

1

Fra:
Sendt: 30. november 2020 21:18
Til: VVM-Sager
Cc: kenneth krabat; kenneth krabat; Kjeld Olsen
Emne: Høringssvar ift Lynetteholmen

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Med anvendelsen af ordet "havvandsstigning" i det følgende menes generel og hverdagslig havvandstigning, ikke højvande, tsunami eller stormflod:

- Hvilken max-grænse for havvandsstigning forudsættes i det projekterede boligområdes levetid?
- I hvilken grad er den anerkendte del af sagkundskaben enig i bygherrens egne projektioner af stigninger i havvandspejlet?
- Hvad siger den del af sagkundskaben, som måtte være uenig med bygherren og/eller resten af sagkundskaben på området?
- På hvilken måde tages der højde for havvandsstigning i konstruktionen af boliger og vejinfrastruktur i området?
- Hvilke sagkundskabsprojektioner gør sig gældende for beregning af forandringer i vindforholdene over og gennem københavnsområdet, herunder Amagers grønne områder?
- Hvordan sikres kloak- og spildevandsbortledning fra Lynetteholmen i tilfælde af havstigninger, højvande, stormflod?
- Hvilken garanti stilles køberne af boligerne ift. evt værdiforringelse som følge af vandstigninger over det projekterede niveau?

vh,

kenneth krabat



Fra: Benno Zahn <
Sendt: 1. december 2020 16:05
Til: ts Info
Emne: Miljøvurdering / Lynetteholmen!

Hej!

Jeg tror det bliver billigere og bedre for miljøet i det lange løb, at transportere overskudsjorden fra Københavns byggerier gennem et eller flere tunnelrør med transportbånd under vandet ud til Lynetteholmen (Minesektoren har teknologin og viden).

Tunnelrøret / rørene kan graves op og flyttes efterhånden som arbejdet skridet fram. Hvis det er dybt nok kan tunnelrøret / rørene, ligge direkte ovenpå bunden.

Såsom mindre transporttid med lastbiler, mindre trafikulykker, mindre luftforurenende stoffer, mindre antal mennesker er berørt, mindre skader / slitage på ejendom og infrastrukturen.

Med venlig hilsen! Benno

Fra: Betina Spurr Bechmann Nielsen <
Sendt: 2. december 2020 19:54
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen
Vedhæftede filer: aquaduct.JPG; aquaduct1.JPG

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 8837599

Til By og Havn

Hermed min kommentar til miljøkonsekvensrapporten vedrørende Lynetteholmen.

Min kommentar drejer sig specifikt om dæmningen og klapbroen ved Margretheholm Havn. Denne bro vil hæmme mange sejlere i at benytte deres både i hverdagene, hvilket er rigtig ærgerligt for sejlere og gæstesejlere.

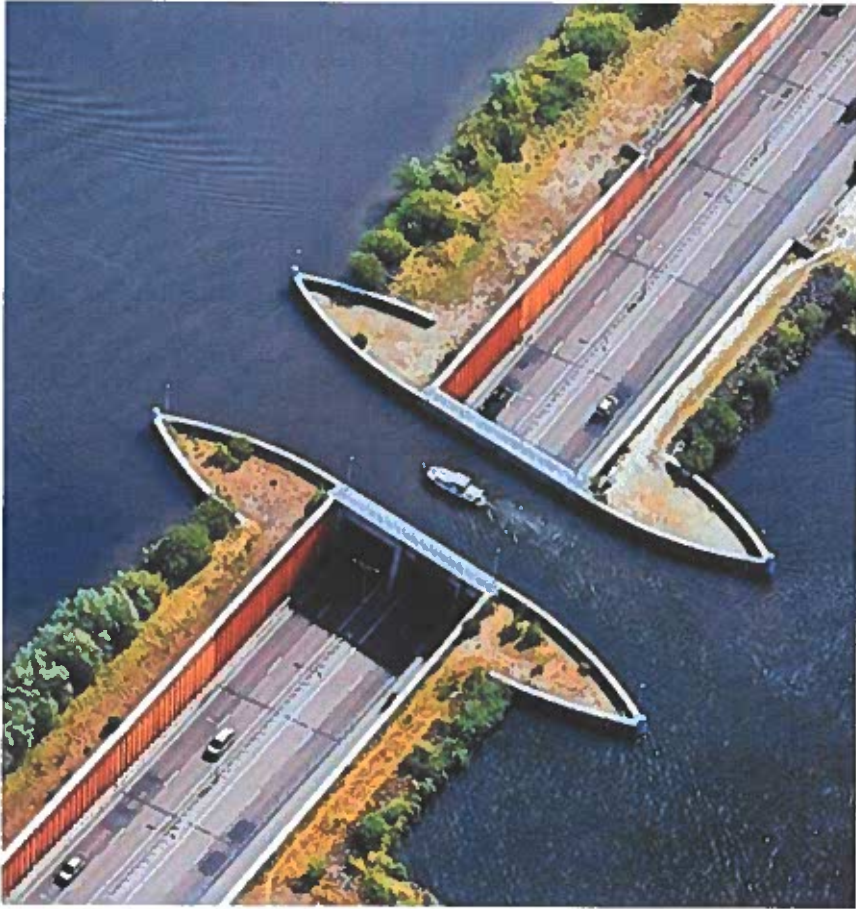
Jeg vil derfor gerne foreslå, at der investeres i en aquaduct i stedet. Denne vil tilgodese både trafikken med køretøjer og både. Den vil altid være åben for både lastbiler og sejlere. Den eliminerer også de problemer der kan opstår, hvis klapbroen går i stykker, hvor sejlere risikere at blive fanget på begge sider af broen.

Jeg håber meget at det er noget I vil overveje, da det er en løsning der kan tilgodese alles behov i denne sag.

Jeg har vedhæftet et par billeder som eksempel.

Venlig hilsen
Betina Spurr Bechmann Nielsen
Medlem af Sejlklubben Lynetten





Fra: Michael Lauemøller
Sendt: 2. december 2020 13:51
Til: VVM-Sager
Cc: Christian Lauemøller
Emne: VS: mulig ide til transport af jord til den nye ø

Fra: Kristian Wederkinck Olesen
Sendt: 2. december 2020 13:43
Til: Michael Lauemøller
Emne: SV: mulig ide til transport af jord til den nye ø

Kære Michael,

Kan jeg få dig til at sende din mail til VVM@tbst.dk

Så kommer den med som en del af høringen 😊

Med venlig hilsen / Best regards

Kristian Wederkinck Olesen

Kommunikationschef/Communication Manager

KWO@byoghavn.dk

Direkte: +45 3376 9999

Mobil: +45 3053 5004

[HENT VISITKORT](#)

By & Havn

DK-1259 København K

www.byoghavn.dk

Tlf: +45 3376 9800

CVR: 30823702

EAN: 5798009800107

[SENESTE NYHEDER](#)

By & Havns behandling af oplysninger

By & Havn ønsker størst mulig åbenhed i selskabets behandling af sager.

By & Havn er omfattet reglerne om aktindsigt i offentlighedsloven, og det er kun oplysninger omfattet af undtagelsesbestemmelserne i loven, som kan undtages for en aktindsigt.

By & Havn behandler persondata for borgere, kunder, ansøgere osv. Vi lægger vægt på en tryk behandling af persondata, og du kan altid bede om indsigt i de personoplysninger, som omhandler dig.

På vores hjemmeside kan du læse mere om vores behandling af personoplysninger – www.byoghavn.dk/persondata

Fra: Michael Lauemøller [<mailto:ml@lv.dk>]

Sendt: 2. december 2020 13:26

Til: Kristian Wederkinck Olesen <KWO@byoghavn.dk>

Emne: COMMERCIAL:mulig ide til transport af jord til den nye ø

Kære Kristian Wederkinck Olesen

Er det ikke muligt at man brugte den nordlige havnetunnel. Her er der gjort klar til det nye rør der skal forbinde Refshaleøen.

Man kunne føre røret ud til indsejlingen ved lystbådehavnen og her lave en anløbsbro til pramme der herfra kun havde meget kort sejlads til den nye ø.

Røret skal jo laves alligevel, så her kunne man spare bygning af broer i den sydlige del af havnen. Lystbådehavnen Svanemøller ville ikke blive sænderligt berørt.

Med venlig hilsen

Michael Lauemøller

Vinhandler



H. C. Andersens Boulevard 42 ☎ +45 33 15 16 13

DK-1760 København V. 📞 +45 20 20 57 03

CVR-nr. 37 97 08 16 ✉ ml@lbv.dk

🌐 www.lbv.dk

[Følg os på Facebook](#) ✉ [Få vores nyhedsbreve](#)

Fra: R IH Petersen
Sendt: 3. december 2020 15:04
Til: VVM-Sager
Emne: Høring - Lynetteholmen

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Hej

Jeg har følgende bekymringer vedr. byggeprojektet:

- Belastningen af lastbiler på nuværende veje

Hvis man planlægger at bygge en ny vej til lastbilkørsel, så vil denne strækning blive belastet, fx Amager Strandvej, hvor der i forvejen kører mange lastbiler.

Amager Strandvej er en vej, hvor der holder parkeret biler i begge sider, som betyder at der allerede nu opstår situationer, hvor lastbiler må holde tilbage for hinanden, fordi de ikke kan komme køre forbi hinanden pga. parkerede biler.

Overordnet savner jeg en klar udmelding og visuel præsentation af, hvor man forventer lastbilkørsel.

- Immission

Jeg bemærker, at man på kortet over 'Beregnet årsmiddel immissionskoncentrationsbidrag NO₂, for midten af 2022' slet ikke har medtaget hele Amager Strandpark. Man må vel gå ud fra, at denne del også bliver påvirket af øget trafik (belastning).

- Formulering

Med formuleringen: 'Som beskrevet i afsnit 3.1.1 er den nuværende luftkvalitet på Refshalvøen (herunder omkring Refshalevej) vurderet at være bedre (lavere forureningskoncentrationer) end i det centrale København.' virker det til, at man dermed siger, at så er det ok med ekstra trafik i området. Men det ok, at man dermed siger, at forureningskoncentrationerne stiger i området?

Det virker en smule kalkulerende og ikke særlig rart for de beboere, som bor tættest på.

- 'Ændring i udledning af luftforurenende stoffer har kun indvirkning på luftkvalitet, hvis der er tale om lukkede gaderum uden betydelige åndehuller, dvs. parker, pladser m.v., idet partikler ofte vil spredes til ubetydelige koncentrationer, hvis der er en form for ventilation af gaderummet. Efter etableringen af Østlig Ringvej i 2035, vil emissionerne reduceres.'

Men har man fundet ud af hvorledes denne udledning håndteres, hvis den østlige ringvej etableres? Så skal denne udledning vel ud et andet sted - og vil det være i Amager Strandpark?

- 'Koncentrationen af forurenende stoffer og støv vil således hurtigt aftage med afstanden fra vejen. Doc ID 110038380-1940442988-165 37/51 Det vurderes derfor samlet, at påvirkningen af luftkvaliteten som følge af emissioner fra lastbiltrafik i driftsfasen af er lille.'

Kan man komme dette nærmere evt. ved visuelt at vise, hvorledes det påvirker omgivelserne?

- Forsinkelse

Har man vurderet hvorledes byggeriet vil påvirke de berørte områder yderligere, hvis byggeriet bliver forsinket? Erfaringer fra andre store anlægsprojekter er ofte, at projekter forsinkes. Har man taget højde for belastninger, hvis projektet forsinket i 6 måneder? Ét år? Osv.

- Manglende overvågning

'Det er ikke påkrævet iværksat en særlig overvågning af luftforureningsniveauet, fordi betydningen af aktiviteterens påvirkning er samlet set vurderet som lille.'

Det synes jeg er bekymrende, da byen København gerne vil fremstå grøn og klimavenlig. Så synes det mærkeligt, at man ikke vil holde øje med dette punkt.

- Tabel 10 under Driftsfasen

Hvordan kan betydningen være 'lille', selv om der er tale om medium sårbarhed med lang varighed?

TRAFIKALE FORHOLD:

- 'Såvel det fremtidige vejnet samt de tilhørende trafikmængder er forbundet med stor usikkerhed, idet der er tale om en meget lang tidshorizont for omdannelse og udvikling af området ved Lynetteholm.'

Har man taget højde for den belastning som de mange nye boliger Ved Amagerbanen og Refshaleøen har betydet? Her må der også forventes at komme yderligere pres på især vejforhold.

- Trafikmængder

'Tilsvarende ses på Amager Strandvej en årsdøgntrafik på 9.300 køretøjer. Her kører der 1.000 tunge køretøjer på en hverdag mellem kl. 7 og 19. Området er generelt plaget af store mængder af tunge køretøjer, som kører gennem området.'

Dette er jo status nu og her. Den udvikling vi har oplevet på Amager Strandvej taler ikke for at denne status quo fortsætter, og da slet ikke, hvis der skal til at køre flere lastbiler!

- Driftsfasen med østlig ringvej

'Trafikken på de udvalgte strækninger vil generelt stige med 0-4 % som følge af øget tung trafik i scenariet med Østlig Ringvej.'

Er der i disse beregninger medtaget den generelle trafikale udvikling? Eller er dette kun projektets belastning for trafikken?

