhastet vedtagelse forøger disse problemer.
- Nabokonflikter: Der er fra svensk side udtrykt bekymring om miljøpåvirkningen i Øresund. En mere tilbunds gående 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. Alternative løsninger er først ved at fremkomme nu som følge af debatten. Mange gode løsninger kan nå at fremkomme, hvis processen ikke forhastes.
- Foringede 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 skrinlægning af projektet herefter vil være omkostningstungt og miljøbelastende. Projektet bør først vedtages, når og hvis Københavns Kommune vurderer, at folkestemningen overvejende er for. På nuværende tidspunkt har kommunen ingen data, som vi som offentlighed kender til.

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 københavnerne 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. Det er endvidere værd at bemærke, at en endelig klimasikring forårsager en sluseport. Denne fremgår imidlertid ikke af VVM.

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**

**Brohusgade
4, 3. th**

**2200
København N**

Kontakt:

marcello@marcellomorns.dk

tlf:
60 63 85 39

--
tlf. 60638539

www.marcellomorns.dk

--
tlf. 60638539

www.marcellomorns.dk

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Søren Bjerregaard Kjær (sbkjaer@gmail.com)
Titel: Hørings svar til anlægslov for Lynetteholm
Sendt: 14-02-2021 22:19

Til rette vedkommende

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

- 1. Manglende demokratiske muligheder for at drøfte alternativer:** Der er ikke taget hensyn til en ordentlig debat om alternative muligheder ift. de mulige løsninger, der lige nu er lagt frem. Hverken i forhold til at vurdere forskellige alternativer til selve Lynetteholmen eller heller ikke alternativer til de foreslåede måder at etablere den på. Der har fx ikke været holdt ordentlige borgermøder, hvor alternativer kunne debatteres og drøftes. Konsekvenserne af coronapandemien har ikke haft betydning for høringsfasen, hvilket er stærkt kritisabelt. For de afholdte onlinemøder giver på ingen måde de samme muligheder for at debattere projektet, som et ordinært borgermøde gør. Konsekvenserne af manglen på en ordentlig demokratisk proces har betydet, at fx alternative måder at placere selve den kunstige ø på, så den placeres med større hensyn til at minimere den samlede miljøbelastning som fx jordtransporten giver, ikke har været hverken drøftet eller undersøgt. Mulighederne for at etablere øen fx i forlængelse af Nordhavn i stedet er ikke ordentlig afdækkede.
- 2. Et usikkert projekt med mange ubekendte:** Anlæggelsen af Lynetteholmen er et enormt projekt og måske visionært ifht at kombinere klimasikring, mulighed for at komme af med opgravet jord samt løse nogle af de boligudfordringer, som København står overfor. Men projektet er også koblet sammen med en række andre enorme projekter, hvor anlæggelsen ikke er miljøvurderet endnu. Særligt drejer det sig om flytningen af et meget stort rensningsanlæg, etableringen af en havnetunnel (der endda indregnes delvist i miljøvurderingen af Lynetteholm-etableringen) samt en udvidet Metro. Det er jo endnu uklart hvilke miljømæssige og økonomiske udfordringer selve Lynetteholm projektet, men også de tre andre projekter, kan støde på. Og da de er 'forbundne' kan økonomiske eller miljømæssige problemer i etableringen af det ene, få negative konsekvenser for de andre. Jeg havde gerne set at projekterne var designet på en måde, så det fx var mere skalérbart, dvs en model hvor man kan udvide lidt ad gangen, for at lære af de økonomiske og miljømæssige udfordringer, der skal overkommes. Og også sikre at man ikke kommer til at mangle finansiering til et projekt, der med stor sandsynlighed kan blive dyrere i fremtiden, end de forudsætninger, der er regnet ud fra i dag.