- 'Mængden af lastbiler hen over Christmas Møllers Plads vil have begrænset betydning for trafikafviklingen, idet der i forvejen er tæt trafik. Den ekstra tunge trafik vil give lidt mere kødannelse i spidstimen. Påvirkningen af trafikafviklingen vil således være ubetydelig.'

Denne formulering er jeg simpelthen ikke enig i.

Hvis man som daglig trafikant dette sted oplever, at der kommer x antal flere lastbiler, så vil det da være en betydelig forringelse af trafikafviklingen.

- 'Det skal bemærkes, at der ikke findes uheldsmodeller, som specifikt tager hensyn til forøgede lastbilandele og ej heller modeller for utryghed. Imidlertid kan trygheden for de lette trafikanter påvirkes af flere tunge transportere, hvis der ikke er en velegnet sti langs vejen, eller der mangler stikrydsninger eller støttepunkter til lette trafikanter. Påvirkningen af trygheden vurderes ud fra, om der er tilstrækkelige af ovenstående faciliteter på vejene, og at der er en betydelig stigning i tung trafik.'

Dette er vel helt essentielt for mange beboere, som bliver påvirket af byggeriet.

Har man nogen former for tanker eller planer for at skabe tryghed, som man kunne beskrive?

Denne formulering er efter min mening en smule ladet - og tager ikke følelsen om tryghed i trafikken helt alvorligt.

- Etableringen af Lynetteholm er kun et af en række store planlagte projekter i København. Parallelt med etableringen af Lynetteholm skal der forventeligt ske en etablering af Østlig Ringvej og der kan formentlig forventes udvikling af Refshaleøen og Kløverparken, samt en fortsat udbygning i Nordhavn. Desuden kan yderlige udbygninger af metroen komme på tale. Alle de ovennævnte projekter er knyttet til et geografisk begrænset område og vil ikke kunne undgå at påvirke hinanden og at give kumulative påvirkninger af omgivelserne. Især etableringen af Østlig Ringvej må forventes at flytte rundt på trafikstrømme og kan således ændre de vurderinger af fx trafikafviklingen, som er foretaget i de tidligere afsnit.'

Hele dette afsnit er en utrolig god pointe, som jeg håber, at flere vil bemærke!

Dette er ikke udtømmende, men giver forhåbentlig et billede af mine forbehold for etablering af Lynetteholmen.

Med venlig hilsen

Rebecca In Hwa Petersen

Fra: Benno Zahn -
Sendt: 4. december 2020 10:49
Til: ts Info
Emne: VB: Miljøevurdering / Lynetteholmen!

Hej!

Jeg tror det bliver billigere og også bedre for miljøet i det lange løb, at transportere overskudsjorden fra Københavns byggerier gennem et eller flere tunnelrør med transportbånd, under vandet fra Nordhavn ud til den 3 kvadratkilometer store kunstige halvø Lynetteholmen (Minesektoren har teknologin og viden).

Tunnelrøret / rørene kan graves op og flyttes efterhånden som arbejdet skrider fram. Hvis det er dybt nok kan tunnelrøret / røren, ligge direkte ovenpå havnebunden. Tunnelrøret / røren kan bygges på og afkortes efter behov, også op på Lynetteholmen. Store gravemaskiner og lastbiler modtager overskudsjorden og foretager gradvis påfyldningen på Lynetteholmen.

Tunnelrøret / røren skal være lydisoleret på grund af dyr i vandet / på land og mennesker der arbejder / bor i Christianshavn, Lynetteholmen og Nordhavn.

Såsom mindre transporttid med lastbiler, mindre lastbilstrafik gennem Christianshavn og dele af Amager, mindre trafikulykker, mindre luftforurenende stoffer, mindre støj, påvirke mindre antal mennesker, påvirke sejladsen mindre, mindre skader / slitage på bygninger og infrastruktur.

Pramme er ikke nødvendigt for at sejle overskudsjord. Måske er den oplukkelige broen og havnetunnelen heller ikke nødvendig. Mulighederne for hvor det er bedst at starte påfyldningen af overskudsjord, er måske noget større (såsom det kystsikrende grønne område?)?

Hvor længe forventes det at køre op til 350 lastbiler, frem og tilbage i døgnet gennem Christianshavn og dele af Amager?

Hvor mange år forventes det at transportere de årlige 2.6 millioner tons overskudsjord til Lynetteholmen (25 år – 30 år?)?

Med venlig hilsen! Benno

Fra: Lars Hansen
Sendt: 7. december 2020 16:22
Til: VVM-Sager
Emne: Dette skal vel også tages med ved miljøvurdering. Støj under vandet. Da affaldsforbrændingen , skibakken, blev bygget. blev der banket ca 1400 betonpæle ned i jorden, pilotering. Fiskene i lynetten havn forsvandt, bla, ål og multer ,på grund af larmen f...

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Sendt fra min iPhone

Fra: Benno Zahn
Sendt: 7. december 2020 02:02
Til: info@byoghavn.dk; ts Info
Emne: VB: Miljøevurdering / Lynetteholmen!

Hej!

Jeg tror det bliver billigere og også bedre for miljøet i det lange løb, at transportere overskudsjorden fra Københavns byggerier gennem et eller flere tunnelrør med transportbånd, under vandet fra Nordhavn ud til den tre kvadratkilometer store kunstige halvø Lynetteholmen.

Minesektoren har teknologin og viden såsom energiforbrug, leveringstid, pris, vedligeholdelse og andet. Måske er det en ny måde at opbygge en halvø i et bymiljø og et nyt marked for dem, der sælger udstyr til minesektoren? Røren kan graves op fra havnebunden og flyttes efterhånden som arbejdet skrider fram. Hvis det er dybt nok kan røren, ligge direkte ovenpå havnebunden. Røren kan bygges på og afkortes efter behov, også op på Lynetteholmen. Røren skal være lydisoleret på grund af dyr i vandet / på land og mennesker der arbejder / bor på Lynetteholmen, Nordhavn og Refshaleön. Det er meget vigtigt at minimere den mekaniske støj så meget som muligt, af hensyn til miljøet.

Den første del af transportbåndet placeres vandret på kajen eller langs den øverste del af kajkanten i Nordhavn. Dette gør det muligt for flere lastbiler at tømme jorden på transportbåndet på samme tid, så der ikke dannes kø. Langs kajen placeres betonfundamenter, hvilket gør det umuligt for lastbiler at køre på transportbåndet / i vandet. Faciliteter med førstehjælpsudstyr, frokostur, toiletter, salgsautomater med mad og kolde / varme drikke, bygges ved siden af transportbåndet.

Den sidste del af transportbåndet skal om muligt placeres så tæt på vandkanten, til at begynde påfyldningen direkte i vandet. Den sidste del af transportbåndet har en vis hældning og højde opad, så der dannes en jordhøj gradvis. Store bulldozers, gravemaskiner og lastbiler modtager jorden og foretager gradvis påfyldningen på Lynetteholmen. Det gør det muligt at arbejde uforstyrret døgnet rundt / 24 - 7, da der altid er adgang til jord. Det gør arbejdet mere effektivt og tidsbesparende med påfyldningen af Lynetteholmen.

Mindre transporttid med lastbiler, mindre dieselforbrug, mindre lastbilstrafik gennem Christianshavn, Refshaleön og dele af Amager, mindre kødannelse, mindre antal lastbiler som står stille med tomgang, mindre antal trafikulykker, mindre luftforurenende stoffer, mindre støj, påvirke mindre antal mennesker, påvirke sejladsen og de store krydstogtskibe mindre, mindre skader / slitage på bygninger og infrastruktur.

Både og pramme er måske ikke nødvendigt for at sejle jord, men måske i starten med arbejdere og materialer? Måske er den oplukkelige broen heller ikke nødvendig? Mulighederne for hvor det er bedst at starte påfyldningen af jord er måske også noget større? Måske det kystsikrende grønne område eller den nærmeste del af Refshaleön til Nordhavn? Derefter kan det gradvis arbejdes med påfyldningen mod Refshaleön, så det bliver en forbindelse til vejnetværket. Eller måske er det bedst at starte med udfyldningen, i forbindelse med Refshaleön?

Hvornår og hvis rør / transportbånd skal flyttes, vedligeholdes eller står stille på grund af fejl, så er der alternativet at køre transporterne med jord gennem Christianshavn og Refshaleön. Eller at lastbilerne midlertidigt, fylder depotet i Nordhavn med jord?

Er det planlagt / hensigten at placere delene till Københavertunnelen og Ny ydre Metro City ring, ved siden af udfyldningen på disse steder på Lynetteholmen?

Hvornår åbnes den planlagte Københavertunnels forbindelse med Lynetteholmen?

Hvor længe forventes det at køre op til 350 lastbiler, frem og tilbage i døgnet gennem Christianshavn, Refshaleön og dele af Amager?

Hvor mange år forventes det at transportere de årlige 2.6 millioner tons overskudsjord til Lynetteholmen (25 år – 30 år)?

Med venlig hilsen! Benno

Fra: Morten Dürr
Sendt: 8. december 2020 10:22
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar, Lynetteholmen

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Som almindelig borger bosat på Amager er jeg yderst betænkelig ved projektet. Det tilføjer vores område store miljømæssige forandringer og udbyttet synes ringe. Der må være andre måder at løse problemer omkring trafikmætning og stigende vandstand. At man ad åre vil få nogle få tusinde flere boliger i København på denne måde, vil alligevel ikke løse efterspørgslen efter nye boliger i København.

Københavns kommune bør i samarbejde med oplandskommunerne sikre en bæredygtig byudvikling.

Det skitserede projekt virker på ingen måde bæredygtigt og fremstår iøvrigt som en ret tosset ide uden folkelig opbakning.

kh. Morten Dürr,

www.mortendurr.com

Høringssvar vedrørende Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport

I den offentliggjorte Miljøkonsekvensrapport er Lynetteholmen, der jf. navnet var udtænkt som en ø, blevet til en halvø landfast med Refshaleøen, der trods navnet heller ikke er en ø, men er landfast med Amager. Hertil kommer en planmæssig set hovsa-agtig trafikale vejføring. Resultatet er helt u hensigtsmæssigt, at Lynetteøbet nedlægges, Margretheholm Havn ødelægges samt at Copenhagen Cablepark og Københavns Motorbådsklub i Prøvestenskanalen generes.

Lynetteholmen, der ikke har været en del af nogen langsigtet byplanlægning for København, skal bidrage til klimasikring af København, skaffe byggeplads til flere boliger, mindske trængsel ved at bidrage til etableringen af Østlig Ringvej om København samt fjerne overskudsjord ved at blive skabt ved deponering af overskudsjord fra byens byggerier.

At København er ved at drukne i jorddepoter pga. høj byggeaktivitet samtidig med, at Nordhavn er ved at være fyldt op, er hovedårsagen til, at ideen om Lynetteholmens pludselig er opstået. Hastværket er klart på side 13 i rapporten: "Anlægsarbejderne med etablering af øens afgrænsning (perimeteren) forventes sat i gang ultimo 2021 og løbe indtil 2025. Da Københavns Kommunes restkapacitet til modtagelse af forurennet og ren jord er begrænset, planlægges Lynetteholm etableret, så der kan modtages jord fra 2023."

Ideen til holmen kan være udmærket, men kortsigtet planlægning af den trafikale infrastruktur med dårlige løsninger til følge kan ikke begrundes med deponi-problemer. Der kan og skal skabes midlertidige løsninger med overskudsjord, så den trafikale infrastruktur kan komme på plads før deponeringen begynder. Længere transport med jord til deponi end hidtil kan ikke begrunde dårlige trafikale løsninger, som byen skal leve med i 100 år.

Da der skal skabes en Østlig Ringvej om København fra Svanemøllehavnen i nord til motorvejssystemet på Amager i syd, er det oplagt at starte med ringvejsforbindelsen, så den kan benyttes til de mange transporter af jord til den kommende Lynetteholm. Ringvej og holm skal etableres hånd i hånd, men i rigtig rækkefølge. Det vil indebære en betydelig trafikale aflastning i forhold til den aktuelle plan med den modsatte rækkefølge.

Vejforbindelsen er så småt på vej fra Svanemøllehavnen til Nordhavn og kan derfra med til- og frakørsler de nævnte steder føres videre som tunnel under den kommende Lynetteholm til Refshaleøen og evt. via Prøvestenen til enten Øresundsmotorvejen formentlig øst for fra-/tilkørsel 15 eller til Amagermotorvejen formentlig ved udfletning 20/København C. Ved førstnævnte motorvejstilslutning vil ringvejen kunne betjene lufthavnen, mens det næppe er tilfældet for sidstnævnte.

...

Miljøkonsekvensrapporten indeholder en række vurderinger, der spænder fra ubegrundede til misvisende. De bliver omtalt nedenfor.

Prøvestensvej med dæmning og bro over sejløb til Refshaleøen hegner havne inde

Ifølge den foreliggende plan skal Prøvestenskanalen med havnen til Københavns Motorbådsklub og Margretheholm Havn hegnes inde af henholdsvis en dæmning med et gennemsejlingsrør i kanalen og en bro over havneløbet til Margretheholm Havn:

"Jorden til Lynetteholm skal transporteres med lastbil via en ny vej over Prøvestenen, fra Prøvestensbroen i syd, langs vestsiden og via ny dæmning til Kraftværkshalvøen til modtageanlægget på Refshaleøen. Krydsning af Margretheholm Havn vil ske via en oplukkelig bro, så lystsejlere kan passere. Det er muligt at udføre en dæmning over Prøvestenskanalen med en rørføring, så de fleste både fra Københavns Motorbådsklub kan komme ind og ud af havnen."

Vurderingen af, at "de fleste" af Københavns Motorbådsklubs både kan komme ud fra havnen er jo reelt indholdsløst. Om Margretheholm Havn hegnet inde bag en klapbro hedder det:

"Endelig vurderes det, at sejlads til og fra Margretheholm Havn får en moderat påvirkning, grundet anlægget af en dæmning med oplukkelig bro på tværs af indsejlingen til havnen. I driftsfasen vil påvirkningerne af sejladsen, der skyldes selve tilstedeværelsen af Lynetteholm, fortsat gælde. Det vurderes desuden, at sejlads til og fra Margretheholm Havn får en væsentlig påvirkning, da den vil være afhængig af hvor meget broen i dæmningen er åben."

I ovenstående afsnit er vurderingen "moderat påvirkning" ubegrundet og absurd, mens vurderingen "væsentlig påvirkning" i driftsfasen næppe er en overdrivelse. 700 vogntog i døgnet skal passere broen mange år ud i fremtiden. En havn med sejlbåde hegnet inde bag en trafikung bro er en døende rekreativ aktivitet. Man kan få vished ved at betragte Tuborg Havn, hvor det nordlige havneløb er afskærmet af en klapbro på Tuborg Havnevej, der kun benyttes af beboerne i Tuborg Sundpark. I det nordlige havneløb finder man normalt kun et par sejlbåde.

Problemerne for Prøvestenskanalen og Margretheholm Kanal kan undgås ved at anlægge den endelige Østre Ringvej først i stedet for sidst.

Fravalget af Lynetteholmen som ø og lukningen af Lynetteløbet

Ifølge Miljøkonsekvensrapporten afvises udformningen af Lynetteholmen som ø med klar adskillelse fra Refshaleøen og bevarelse af Lynetteløbet "med henvisning til:

- Begrænsning af åbninger mellem havnen og Øresund af hensyn til kommende klimasikring.
- Større åbning eller sejlmulighed vil betyde væsentlige meromkostninger til påtænkte etableringer af Østlig Ringvej og metrobetjening af Lynetteholm."

Den første vurdering er rigtig, men samtidig forkert. Der planlægges klimasikrende sluseanlæg i Kronløbet og Kalvebodløbet, så et tredje sluseanlæg i Lynetteløbet vil naturligvis være en kompleksitet og meromkostning, man gerne vil undgå. Men det fremgår samtidig af rapporten, at: "Fra år 2024 vil der imellem Kalkbrænderihavn og Orientbassinet blive etableret en kanal som mindre både kan benytte."

Kanalen mellem Kalkbrænderihavn og Orientbassinet vil ikke kunne passeres af sejlbåde bl.a. pga. lave broer, men den skal i givet fald klimasikres med sluser, for der er aktuelt ingen planer om et tilsvarende sluseanlæg ved Kalkbrænderiløbet. Det kan der selvfølgelig komme, men ved en afvejning af et bevaret

klimasikret Lynetteløb og et klimasikret Kalkbrænderiløb må adgangen til og fra Københavns Havn for gæstesejlere og sejlerne i havnen f.eks. Langelinies Lystbådehavn og Christianshavns Kanal veje tungt.

Det andet af ovenstående argumenter om meromkostninger ved anlæg af Østre Ringvej og metrobetjening er heller ikke underbygget eller rigtigt. Det giver kun mening, hvis alternativet til en tunnel er anlæg på land i niveau. Men ingen politiker drømmer om en ringvej eller metro enten langs Amager Strandpark eller gennem Amagerfælled. Østre Ringvej bliver en tunnel.

Samtidig ved vi fra anlægget af Nordhavnsvej med to stykker vej og en kort cut&cover-tunnel, at en boret tunnel er konkurrencedygtig i pris, når der er tale om rimeligt lange afstande – jo længere jo bedre. Den nuværende Nordhavnsvej med tunnel bliver nu suppleret med en cut&cover-tunnel under Svanemøllehavnen til Nordhavn. Denne samlede konstruktion i to etaper giver ingen besparelse i forhold til en boret tunnel fra Lyngbyvej til Nordhavn, der år tilbage blev undersøgt som alternativ til den nuværende og kommende løsning. Og fra Nordhavn er afstanden til Øresunds-/Amagermotorvejen mere end det dobbelt af afstanden fra Nordhavn til Lyngbyvej. Alt taler for en boret tunnel til Østre Ringvej sydpå fra Nordhavn.

Lystbåde og kajaker i Kronløbet i stedet for Lynetteløbet

En lukning af Lynetteløbet vil indebære, at lystsejlere af forskellig art skal gennem et langt Kronløb i selskab med kommerciel skibsfart i en helt anden vægtsklasse: Oslobåden, krydstogtskibe på begge sider af løbet og containertrafik med lastning og losning. Det tillægges ikke større betydning i Miljøkonsekvensrapporten:

"I anlægsfasen vil opførelsen af Lynetteholm medføre en række permanente ændringer af de eksisterende forhold, hvor særligt lukningen af Lynetteløbet og deraf afledte flytning af lystsejlere, kajaker, kanoer og robåde til Kronløbet er en moderat ændring i forhold til i dag."

Det kan kun være skrevet af personer, der ikke har prøvet at passere Kronborg for sejl eller personer, der synes at Oceankaj i forlængelse af de øvrige havneanlæg i Nordhavn er en kort strækning.

Endelig indeholder rapporten en helt fejlagtig vurdering af trafikken med fritidsfartøjer i Kronløbet i dag:

"Det er vurderet, at for de rekreative interesser forbundet med små både vil påvirkningen være moderat. For de rekreative interesser forbundet med lystbådssejlads er det vurderet at påvirkningen vil være lille, da der allerede i dag er flere af disse der benytter Kronløbet."

Formuleringen "flere af disse" er egentlig meningsløs, men sammenhængen leder frem til en opfattelse i retning af 'en del'. Det er objektivt forkert. Efter fire års dagligt arbejde på Langelinie Allé med udsigt over både Kronløb og Lynetteløb vil jeg vurdere, at mindre en fem procent af alle fritidsfartøjer samt mindre kommercielle fartøjer benytter Kronløbet. Langt hovedparten sejler gennem Lynetteløbet. Selv både fra havnen ved Amerikakaj med kurs nordpå sejler altovervejende gennem Lynetteløbet. Af indlysende årsager, fordi det er meget ubehageligt at være i små både i Kronløbet og risikere at blive mødt af store skibe.

Sikkerhed taler klart for at bevare Lynetteløbet. Sikkerhed er baggrunden for, at det fremgår af By & Havns reglement for Københavns Havn om fritidsfartøjer, at "Sejlads til og fra Københavns Havn i den nordlige del af havnen må alene foregå gennem Lynetteløbet."

Tage Otkjær

Fra: Bjarne Eilertsen
Sendt: 13. december 2020 11:43
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm Høringssvar

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Høringssvar vedrørende den planlagte Lynetteholm

Et stort område med godt sejladsfarvand skal fyldes helt op med jord, indsejlingskanalen til København vil fremover blive en meget smalt farvand, hvor både erhvervsfartøjer (krydstogsskibe, færger, flåde fartøjer, containerskibe etc.) og alle former for store og små lystbåde skal passere ind og ud af havnen - det bliver et sikkerhedsmæssigt mareridt med åbenlys risiko for kollisioner.

Flere sejlkubber mister reelt deres fri adgang til det åbne hav. Læg dertil, at der i det storstilede anlægsprojekt Lynetteholm, Københavns nye ø, ikke er tænkt en eneste ny lystbådehavn ind som kompensation i den nye bydel. Det er med andre ord en katastrofe for alle sejlere i hovedstaden.

Fritidssejlere har i over 35 år sejlet ind og ud af Københavns Havn gennem Lynetteløbet, og kapsejlere fra flere klubber har deres faste baner netop her. Alt det ophører, hvis Lynetteholmen gennemføres som planlagt. I den skitse, der er lagt frem, har man overhovedet ikke antydning om en lille åbning om en lystbådehavn.

København er en havn. Det ligger jo i selve bynavnet. Nu bliver det åbenbart til Køben-sø, hvor kun udlejningsjoller kan tumle rundt. Der bliver tomt i kanalerne omkring Christianshavn, Wilders Plads, hele kajen fra Ofelia Plads forbi Amalienborg og ikke mindst Langelinie lystbådehavn. Med forslaget her, hvor man nærmest gør det umuligt at sejle ind og ud, og samtidig ingen intentioner har om at anlægge nye havne, bliver Københavns identitet som havneby helt udvandet!

Der er på blandt andet Refshaleøen masser af uudnyttet byggejord, som kan dække boligbehov mange år frem i tiden. At der mangler byggejord i København er et politisk postulat uden hold i virkeligheden. Bemærk også, hvor vanskeligt det er at sælge nybyggede ejerlejligheder på Amager og i Sydhavnen. I stedet forsøger man nu at udleje disse boliger.

Lær af f.eks. Holland, hvis det altså reelt er nødvendig at indespærre Københavns havn. Byg et dige med 2 sluser; én til erhvervsfartøjer og én til lystbåde. Sluserne skal selvfølgelig stå åbne altid - bortset fra de 2 dage hvert 10.år, hvor der er fare for oversvømmelse.

Jeg håber naturligvis, at dette mærkelige projekt lider en stille død som luftkastel og at der som et konstruktivt alternativ etableres et dige, hvis det altså er nødvendigt.

Med venlig hilsen - en passioneret lystsejler og stor elsker af Københavns Havn og livet dér

Bjarne Eilertsen

Fra: Anna Elena Petersen
Sendt: 16. december 2020 09:43
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar vedr. etablering af jordkørsel til Lynetteholmen

Hej,

Jeg er beboer på Margretheholmen. I forbindelse med etablering af jordkørsel til Lynetteholmen ønsker jeg kraftigt svar på følgende uafklarede emner:

- Hvordan skaber vi en sikker skolevej for vores børn på Forlandet/Refshalevej, når der de næste tre år bliver øget tung trafik her?
- Hvordan sikres det, at luft- og vandkvaliteten på Margretheholmen ikke forringes mens Lynetteholmen anlægges?
- Hvilke gener kan vi forvente fra det store "arbejdsareal" der er udlagt tæt ved vores bade/bådbro?
- Hvordan minimeres støjgener for os på Margretheholmen?
- Det bør undersøges at etablere en "cut and cover" løsning under indløbet til Margretheholm Havn i stedet for den dæmning med svingbro der er lagt op til.

Ser frem til at få svar på spørgsmålene.

Med venlig hilsen
Anna Elena Enggaard
Beboer på Margretheholmen.

Fra: Charlotte Bech
Sendt: 16. december 2020 13:07
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Kære Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen,

Jeg vil bede jer indtrængende om at begynde at ændre jeres byplanlægning radikalt, så I begynder at planlægge ud fra hensynet til indbyggernes trivsel, sundhed og lykkefølelse.

Jeg taler her til jeres højere samvittighed - for der kommer jo en dag, hvor I bliver stillet til regnskab for alle de handlinger og beslutninger, I har foretaget i jeres liv, og hvor det bliver vurderet, om beslutningerne har været med tanke på jeres medmenneskers sundhed og lykke end om I har haft andre motiver.

I stedet for at tilfredsstille jeres kortsigtede plan om at få indtægter fra ny mulige byggegrunde på Lynetteholmen og i Nordhavnkvarteret etc., investorer fra Hong-Kong, amerikanske renoveringsfirmaer, engelske byggefirmaer og danske boligspekulanter og skatteindtægter til Københavns Kommune - så tænk på jeres medmenneskers trivsel, sundhed og lykke.

Det vigtigste er at reducere befolkningstætheden og forureningen i København.

Vi skal ikke have flere byggerier i København, vi skal have færre indbyggere.
Stop for indflyttere.

Flyt uddannelserne ud i de små byer på Als, Mols, Mors, Vestkysten på Jylland,, Fyn og Sjælland, Lolland, Falster, Nordjylland, etc.,

Riv højhusene ned, lav flere grønne områder i hele Storkøbenhavn.

Riv alle højhusene ned langs hele waterfronten og genetabler den blide smukke danske sandstrand og lad der være 500 meters zone hvor byggerie er forbudt mellem vand og byggeri.

Det har taget jordkloden flere millioner af år at skabe den vidunderlige kyststrækning på østsiden af København med hvide sandstrande, det milde blide udtryk, som er så sundhedsfremmende og skønt. Det er så for nylig blevet respektløst fjernet af store gravkøer fordi kommunen har trang til at sælge dyre byggegrunde og tilfredsstille investorer og boligspekulanter.

Kystsstrækningen med den hvide sandstrand skal genetableres hurtigst muligt.

Fjern alt der som er bygget ud til vandet i grådighedens og egoismens navn.

Genetabler naturen så det kan komme alle til gode.

Lav flere grønne områder overalt i byen. Riv hele Ørestaden ned.

Riv de befolkningstætte områder ned og lav hyggelige små lokalsamfund, hvor mennesker kan trives.

Det vil være intelligente beslutninger, som vil sikre en sund befolkning, og desuden skabe afstand, vor corona er kommet for at blive, og der kommer også andre nye infektioner til i fremtiden.

Vi bør for tæt og der er for stor sygdomsrisiko ved det.