- 3. Luftforurening:** Det kolliderer alvorligt med Københavns kommunes (og Danmarks) ønske om at vi har verdens grønneste hovedstad med fokus på bæredygtighed. Det vil påvirke alle borgere i Københavns Kommune at lastbiltrafikken i den grad intensiveres i en længere årrække. Både fsva støj men ikke mindst luftforurening, der i forvejen belaster den københavnske befolkning mere end rigeligt. Der har ikke været ordentlig mulighed for at få drøftet mere miljøvenlige alternativer til den massive lastbiltransport. Lige som det som nævnt heller ikke har været muligt at få belyst andre placeringer af selve 'øen' (eller andre alternativer end en ø for den sags skyld) som kunne medføre færre trafikale og/eller miljømæssige konsekvenser i etableringsfasen.
- 4. Trafiksikkerhed:** Som far til to børn på snart 9 og 14 bekymrer den massive tilgang af lastbiler mig selvfølgelig. Dog er andre hårdere ramt end jeg. Set fra et lokalt perspektiv færdslen omkring Langebro og Knippelsbro og særligt Torvegade samt Vermlandsgade. I baggrundsrapporten om trafikale forhold bliver det påstået, at forøgelsen af antal uheld i værste fald er 0,3 (s 39). Jeg vil sætte spørgsmålstejn ved om det er retvisende. Det er selvfølgelig fint at rapporten tager udgangspunkt i nogle udbredte modeller, men jeg bliver nødt til at påpege det nærmest uvirkelige i, at op mod 40 lastbiler pr time ikke vil resultere i en øget risiko for uheld. Det bliver dog bemærket, at der ikke findes trafikale modeller, der indregner forøget lastbiltrafik. Og det er jo i sig selv meget bekymrende, da det jo netop er lastbiler, der kommer til at køre her. Og der er derfor ikke taget højde for, at alvorsgraden af de flere uheld der kan forekomme, kan være større. Vi kan jo løbende konstatere, at med den nuværende lastbiltrafik i byen, sker der allerede nu ulykker med meget alvorlig udgang. Så vidt jeg er orienteret særligt pga lastbilernes begrænsede udsyn der også betyder, at cykelstier, afmærkninger mm ikke minimerer risikoen for uheld når det gælder lastbiler som når det gælder almindelige personbiler.
- 5. Manglende vilje til at prioritere miljø i anlæggelsesfasen:** Der er ikke lagt ordentlig energi i at sikre, at den størst mulige andel jord tilsejles. Som udgangspunkt lader det til, at 2,7 mio ton måske tilsejles. Det lader til, at forudsætningerne for beregninger af tilsejling af jord bliver opstillet på en måde, så det kun viser en begrænset miljømæssig gevinst. Jvf Københavns kommunes 'brand' som en grøn cykelby, så undrer det mig at tilgangen til at undersøge muligheden for tilsejling af jord er 'defensiv' dvs at det kun bliver undersøgt som et foreslået alternativ til transport med lastbiler, frem for at vende tilgangen om: At man går ud fra at sejle jorden og undersøger, på hvilken måde lastbiler supplerer dette med mindst mulig miljø og støj mæssig konsekvens. Det styrende for projektet er økonomi og dernæst miljø og støj.
- 6. Færre åndehuller i byen I – lukning af Margretheholm havn:** Åndehuller i byen er der ikke mange af. Der er udsigt til etablering af en ny adgangsvej over prøvestenen. Der lægges op til, at vejen krydser indsejlingen til Margretheholms havn og, som jeg kan forstå, udstyres med en klappbro. Det gør indsejlingen

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

(https://lynetten.dk/j36/images/Dokumenter/Kampagenen/20210123Hoeringsbrev_Lynetteholmen-SK%20Lynetten_inkl%20bilag.pdf). Dels vil det medvirke til at kunne bevare aktiviteten i havnen, men også reducere det støjniveau, der er en konsekvens af de mange lastbiler, der skal benytte den nye adgangsvej.

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

Med venlige hilsner
Søren Bjerregaard Kjær
Luftmarinegade 68
1432 København K

Kontakt:
sbkjaer@gmail.com
Tlf: [22824933](tel:22824933)

Hørings svar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Vi skriver i vores egenskab af borgere i Danmark med en stor bekymring over udviklingen af vores hovedstad. Vores hensigt er 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 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.
7. Lynetteholmen vil endegyldigt ødelægge det maritime liv i og omkring København.
8. 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 af drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Både til lands og til vands vil byggeriet af Lynetteholmen medføre store negative miljømæssige konsekvenser.