Lynetteholmen kan anlægges som moleforstærkning hvis det bliver 100% fredet grønt område hvor byggeri er absolut forbudt.

I skal ikke bruge undskyldningen for at lave klimasikring til at opføre flere byggerier og sælge byggegrunde og tilfredsstille boligspekulanterne.

Jeg ser frem til en intelligent byplanlægning i vores smukke by.

Med venlig hilsen
Læge Charlotte Bech

Fra: Brian Bendsen --
Sendt: 18. december 2020 06:23
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Som beboer på margretheholmen, med 2 børn der hver dag cykler selv til Christianshavn skole, er jeg interesseret i følgende uafklarede emner:

- Hvordan skaber vi en sikker skolevej for vores børn på Forlandet/Refshalevej, når der de næste tre år bliver øget tung trafik her?
- Hvordan sikres det, at luft- og vandkvaliteten på Margretheholmen ikke forringes mens Lynetteholmen anlægges?
- Hvilke gener kan vi forvente fra det store "arbejdsareal" der er udlagt tæt ved vores bade/bådbro?
- Hvordan minimeres støjgener for os på Margretheholmen?
- Det bør undersøges at etablere en "cut and cover" løsning under indløbet til Margretheholm Havn i stedet for den dæmning med svingbro der er lagt op til

// Brian Sejer Würtz Bendsen

Fra: Niels Tolstrup ·
Sendt: 22. december 2020 20:09
Til: VVM-Sager
Emne: lynetteholm

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

ifm miljørapporten bør man overveje at sejle al eller en del af jorden fra Køge Havn. Dette vil reducere transporten og miljøpåvirkningerne med transport igennem København med lastbiler. Køge Havn har i over 10 år opereret et jordmodtagelsesdepot hvor jorden er brugt til havneudvidelsen i Køge. Man har derfor stor erfaring med dette og man kunne lade lastbiler køre direkte fra motorvejen til køge havn udenom bebyggelse, losse jorden på kajen eller evt direkte ned i specialpramme (med bundåbninger til dumpning). Disse pramme kan så trækkes til Lynetteholmen med slæbebåd - evt flere ad gangen - hvor de kan dumpe jorden direkte hvor der er behov for det og prammene kan returnere til Køge Havn til næste tur.

dette burde på alle måder give en meget mindre miljøpåvirkning og meget mindre støj i kbh end transport med lastbiler igennem københavn.

--

Med venlig hilsen /With best regards
Niels Tolstrup
Owner/Director
Strategic Advising
Master in Transport and Maritime Management

Fra: Lone Ellersgård
Sendt: 28. december 2020 12:45
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Nej tak. Der må være andre måde at udvide byen på mod syd, og vest

Sendt fra min iPhone

Fra: Mathias Fønss
Sendt: 28. december 2020 10:14
Til: VVM-Sager
Emne: Høring omkring etablering af Lynetteholm

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Kørsel af jord med lastbiler vil i årevis forvandle dele af København - særligt Øst Amager - til et helvede med massive problemer omkring støj, støv, forurening fra dieseldrevne lastbiler samt trafikalt kaos.

Det eneste rigtige er at sejle jorden ind i stedet.

Mvh.
Mathias Fønss

Fra: John Frisenvænge
Sendt: 30. december 2020 20:53
Til: VVM-Sager
Emne: VVM-høring, Lynetteholm
Vedhæftede filer: Lynetteholm_høringssvar om grønbroget tudse.PDF

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 8924094

Høringssvar til miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm.

Undertegnede finder miljøkonsekvensrapporten mangelfuld på baggrund af, at COWI undlader at forholde sig til de fremtidige forhold for grønbroget tudse. Grønbroget tudse er omfattet af den strenge EU-beskyttelse (bilag-IV art). En fyldestgørende belysning af miljømæssige påvirkninger er afgørende for, at der kan blive truffet de nødvendige forholdsregler i forhold til blandt andet beskyttelse af sårbare naturværdier.

COWI begrundet blandt andet den manglende vurdering i forhold til grønbroget tudse i antagelser, der til dels beror på en ufuldstændig eksponering af de københavnske forekomster af arten i Danmarks Miljøportal. Forfatterens manglende kendskab til artens udbredelse og status i området kan imidlertid ikke på nogen måde berettige, at en strengt beskyttet dyreart ignoreres.

I det vedhæftede dokument begrundet jeg, hvorfor det ikke kan udelukkes, at grønbroget tudse også fremover vil findes nær projektområderne på Nordøstamager og derfor skal inddrages ved vurdering af konsekvenser og behov for afværgeforanstaltninger. Projektet vil også have konsekvenser i Nordhavnen, hvor bestanden er noget bedre belyst.

Jeg kan desuden sandsynliggøre, at individer fra den nuværende bestand af grønbroget tudse i Nordhavn i fremtiden vil indvandre til de nye opfyldsområder på Lynetteholm.

Endelig savnes en vurdering af de kumulative effekter af Lynetteholm, byudvikling mm. på den samlede metapopulation af grønbroget tudse i Københavns og Amagers kystområder.

Mangelfuld behandling af EU-beskyttede arter er en retlig mangel, der kan gøre miljøkonsekvensrapporten ugyldig og medføre væsentlige forsinkelser af projektet.

Samtidig indebærer projektet såvel store risici som store muligheder for at sikre den Københavnske bestand af grønbroget tudse, der konstant trues af byudvikling, fragmentering, og tilgroning af levesteder.

På trods af den formelt strenge beskyttelse er grønbroget tudse reelt dårligt beskyttet i København, da størsteparten af artens ynglesteder findes på privat- og selskabsejede arealer. Ejerne af disse arealer har ingen interesse i at sikre en langtidstabil bestand af grønbroget tudse, da forekomsten hindrer økonomisk fordelagtig udnyttelse af grundene.

Der eksisterer ikke en overordnet forvaltningsplan eller systematisk artsovervågning, og det er derfor svært at gennemføre målrettede tiltag, der kunne gøre bestandene robuste nok til at klare den forstyrrelse, som byudviklingen medfører.

Bestandsrettede tiltag gennemføres ukoordineret og projektvis, som reaktion på konkrete myndighedskrav. Og ikke altid hensigtsmæssigt i forhold til artens biologi. Andre påvirkninger foregår uden afværgeforanstaltninger, da de ikke kræver selvstændig myndighedsinvolvering. I "stille perioder" foregår desuden en tilgroning af levesteder, og ynglesteder forringes ved udsætning af fisk.

Denne forvaltningsmæssige svaghed gør det ekstra påkrævet, at store projekter som Lynetteholm gennemføres under varetagelse af et "ekstremt forsigtighedsprincip" i stedet for den sædvanlige "netop godt nok" proportionalitet.

Men i bedste fald kan Lynetteholm også blive et projekt, der sikrer denne særegne pionerart levesteder i de 30 år, som etablering af øen forventes at vare. Eller længere endnu, idet dens kystnære levevis passer fint sammen med intentionerne om genskabelse af karakteristisk kystnatur på øens østside. Helt i overensstemmelse med de naturrettede elementer i projektet. Dette forudsætter dog, at man allerede i Miljøkonsekvensrapporten tager arten alvorligt.

Med venlig hilsen,

Biolog John Frisenvænge

Høringsvar om grønbroget tudse i området ved det kommende anlægsprojekt Lynetteholm.

Af biolog John Frisenvænge, Hvidovre.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 30. november 2020 sendt miljørapport for Lynetteholm i offentlig høring ind til 25. januar.

I det følgende kommenteres miljøvurderingens konklusioner i forhold til grønbroget tudse, der er en strengt beskyttet art i forhold til EU-jura (bilag-IV art).

Undertegnede arbejder til daglig med miljøvurdering i forhold til bl.a. strengt beskyttede paddearter. Jeg har som konsulent for private og offentlige kunder et mere indgående kendskab til bestandene af grønbroget tudse omkring København end det vidensgrundlag, som ligger til grund for miljøvurderingen. Derved kan jeg se, at miljøvurderingen er utilstrækkelig i forhold til grønbroget tudse.

En fyldestgørende belysning af miljømæssige påvirkninger er afgørende for, at der kan blive truffet de nødvendige forholdsregler i forhold til blandt andet beskyttelse af sårbare naturværdier.

I forhold til bilag-IV arter gælder, at et projekt, der indebærer ødelæggelse eller beskadigelse af arternes yngle- og rasteområder, eller som resulterer i forsætlig (dvs. forudsigelig) forstyrrelse eller drab på individer, æg eller yngel, er ulovligt.

Enhver miljøvurdering i forhold til en bilag-IV art skal forholde sig til mulige påvirkninger af artens bevaringsstatus i området. Viden om udbredelse, status og levesteder giver mulighed for at vurdere artens sårbarhed overfor påvirkninger som følge af projektet. På denne baggrund kan der planlægges afværgeforanstaltninger, som sikrer at projektet kan gennemføres på lovlig vis. Kortlægning af bestandene er også en forudsætning for effektiv og målrettet gennemførelse af afværgeforudsætningerne.

Mangelfuld behandling af EU-beskyttede arter er tillige en retlig mangel, der kan gøre miljøkonsekvensrapporten ugyldig og medføre væsentlige forsinkelser af projektet.

I forhold til padderne oplyses følgende i miljøkonsekvensrapporten (afsnit 21.2.3, s. 444):

Ifølge Danmarks Miljøportal /248/ og Naturbasen /249/ er der ingen tidligere registreringer af fredede padder eller padder beskyttet efter habitatdirektivets bilag IV på Refshaleøen. Dette betyder ikke, at de ikke findes i området, snarere at der ikke er gennemført eftersøgning efter padder, eller at paddefund ikke er gjort offentlige. Det fremgår i en rapport fra 2008 udarbejdet af Amphi Consult i forbindelse med et vindmølleprojekt på Avedøre Holme, at der er registreret grønbroget tudse på Lynetten i 2006 /250/. Der blev ikke hørt eller set nogen individer af grønbroget tudse i forbindelse med eftersøgningen af arten. Der er tidligere konstateret grønbroget tudse på Skanskas areal vest for område I. Skanska har i forbindelse med fremtidige planer for grunden fået tilladelse af Miljøstyrelsen til at flytte tudserne, og der er derfor ikke søgt efter dem i området. På den baggrund vurderes påvirkningen på padder ikke i det følgende.

Manglende viden om udbredelsen og et – i øvrigt ikke nærmere beskrevet – paddeflytningsprojekt på Nordamager bruges som argument for, ikke at vurdere mulige påvirkninger af grønbroget tudse.

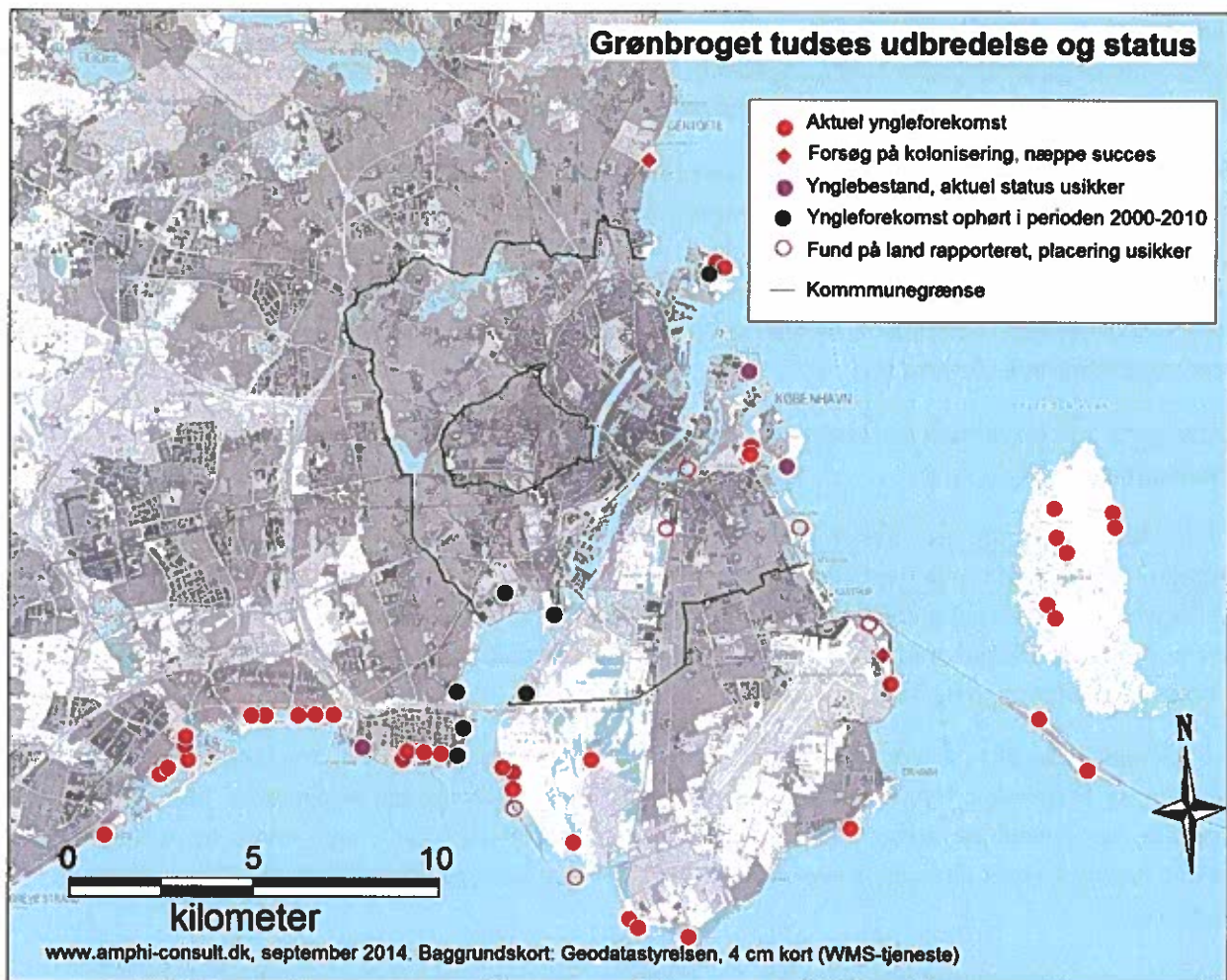
Det er bemærkelsesværdigt, at COWI ikke har haft rådighed over Københavns Kommunes naturovervågningsrapporter, herunder kortlægning af grønbroget tudse på Amager og i Nordhavn i 2006¹. Det er en beklagelig kendsgerning, at disse resultater, såvel som resultaterne af By og Havns og Skanskas naturovervågning af grønbroget tudse hhv. i Nordhavn og Kløverparken ikke er gjort tilgængelige via Danmarks Miljøportal. Det meste af den "private" naturovervågning er udført som konsekvens af myndighedsarbejde og må derfor antages at være indgivet til relevante myndigheder som dokumentation for gennemførelse af afværgeforanstaltninger.

Undertegnede har i en rapport til Københavns Kommune i 2014 opsummeret den eksisterende viden om udbredelsen af grønbroget tudse i kommunen². Nedenstående kort, der stammer fra denne rapport, giver et godt indtryk af artens udbredelse i Hovedstadsområdet. Denne form for overblik over bestande og udbredelse er en afgørende forudsætning for at kunne vurdere påvirkning af yngle- og rasteområder for en bilag-IV art. Omkring København, hvor bestandene findes fordelt på forskellige kommuner og flere steder på private arealer, er dette overblik kun muligt i kraft af min involvering i stort set alle naturovervågningsprojekter for sjældne padder i Hovedstadsregionen igennem de seneste 20 år, samt de oplysninger, der trods alt findes på Miljøportalen. Dette arbejde er udført som konsulent for diverse private og offentlige kunder, hvorfor jeg må henvise til de relevante naturovervågningsrapporter for detaljer.

Som Figur 1 viser, har arten en kystnær udbredelse i og omkring Hovedstaden. Grønbroget tudse har en forkærlighed for sparsomt bevoksede, ekstensivt benyttede områder med høj solindstråling. Sådanne levesteder finder arten blandt andet i ældre havne-industriområder, idet disse er rige på lysåbne arealer med ruderatkarakter (Kløverparken, Refshaleøen/Lynetten, Sydhavn). I Sydhavnen og måske også på Refshaleøen er arten forsvundet bl.a. pga. fjernelse af dennes ynglesteder.

¹ Undersøgelser af padder og krybdyr i København 2006. Nordamager: Lynetten, Pyrolysegrunden og Benzinøen. Rapport fra Amphi Consult til Københavns Kommune 13. oktober 2006.

² Beskyttede arter af padder og krybdyr i Københavns kommune. Status og muligheder for pleje. Rapport fra Amphi Consult til Københavns Kommune. 2. udgave, 27. oktober 2014.



Figur 1. Status for hele metapopulationen af grønbroget tudse ca. 2014. Kortet er fra Københavns Kommunes statusrapport (se fodnote 2). Overvågning af de fleste bestande siden 2014 har ikke ændret væsentligt ved dette udbredelseskort. Dog synes nogle bestande at være gået tilbage.

Det kan også undre, at COWI i en så vigtig sag har nøjedes med at eftersøge grønbroget tudse på Refshaleøen men ikke har forsøgt at skabe sig et aktuelt overblik over bestanden ved at kortlægge mulige ynglesteder andre steder. Skanska har godt nok fået dispensation fra Miljøstyrelsen til at indfange og flytte voksne tudser fra det vigtige ynglested på Kløverparken i 2020, men der vil fortsat være en del af bestanden tilbage i området i nogle år fremover. Dels fordi det kræver en intensiv indsats at flytte alle de ynglende tudser, og nogle individer kan være overset. Og dels fordi de unge dyr, som endnu ikke var kønsmodne i 2020, vil vende tilbage i løbet af de kommende år. Nogle vil måske finde andre ynglesteder, hvis Skanska i mellemtiden har opfyldt det gamle. Det er for overilet bare at konkludere, at et projekt som man ikke kender i detaljer, har fjernet arten helt fra området.

Dertil kommer muligheden for eksistens af ukendte ynglebestande på Prøvestenen, hvor tudserne ynglede på opfyldt område i 2006 og nogle år frem. Det konkrete ynglested er væk nu, men vaskebassiner og regnvandsopstuvninger på jordbehandlingsanlæg kan potentielt have opretholdt en bestand af grønbroget tudse i området og danne grundlag for fremtidige forekomster. Prøvestenen er stort set utilgængelig for offentligheden, og vidensgrundlaget er dermed sparsomt.

Hvis det viser sig, at der fortsat findes bestande af grønbroget tudse på Nordamager når arbejderne går i gang, vil trafik og jordarbejder kunne udgøre en – uforudset – trussel imod bestanden. Dette kan også føre til forsinkelser af arbejder på grund af manglende forudseenhed.

Dertil kommer, at Nordhavnsområdet kommer til at indgå i Lynetteholmprojektet, når jorddepoterne anvendes som mellemdeponi. Under miljøovervågning i NOVANA er der i 2020 fundet ynglefremkomster af grønbroget tudse i de opfyldte områder, som skal anvendes til mellemdeponat for jord, og hvorfra afskibning af jord til Lynetteholm skal udgå. Dette arbejde vil kunne skade den lokale bestand i Nordhavn. Dette forhold er ikke taget i betragtning, da man besluttede at der ikke var bestande af grønbroget tudse, som var relevante at vurdere i forhold til.

Endelig mangler en vurdering af kumulative effekter på grønbroget tudses metapopulation langs Øresundskysten.

For det første på Nordøstamager, hvor virkningen af projektet skal adderes til effekten af jordarbejder og byggeri i Kløverparken. Hvis der findes andre ynglesteder på Nordøstamager end i Kløverparken, vil Miljøstyrelsens dispensation til flytning af tudser fra Kløverparken og ledsagende tilladelse til at nedlægge yngle- og rasteområder i området svække bestanden, snarere end at redde den. I særlig grad, hvis det ikke lykkes at indfange og flytte hele bestanden.

For det andet i Nordhavn, hvor jordarbejder, udsætning af fisk på ynglesteder og fremtidige planer om vejanlæg og byggeri kan true bestanden på kort og langt sigt. Miljøstyrelsens dispensation til Skanska til nedlæggelse af yngle- og rasteområder ved Kløverparken kan desuden fjerne muligheden for at Nordhavnsbestanden via Amager Strandpark kan udveksle individer med bestandene ved Kastrup Lufthavn og på Sydamager.

En sidste grund til at grønbroget tudse ikke kan ignoreres, er at projektet igennem 30 år vil skabe nye egnede levesteder for Nordhavnsbestanden på Lynetteholm.

Grønbroget tudse er en pionerart med et betydeligt spredningspotentiale. Arten har i over 20 år været kendt fra det areal, der nu kaldes Kløverparken. Antagelig fra dette udgangspunkt har tudserne koloniseret levesteder ved Lynetten og derpå fundet frem til Nordhavnen – to "spring" på hver ca. 2½ km. Det sidste med krydsning af vandområder, der er bredere end den fremtidige afstand imellem Nordhavn og Lynetteholm. Kolonisering af nye ynglesteder over en afstand på 3-4 km er ikke umulige for arten, hvis det mellemliggende terræn er gunstigt for den. Grønbroget tudse har været i stand til at kolonisere samtlige de områder, som blev inddæmmet og opfyldt i forbindelse med etableringen af Øresundsforbindelsen: Peberholm, arealer ved tunnelfabrikken i Nordhavnen og arealer ved Kastrup Lufthavn. Senest er tudserne begyndt at yngle i vandsamlinger i det nye jorddeponat i Nordhavn.

Det er på den baggrund meget sandsynligt, at grønbroget tudse vil indfinde sig på Lynetteholm, så snart der er etableret tørt land inden for spunsen. Da Lynetteholm delvist "sælges" som et naturskabelsesprojekt, vil det være oplagt at se dette som en mulighed og ikke kun som en risiko. Under alle omstændigheder bliver man nødt til at forholde sig til, hvordan indvandring af grønbroget tudse på opfyldsarealerne skal håndteres.

Hvidovre, 30. december 2020.

Høringsvar til Miljøkonsekvensrapporten, Lynetteholm

Indsendt 02.januar 2021 af:
Kasper Dam Mikkelsen

Tema: Jordtransport

Problem: Koncentreret jordkørsel på stærkt trafikbelastet korridorer

Det virker stærkt underbelyst, at den bedste trafikale og miljømæssige løsning skulle være at føre samtlige jordkørsler gennem Torvegade, Stadsgraven, Vermlandsgade, Prags Boulevard og Amager Strandvej. Alle disse veje har beboelse og er allerede stærkt trafikalt belastet. Særligt, det forhold, at 60 % at de samlede jordkørsler tænkes ført gennem krydset Christmas Møller Plads er urealistisk. Det kryds er allerede brudt sammen i adskillige myldretidstimer, og det vil give forsinkelser for både jordkørslerne og al øvrig trafik, hvis så mange ekstra lastbiler forsøges presset gennem krydset. Amager Strandvej er smal og udfordret af eksisterende tung trafik, især fra Øresundsvej til Italiensvej, hvor lastbiler har svært ved at passere hinanden. Dertil er Nordøst Amager generelt svært tilgængelig med lange køretider fra store dele af byen, da jordkørslerne enten skal helt ud på det overordnede motorvejsnet og ned gennem Amager Strandvej eller gennem indre by og over det stærkt trafikbelastede havnesnit via Langebro eller Knippelsbro.

I miljøkonsekvensrapporten angives at jordkørslerne allerede foregår på de københavnske gader – men det vurderes ikke i tiltrækkelig grad, hvor store de lokale og globale miljøbelastninger er ved at koncentrere at jordkørsel via så svært trafikbelastede korridorer.

Forslag: Benyt destinationer for jord.

Det forslås, at undersøge en hybrid, hvor jorden både føres over land og sejles med pramme fra Nordhavnen. Nordøst Amager og Nordhavnen har geografisk set naturlige "jordoplade", hver især med relativt korte køreafstande med dertil mindskede lokale og globale miljøpåvirkninger. Nordhavn kan med fordel være destination for jord fra indre by og den nordlige og vestlige del af byen, mens Nordøst Amager med fordel kan være destination for jord fra den østlige og sydlige del af byen. Hvad forholdet mellem de to destinationer er, må bero på en nærmere analyse. Det bør samtidig undersøges om jorden til Nordhavnen ikke kan læsses direkte ned i pramme, som kontinuerligt sejles frem til Lynetteholmen. Derved spares en omlodsning og et mellemlager. Prammene kan lægge langs med én af de mange ubrugte kajarealer i Nordhavnen eller der udvikles en lille ny havn skræddersyet til formålet, eksempelvis ved den gamle tunnelelementfabrik.

Problem: Usikre cykel – og skoleveje, langs Amager korridoren.

For borgere i Nordøst Amager, er der en række ulemper forbundet med de nye jordkørsler gennem deres lokalområder. Cykelstierne langs Uplandsgade, Prags Boulevard og

Prøvestensbroen ligger direkte ud til vejen og vil blive endnu mere usikre at bruge med de mange jordkørsler. Dertil er der en række overgange af vejene som bliver endnu mere usikre og tæt på umulige i myldretiden. Det gælder eksempelvis krydset Laplandsgade/Uplandsgade, Strandlodsvej/Uplandsgade og Amager Strandvej/Prags Boulevard. Hvis alle de nedenstående forslag realiseres, vil det skabe bedre fremkommelighed for jordtransporterne og markant øget trafiksikkerhed, herunder sikre skoleveje til den nye Nordøst Amager skole.

Forslag 1 Cykelsti langs Kløvermarkens sydlige kant.

Den eksisterende cykelsti langs Kløvermarken (fra Kløvermarksvej til Laplandsgade) videreføres langs kløvermarken krat til frem til Raffinaderivej. Her kobler cykelstien til de eksisterende cykelstier langs Raffinaderivej og Ved Amagerbanen.

Forslag 2 Cykel- og gangsti langs Prags Boulevard og Prøvestensbroen.

Det eksisterende grønne forløb på Prags Boulevard fra Amagerbrogade til Strandlodsvej videreføres til det rekreative område Prøvestenen Syd. Der etableres en gangsti og dobbeltrettet cykelsti på det eksisterende grønne areal lige syd for Prags Boulevard mellem Strandlodsvej og Amager Strandvej. På det første stykke mellem Strandlodsvej og Ved Amagerbanen kan den eksisterede dobbeltrettede cykel og gangsti anvendes.