Det skyldes, at det kystnære farvand omkring København har stor betydning for biodiversiteten i Øresunds økosystem som strækker sig fra Gilbjerg Hoved i nord til Falsterbo i syd. Området omkring København er lavlandet med mange sandbanker og har en frodig vækst af ålegræs og andre typer havgræs. Disse havskove opsuger ligeså meget CO₂ fra luften som et tilsvarende skovareal på land. Havskovene gør det endda hurtigere end skove på land. De opsamler også partikler og fastholder organisk stof på bunden, som de selv udnytter, og de producerer ilt, som

frigives til vandet og luften. Desuden har de en dæmpende effekt på bølgevirkningen og bidrager derfor til klimasikring af området. Men havskovene er sårbare. De kan ikke tåle at blive gravet op eller at få slam hældt ud over sig, som de vil få i et meget større område end indenfor Lynetteholms spunsvægge, når der skal arbejdes med de enorme slam-, gytje- og jordmængder i de 30 år, som projektet Lynetteholm vil tage at opføre. Desuden vil byggeriet få negative konsekvenser for havbundsforholdene langs Nordhavn og Amager, hvis der skal føres en tunnel fra Svanemøllen til Nordhavn og derfra til Lynetteholm. Ved den store opfyldning af Nordhavnsknoppen er der allerede forsvundet 30 hektar ålegræsskov. At ødelægge havbunden yderligere omkring den 280 hektar store kunstige ø, svarer til at rydde mere end 300 hektar skov på land. At ignorere de negative miljømæssige effekter af denne store rydning af frodig havskov lige uden for København vil være katastrofal. Dette bør sammenholdes med, at vi i dag fokuserer på at rejse mere skov og natur for at dæmpe den globale opvarmning, opsuge CO₂ og partikler samt at fremme luftkvaliteten ved produktion af ilt.

Derfor er opførelsen af Lynetteholmen uforenelig med kommunens retorik om, at København skal være 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: Da al sejlads ind og ud af havnen skal foregå gennem Kronløbet – som ovenikøbet indsnævres – vil risikoen for ulykker øges betragteligt. Trekroner Fort, som udgør den maritime port til København, vil blive lukket inde for bestandigt.

Vedr. punkt 8: 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 formår at holde et digitalt borgermøde, kan kommunen ikke påstå, at projektet har nydt en fuld demokratisk proces. Med et så massivt byggeprojekt bør vi få en åben debat om, hvilken by og hvilket havnemiljø, borgerne i København ønsker.

Venlig hilsen,
Lene Ludvigsen og Hans Larsen
Hækkevej 29
2970 Hørsholm

Lene.hans@mail.dk

Høringssvar til Anlægslov for Lynetteholmen.

Indsendt af
Ilse Jespersen
Gåsebæksvej 16
Valby

De Web-møder som blev afholdt af By & Havn, og som skulle have til hensigt at oplyse og inddrage Københavnerne, var af meget ringe kvalitet. Der var udelukkende fokus på anlæggelse af jorddepot og det var tydeligt svært for eksperterne bag projektet, at svare på borgernes spørgsmål. Der har på disse møder heller ikke været inviteret kritikere af projektet. Derfor kan disse møder ikke erstatte den offentlige debat.

Begrundelsen for Lynetteholmen er i ansøgningen fra B&H anført med 4 hovedformål.

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

De samme formål er nævnt 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 selvom projektet er beskrevet samlet,- også i principaftalen.

Der mangler altså debatten hvor man drøfter om der reelt er behov for så mange nye boliger langt ud i fremtiden og om Østlig Ringvej/Havnetunnel er en god ide set i forhold til ønsket om lavere Co2 udledning. Er Lynetteholmen en optimal måde at udnytte overskudsjord på og er der reelt tale om den bedste klimasikring af København,- set i forhold til pris og andre muligheder.