Fra Amager Strandvej videreføres gang og cykelstien på den kommunale grund syd for Prøvestensbroen og kanalen. Stien føres over kanalen lige inden kysten, og følger bilvejen henover dæmningen. Bilvejen flyttes en smule mod nord ved at bruge arealet fra den nuværende nordlige cykelsti og der etableres en klar adskillelse eller barriere mellem bilvej og sti.

Forslag 3 Krydset Strandlodsvej/Uplandsgade/Prags Boulevard

Krydset lukkes for biltrafik til og fra Strandlodsvej. Derved opnås en fredeliggørelse af et meget hektisk og usikkert kryds, og der skabes bedre fremkommelighed for lastbiler på Uplandsgade og Prags Boulevard. Skoleelever fra den nordlige del af Nordøst Amagers skoledistrikt kan benytte den foreslåede dobbeltrettede cykelsti langs kløvermarken fra Raffinaderivej til Strandlodsvej og kan krydse vejen på en dobbeltrettet cykelsti med eksisterende lysregulering, der efter få meter kobler til både den eksisterende cykelrute Prags Boulevard/ Ved Amagerbanen og planlagte cykelstier langs Strandlodsvej. Den del af Prags Boulevard, der løber langs den nye Nordøstamager skole kan i samme forbindelse omdannes til cykelgade.

Forslag 4 Krydset Amager Strandvej /Prags Boulevard /Prøvestensbroen

Krydset er meget udsat, da alle jordkørsler over land skal føres gennem dette kryds. En trafiksikker løsning er at lukke krydset for bløde trafikanter, og lave en cykel- og gangtunnel umiddelbart syd for krydset og kanalen – under Amager Strandvej. Derved opstår der også bedre fremkommelighed for jordtransporterne.

Forslag 5 Mindre krydsninger

Ved Amagerbanen: Hvis den eksisterende cykelrute anvendes frem til Ved Amagerbanen, kan der laves en simpel krydsning med midterheller godt tilbagetrukket fra lyskrydset (Ved Amagerbanen/ Prags Boulevard).

Krydset Uplandsgade og Laplandsgade sikres med cykelmidterheller eller eventuelt lysregulering

Problem: Det er dyrt at anlægge en ny vej på Prøvestensøen

I oplægget antages det, at der skal bygges en ny vej langs den vestlige kant af Prøvestensøen. Dette lyder som en dyr løsning.

Forslag

Benyt i stedet for den eksisterende vej "K-vej", der ser ud til at kunne anvendes på ca. 80% af strækningen på Prøvestensøen.

Tema: Sejladsforhold**Problem: Sejlads med sejlskibe bliver vanskeliggjort**

Lynnetløbet lukkes permanent, og sejlere fra indre by får en længere og farligere adgang til Øresund. Sejlere i Margretheholm havn bliver begrænset af spærretiderne på den nye bro. Sejlere i Københavns Motorbådsklub blive afskåret fra Øresund pga. den nye dæmning.

Forslag

Den oprindeligt planlagte lystbådehavn i Prøvesten Syd færdiggøres. Sejlere fra indre by, Margretheholm og Københavns Motorbådsklub tilbydes midlertidig eller permanent plads i den nye havn. Der er lange ventetider på bådpladser i Københavnsområdet, og de resterende mange pladser tilbydes til andre sejlere.

Problem: Mindre både, herunder robåde og kajaker får ringe adgang til Øresund

Lynnetløbet lukkes permanent og små motorbåde, robåde og kajaker tvinges over i samme løb som erhvervstrafikken. Dette skaber en meget usikker adgang til Øresund. Den nye kanal gennem Nordhavnen hjælper kun for nordgående trafik.

Forslag 1: Københavnerkanal til Margretheholm havn

Fra havnen ved Batteri sixtus er der under 200 meter uden bebyggelse til Margretheholm havn. Det forslås at etablere en standard "Københavnerkanal", så mindre fartøjer (uden mast) får en direkte og ufarlig adgang til Øresund og Amagers kyst. Kanalen etableres med en stormflodspor.

Forslag 2: Kanal gennem kraftværkshalvøen.

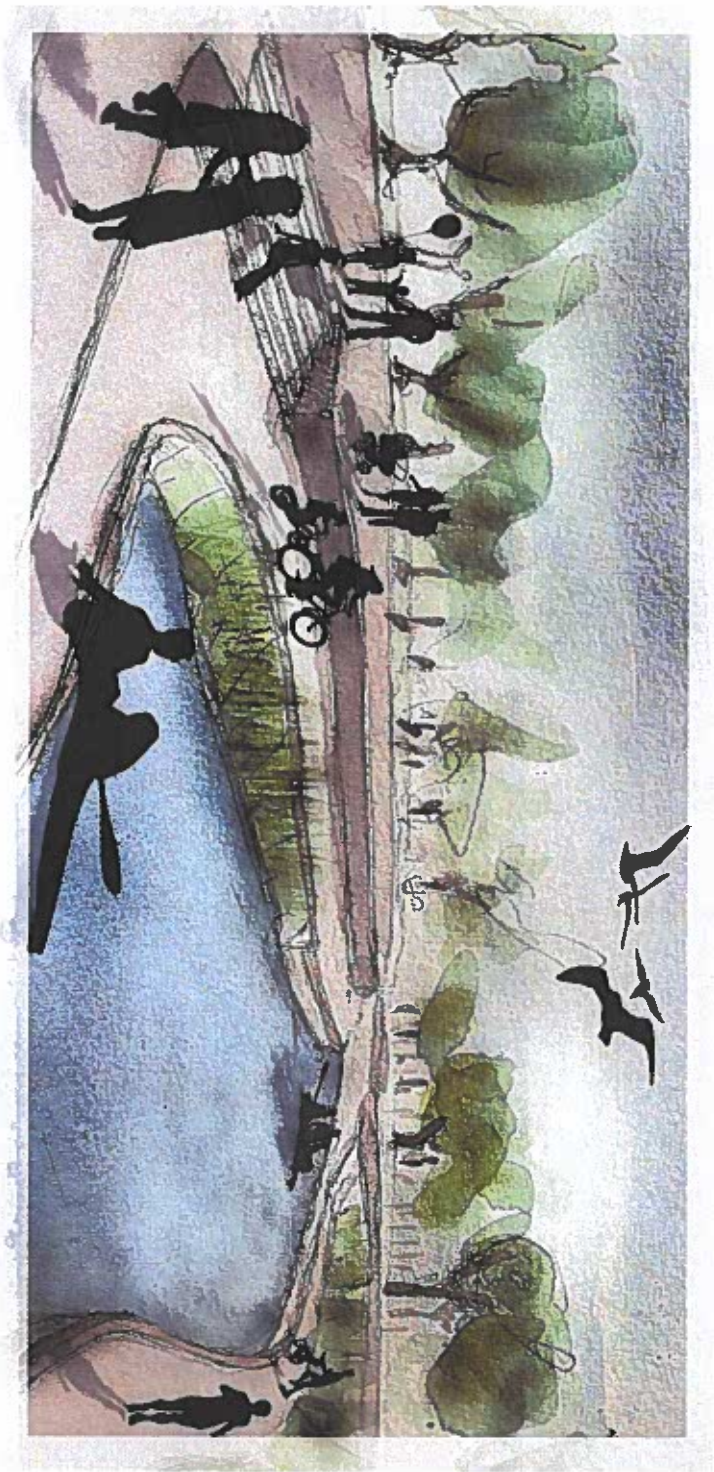
For roere og kajakroere har det længe været et ønske at forbinde Københavns havn med rolandet ved Østamager og Amager strandvej uden at skulle passere erhvervshavnene langs Øresund.

I forbindelse med anlægget af den nye vej over kraftværkshalvøen bør det undersøges om der i samme tracé kan anlægges en vandforbindelse, enten som gravet kanal eller som en vandvej der etableres på terrænet med slisker i hver ende. Eller en hybrid af den to.

Der henvises i øvrigt til rapporten "Den blå sti, en ny rekreativ forbindelse til Amager øst" fra 2010 der kan ses på dette link <https://docplayer.dk/16357073-Den-blaa-sti-en-ny-rekreativ-forbindelse-i-amager-oest.html> og er vedlagt i PDF.

DEN BLÅ STI

En ny rekreativ forbindelse i Amager Øst



INDHOLDSFORTEGNELSE

baggrund

- 4 Amager Øst Vandplan
- 5 Visionen Kort fortalt
- 6 Ny nærhed - større sikkerhed
- 7 Blå og Grønne stiforbindelser

den blå sti

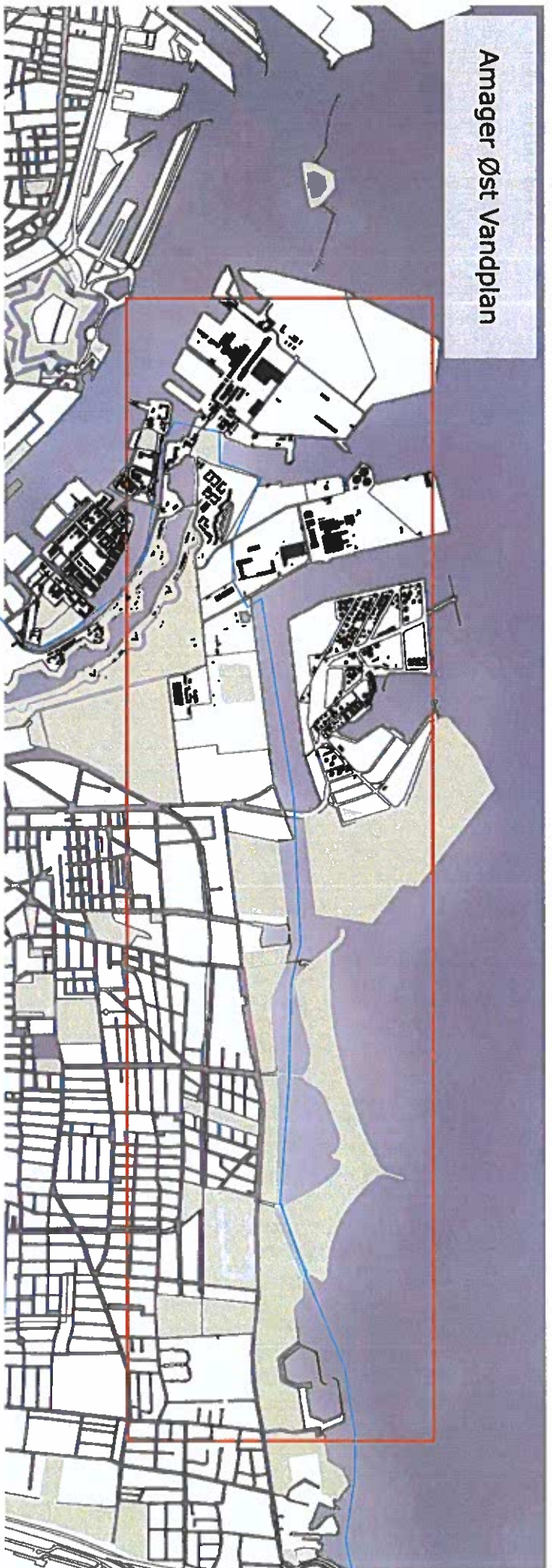
- 10 Brugere af Den Blå Sti
- 11 Størrelsesforhold
- 13 En gravet kanal
- 15 Betonelementer lagt på jorden
- 17 En akvædukt
- 18 Regnvandsopsamling
- 19 Alternative forbindelser

bilag

- 22 Rastepladser
- 23 Pejlemærker
- 24 Matrikler
- 25 Fredningszoner
- 26 Historiske Kort
- 27 Det grønne cykelrutenet
- 28 Det videre arbejde
- 29 Kreditering

BAGGRUND for den Blå Sti

Amager Øst Vandplan



Historien om Den Blå Sti

Det kan være svært at pege på én person, en forening eller en organisation der fandt på at skabe forbindelse mellem Amager Østkysts rofarvand og Københavns Havns kanaler. I forbindelse med arbejdet i den såkaldte "Vandgruppe" under temagruppen Idræt og Kultur i Bydeleplan for Amager Øst, havde flere af deltagerne udtrykt ønske om at skabe trykke og spændende sejlruter for kajakraere og småbådfolk i farvandet omkring Amager og Københavns Havn.

Det Maritime Ungdomshus, der dagligt i 5 år havde roet med børn, unge og voksne, havde oplevet, at sikker og fornuftig sejlads stoppede ved Amagerforbrændingen. Ideen til at grave en kanal ind til voldgraven eller Lynetten havn var derfor oplagt. Denne løsning fik hurtigt opbakning i Vandgruppen og i slutningen af 2009 blev de første blå streger sat på et kort.

Med den voksende interesse for kajak og havkajak der er i området blev det også hurtigt klart, at denne ide skulle prioriteres højt. Endvidere kunne man se perspektivet i at skabe oplevelser ikke kun for roerne, men for alle bløde trafikanter mellem Amager Øst og det Indre København. Der skulle således også tænkes i gang- og cykelsti langs

kanalen samt en minisolfærgeroute der kan fragte turister, pendlere og andre nysgerrige børn og voksne mellem de mange attraktioner i Indre By, Christianshavn og langs Amagers Østkyst, ad vandvejen.

Sammen med forslag om et vandforsamlingshus, blev ideen prioriteret som forslag der har en bred målgruppe og understøtter variation af Amagers fritidstilbud og som samtidigt har et sundhedsmæssigt perspektiv.

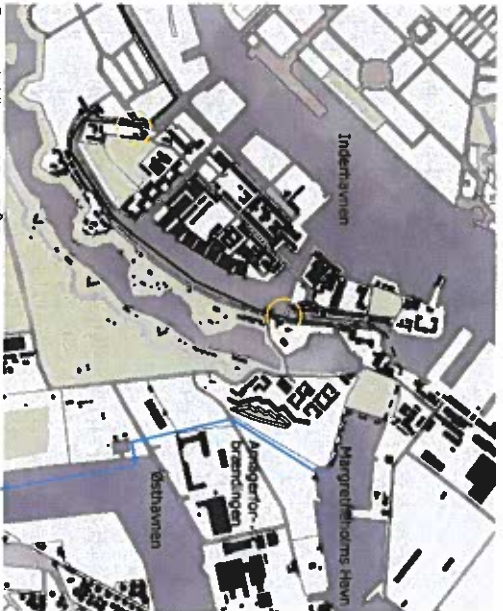
Ideen kom til at indgå i den endelige Bydeleplan for Amager Øst som en central del af "Livet Ved Vandet":

"Det er Lokaludvalgets ønske, at den fortsatte udvikling af kystområdet bør ske med udgangspunkt i beboernes og brugernes ønsker og med hensyntagen til de eksisterende forhold og institutioner. I dag er der dog store dele af vandet, som ikke udnyttes optimalt. Det er lokaliteter, der nært og billigt kan programmeres og udvikles til brug for idrætten, de legende og dem, der bare vil have oplevelsen af at være tæt på vandet."

Bydeleplan Amager Øst 2010

Christianshavn lokaludvalg har siden godkendt et tilsvarende projekt og har fået bevilget et større beløb af Københavns Kommune til programmering og projektering af Den Blå Rute i Københavns Havn og Christianshavns kanaler. Den Blå rute ønsker, ligesom Den Blå Sti at skabe sammenhæng og nye oplevelser for de mange roere der færdes i Københavns kanaler.

Da deres projekt er baseret på ønsker, der i høj grad er identiske med visionen i Amager Øst's Bydeleplan, blev et arbejde med at koordinere de to ideer sat i værk i efteråret 2010.



Sammenkobling med Den Blå Rute

En forbindelse for alle.

Den Blå Sti er ikke som inderhavnen Blå Rute alene udarbejdet for kajakroere. Den er tænkt til at give rekreative muligheder for både løb, gang, cykling og roning. Med en placering i skellet mellem by, natur, havn og industri er Den Blå Sti en unik forbindelse i København.

Kobling med Den Blå Rute

I inderhavnen har man med Den Blå Rute, givet kajakroere et trygt alternativ at færdes i, så de ikke længere behøver at skulle ud i det store havneløb.

Foruden de nye åbninger i to dømninger lægger den Blå Rute også op til en forbindelse fra Krudtløbet til Margrethesholms Havn. Her vil den koble sig på Den Blå Sti og skabe en helt ny og spændende forbindelse igennem byen.

Interessenterne

I området findes mange forskelligartede interessenter. Den Blå Sti skabes i samarbejde med disses ønsker og fremtidige visioner. Målet er at Den Blå Sti skal være et værdifuldt aktiv for alle i området.

Forslaget

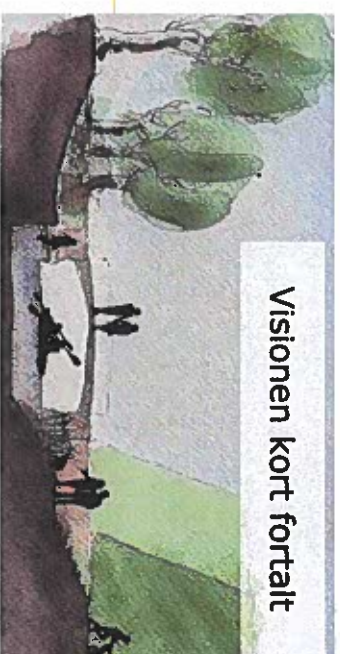
I sin enkelthed består projektet i at etablere en ny kanal fra Margrethesholms Havn til Østhavnen. Denne vision er blandt andet opstået igennem Amager Østs bydelsplads-



Den Blå Sti - arbejdsområdet.

narbejde med at tilføre bydelen mere vand. Samtidigt er den tænkt som en sikker og tryk forbindelse indennem det dybe vand rundt om Prøvestenen og Amagerværket. Mange roere tør ikke ro forbi disse steder, og er derfor tvunget til at færdes i et ganske lille område. For klubberne langs med kysten er man i højere grad end havne klubberne, afhængig af de rette vejr og vindforhold for at kunne dyrke sin sport. En ny forbindelse indennem Amagerforbrændingen vil give en langt større sammenhængskraft bydelene imellem. Yderligere er der tænkt et stusystem langs med kanalen der giver rig mulighed for både en aktiv brug i form af løb og cykling og en mere stille brug i form af rastepladser for roere, grillpladser, og ikke mindst muligheden for at kunne sidde med fødderne i vand.

Projektet passer endvidere godt ind med Kommunens planer om etableringen af lommeparker.



Den gravede kanal lægger sig naturligt ind i landskabet.



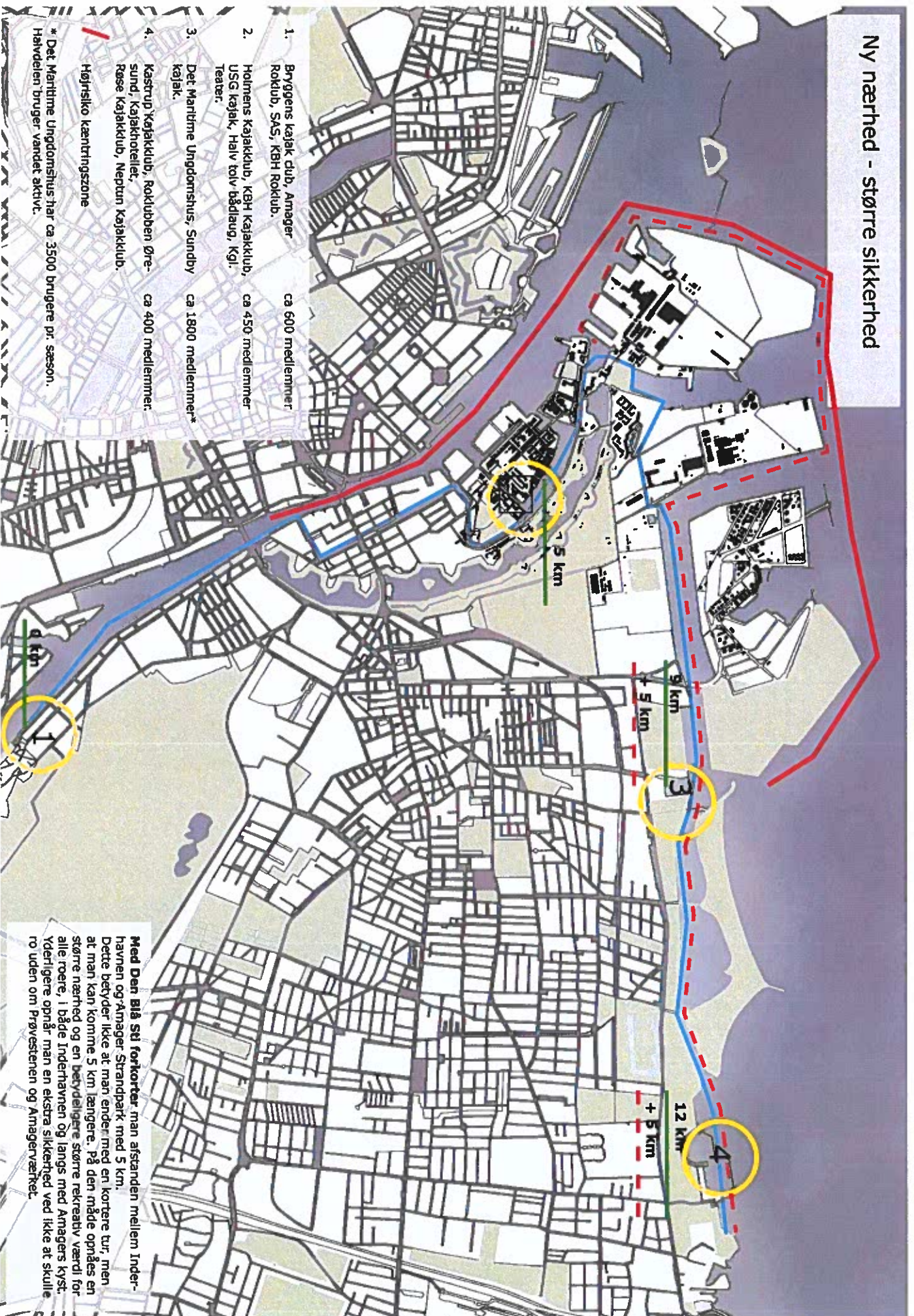
Muligheder for at komme i land

"Lommeparker er en enestående mulighed for at skabe grønne åndehuller for københavnere tæt på, hvor vi bor. I lommeparkerne kan man slappe af med en god bog, lege, spille bold eller bare sidde og nyde lidt grønt."
Klaus Bondam, Teknik- og Miljøborgmester, Københavns Kommune 2009.

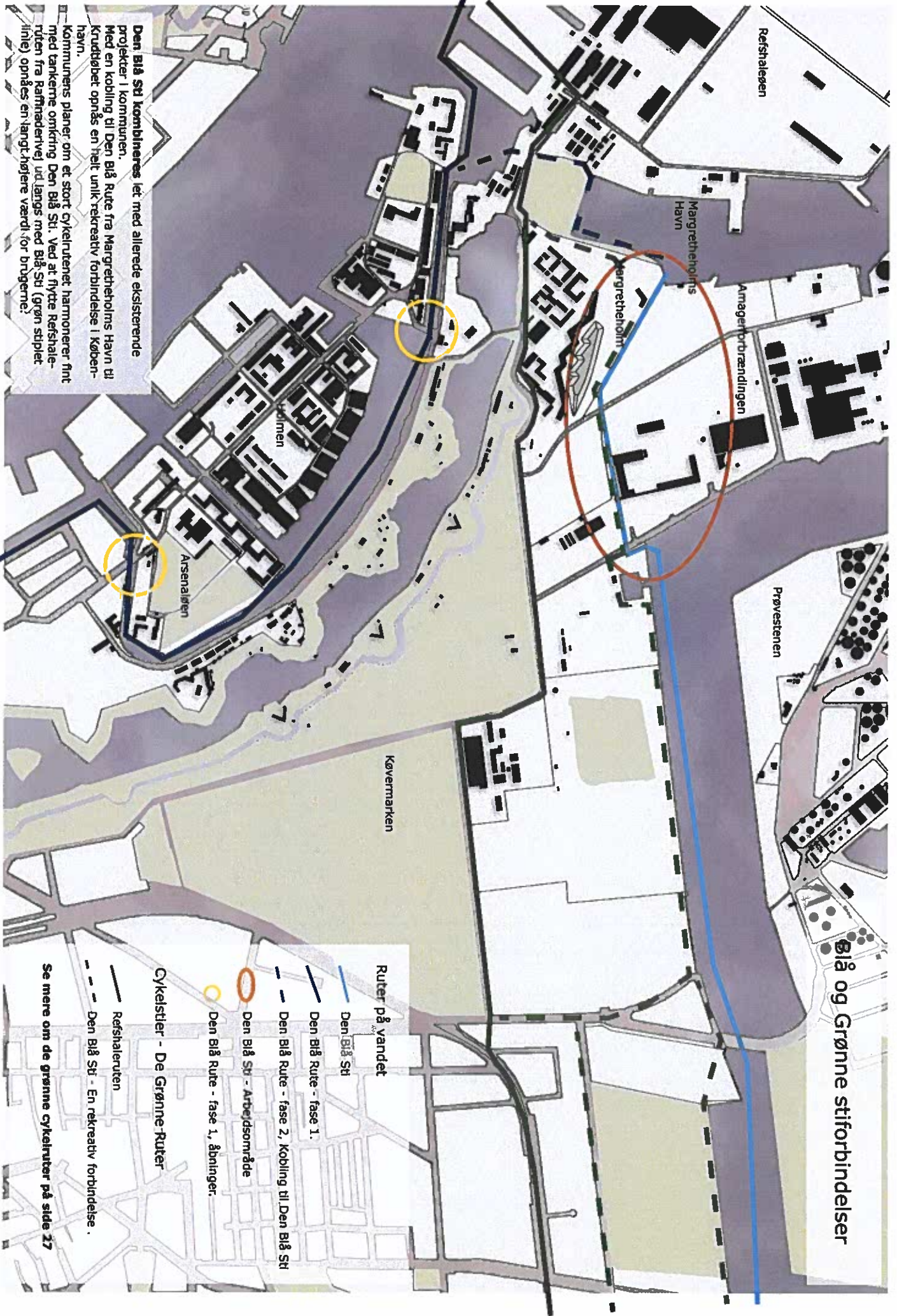
Plads til udvikling

Projektet stopper ikke sin udvikling med denne rapport. Det er faktisk først nu at det virkelig begynder at tage sin form. Projektgruppen håber derfor at denne rapport vil være en del af de værktøjer der skal til for at gøre Den Blå Sti til en forbindelse for alle, og til alle.