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 ødelæggelser, herunder Tangskoven i Øresund som, ifølge biolog Kirsten Olrik, svarer til,- på Co2 regnskabet, at fælde 300 hektar skov.

Derudover bliver sejladsforholdene for fritidssejlere ødelagt, kapsejlsbaner inddrages, uden mulighed for erstatning for det tabte.

Ved lukningen af Lynetteløbet bliver Indsejlingen til Københavns Havn til en farlig trafiksepareringszone som kun kan besejles af både med AIS, hvilket små lystbåde sædvanligvis ikke har installeret.

Og så er der vandkvaliteten i Københavns Havn...den vandkvalitet som man har prioriteret og investeret i de seneste mange år, og som Københavnerne nyder og glæder sig over hele sommeren. Eksperter beskriver ændring af strømforhold i havnen som værende negativ for vandkvaliteten, det ligner slet ikke de nedskallerede resultater som VVM-redegørelsen nå frem til.

Der er, i det hele taget, brug for en VVM-redegørelse som ikke er bestilt af B&H, bestående af uvildige eksperter. Systemets love er ikke skabt for at politikkerne kan udelukke offentlig debat om noget så vigtigt og i den størrelsesorden som Lynetteholmen. Københavnerne skal have mulighed for at beslutte om de vil bindes økonomisk i mange år fremover og om de vil have Københavns Havn ændret for tid og evighed.

Der bør derfor IKKE arbejdes med, eller besluttes noget omkring anlægsloven før efter Kommunalvalget hvor det må forventes at politikkerne i kommunen og på Christiansborg, 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 miljøvurdering af et projekt og dette kan ikke omgås ved at dele projektet i mindre projekter.

Jeg henstiller til at man udsætter Lynetteholms projektet, søger løsning på boligmangel og stormflodsikring af København 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 stort problem til gavn for alle, nu og i fremtiden.

Indsendt af
Ilse Jespersen
Gåsebæksvej 16
Valby

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Jeg skriver som borger i Københavns kommune, for at lave indsigelse imod Lynetteholm projektet. Da dette høringssvar handler om miljø, vil jeg fokusere på dette. Men jeg vil desuden påpege, at projektet efter nøje research, slår mig som både usikkert finansieret, oversolgt i forhold til dets positive sider og udemokratisk i selve vedtagelsesprocessen. Ikke mindst fordi Lynetteholm projektet reelt knyttes sammen med mindst tre andre delprojekter i form af udvidelse af metroen, en helt ny motorvejstunnel og flytning af et rensningsanlæg, som ikke vurderes samlet sammen med Lynetteholm. Dette virker på mig helt uforsvarligt. 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, hvilket 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,

Sune Adler Gertsen

Bygrænsen 70

2770 Kastrup

sune.gertsen@gmail.com

51616158

København 14.2.2021

Høringssvar vedrørende Lynetteholm -Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver som indfødt Københavner med K, at jeg synes det er helt udemokratisk at Frank Jensen og Lars Løkke Rasmussen - begge mænd der nu er fravalgt fra deres forhenværende (magtfulde) poster - placere et mega projekt, der vil ændre København for alt tid, under projektet Lynetteholm har været fremlagt. København har i over 1000 år været en by, der er knyttet til havet (Sundet), hvor man fra den indre bykerne, kan se ud over Sundet - til at beslutte at afskære KøbenhAVN fra Sundet med en kæmpe ø, uden på noget tidspunkt af havde diskutere med/høre københavnerne, hvad deres ønske er for deres by. Ej heller har Løkke og Jensen på noget tidspunkt ville se mega øen (som skal bebygges 1,5 gang tættere end Ørestanden) som en helhed af Hovedstadsregionen, 5 Fingerplanen og den infrastruktur og det behov regionen har for flere boliger og mere erhverv.

Jeg ønsker vedtagelse af Lynetteholm udskudt til VVM redegørelsen er gennemgået, og Lynetteholm projekt er offentligt diskuteret, og set i et helhedsperspektiv for den samlede Hovedstadsregion.

Jeg synes det er uhørt (og vist også ulovligt iflg EU) at bder er benyttet 'salamimetoden' i VVM redegørelse, og alene at ser Lynetteholm som et jorddepot, for efter følgende at tage VMM for infrastrukturen ex. 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'.

Klagepunkter:

Drastisk ændring af Københavns udseende og udsyn til Sundet.

Oprettelse af et jorddepot (Lynetteholm) i Sundet - når der er mangel på ressourcer, endda samtidig med Regionerne kommet med ønsket at jord skal genanvendes.

Økologisk katastrofe for Sundet og Østersøen, at ville fylde (og bebygge) Kongedybet - og deraf efterfølgende at grave en ny sejlrende ind til Prøvestenen, som medføre dumpning af forurenede selement i Køgebugt.

Uhørt forøget lastbiltrafik gennem centrale København i anlægsperioden på 30 år, nu når København skal være CO2 neutral og kommunen har et ønske om partikelforurening skal ned, for at undgå Københavnernes for tidlige død. Og helt uden hensyntagen til de børn, der skal kryds gader, med op til 700 lastbiler i døgnet, når de skal i skole eller til Fodbold på Kløvermarken.

Støjgener for nedbankning af spuns - der vi pågå i mange år - en støjgene der vil markant gener Københavnernes hverdag, weekender og nætter.

Sundet er et rekreativt område for Københavner, og den nye transportvej til lastbiler + placering af Lynetteholm i Kongedybet, vil nærmest umuliggøre at sejle ud fra Magrethehavn, kapsejlsbaner nedlægges og sajlades ind og ud af København bliver snæver og farlig.

Jeg håber virkelig at anlægsloven for Lynettholm ikke vedtages - og en evt. udvidelse af København gentænkes, i stedet for helt ukritisk og udemokratisk bare gennemtrumfede Løkkes og Jensen mega projekt - de herre er valgt fra af vælgerne, og det er der en grund til!

Demokratiske hilsner
Julie Marie Falkentorp

Julie@falkentorp.dk

Skt. Peders Stræde 31
1453 København K

Hørings svar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver som borger bosat i København, for at udtrykke min skepsis over for byggeprojektet 'Lynetteholmen'. Jeg mener projektet bliver fremstillet som et falsk valg, fordi det alene er idéen om Lynetteholmen, der er blevet undersøgt i så høj grad. Lynetteholmen har bl.a. fået en kostbar miljøkonsekvensrapport, og infrastrukturanalyser af Transport- og Boligministeriet og Københavns Kommune. Jeg savner dokumentation for, at alternative svar på Københavns udfordringer med boliger, trafik og klimasikring er blevet undersøgt med samme omhu.

Alternative løsninger

Det bør undersøges om der ikke findes bedre, billigere og mindre ressourcekrævende løsninger på de problemer, Lynetteholmen påstås at imødekomme. Allerede nu slår Danmarks Naturfredningsforening i deres høringssvar fast, at Lynetteholmen ikke i sig selv udgør en stormflodsbarriere, og giver alternative løsninger. Det slår tvivl om projektets troværdighed, når så fundamentale dele af planen viser sig ikke at være retvisende. Københavns beboere bør høres og inddrages i at finde disse løsninger – og det har der ikke været meget mulighed for i denne proces, som forsøges kørt igennem før et kommunalvalg.

Biltrafik

Ét af målene med Lynetteholmen er at "lede trafikken uden om Københavns centrum". Løsningen på dette er Øster Ringvej. Men det fremgår samtidig at den samlede biltrafik i Københavnsområdet vil stige. Omdirigering er ikke godt nok i en tid hvor ambitiøse klimamål er nødvendige. Målet med den fremtidige byplanlægning bør i stedet være at reducere mængden af forurenende biltrafik ved at forbedre cykelmuligheder og adgangen til kollektiv trafik.

Med venlig hilsen,
Benjamin Buch-Andersen
Norgesgade 22, 2. tv
2300 København S

Kontakt:
E-mail: Benjaminb-a@hotmail.com