Ny nærhed - større sikkerhed



Blå og Grønne stift forbindelser



Refshaleen

Margrethesholms Havn

Amagerforbrændingen

Prøvestenen

Køvermarken

Arsenalen

Køllene

Den Blå Sti kombineres let med allerede eksisterende projekter i kommunen.

Med en kobling til Den Blå Rute fra Margrethesholms Havn til Kruddeøbet opåes en helt unik rekreativ forbindelse i København.

Kommunens planer om et stort cykelrutenet harmonerer fint med tankerne omkring Den Blå Sti. Ved at flytte Refshale-ruten fra Rønhøvedervej ud langs med Blå-Sti (grøn stipler linie) opåes en langtgælder værdi for brugerne?

Ruter på vandet

- Den Blå Sti
- Den Blå Rute - fase 1.
- Den Blå Rute - fase 2, kobling til Den Blå Sti
- Den Blå Sti - Arbejdsområde
- Den Blå Rute - fase 1, åbninger.

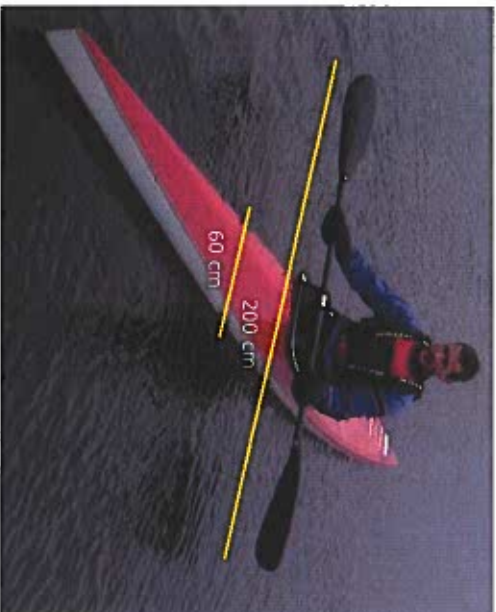
Cykelstier - De Grønne-Ruter

- Refshaleruten
- Den Blå Sti - En rekreativ forbindelse.

Se mere om de grønne cykelruter på side 27

DEN BLÅ STI mulighederne

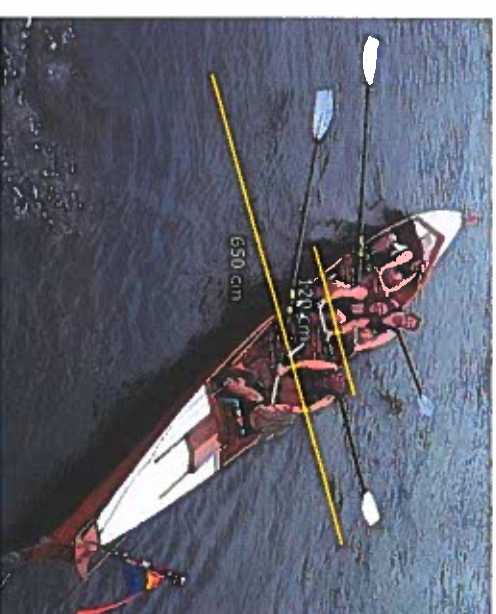
Brugere af Den Blå Sti



Kajak



Soldrevet færge



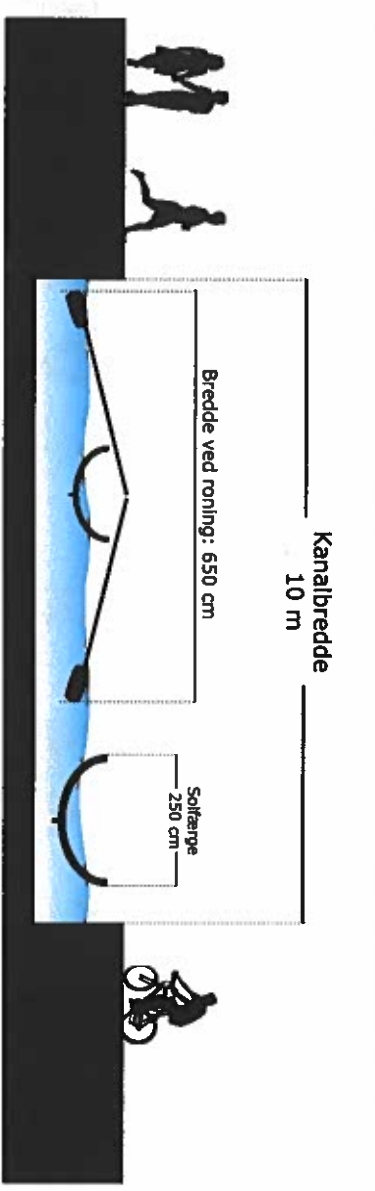
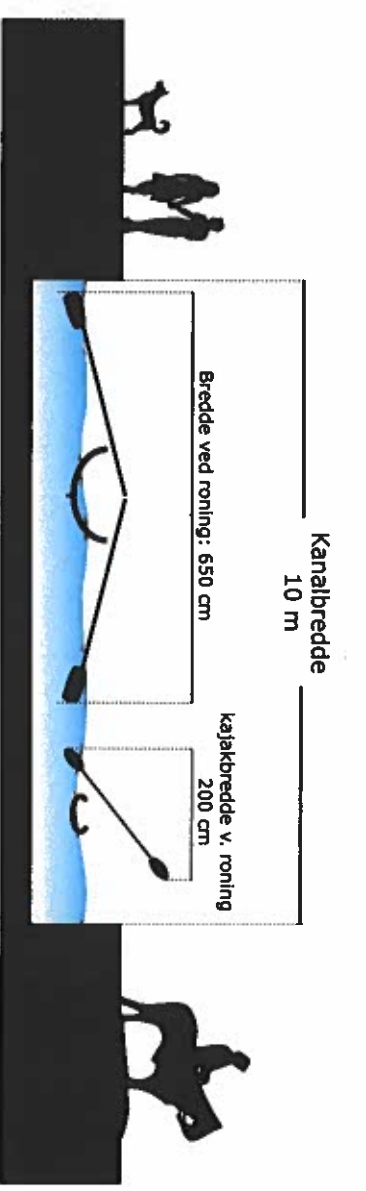
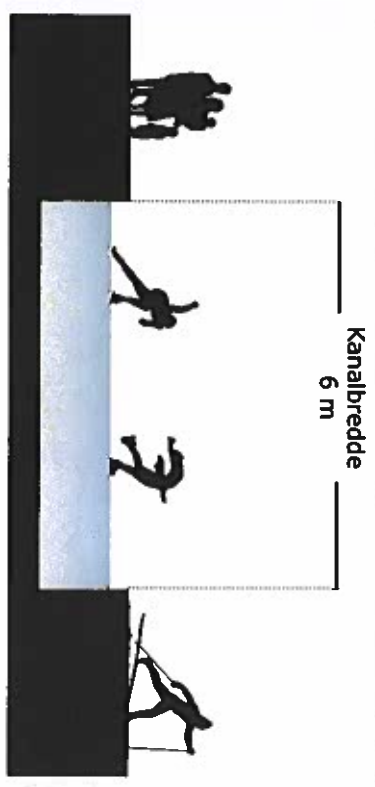
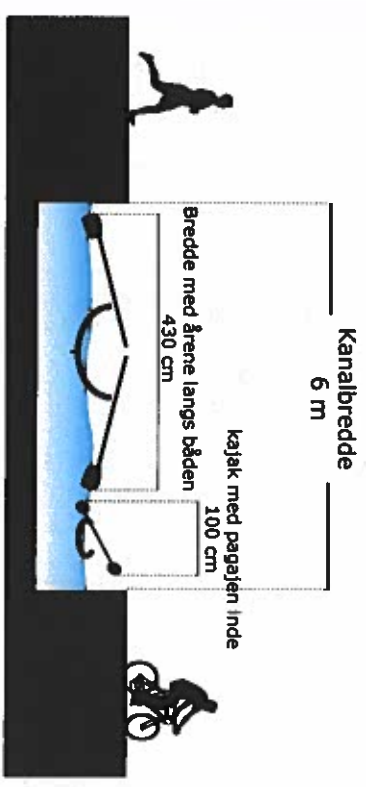
Inngjer



Brugen af Den Blå Sti henvender sig i lige så høj grad til løbende, gående og cyklende som til roere. I sommerhalvåret kunne man også sagtens forestille sig en mindre soldrevet færge i rute fart mellem Inderhavnen og Amager Strandpark.

Med de koldere vintre er det oplagt at man om vinteren bruger kanalen til skøjteløb og anlægger langrendsløjper på land.

Størrelsesforhold



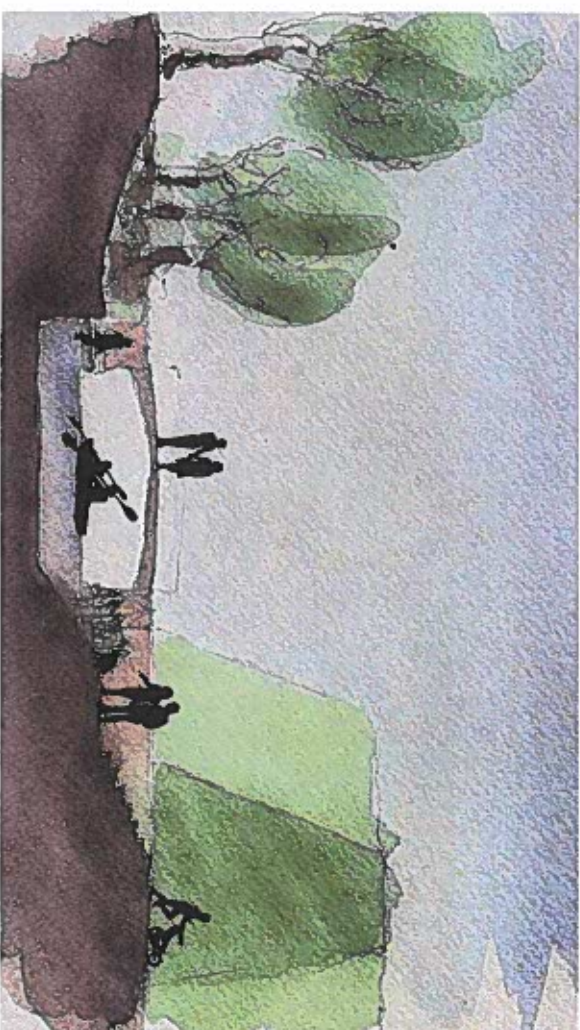
En gravet kanal



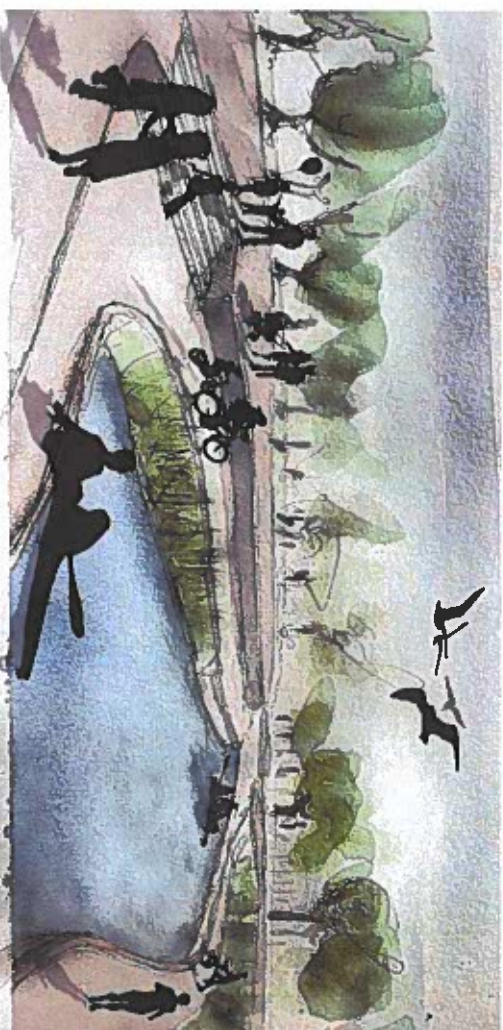
Perspektiv af kanaudmundning i Margretheholms Havn.

- +**
 - Ingen overbæring
 - naturlig landskabsbehandling
 - Naturlig vandtilførsel
- - Karambolage med rørøringer
 - langt op/ ned til/fra vand

En gravet kanal



Typisk snit gennem kanalen med stjerne i forskellige niveauer, mulighed for at komme helt ned til vandkanten og broer til at komme over kanalen.



Langs med kanalen er der anlagt stier til et mangfoldigt brug.



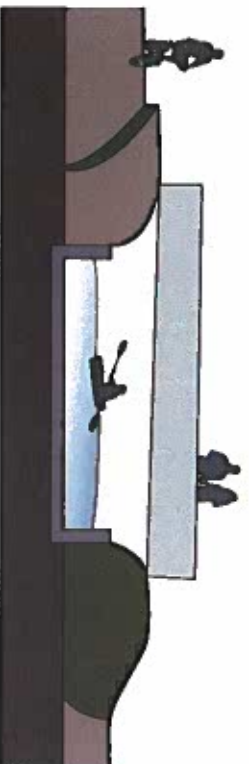
Kanalen anlægges som et naturligt flodløb med smalle passerager og mindre søer med anløbsplads og vandbeplantning.

Betonelementer lagt på jorden



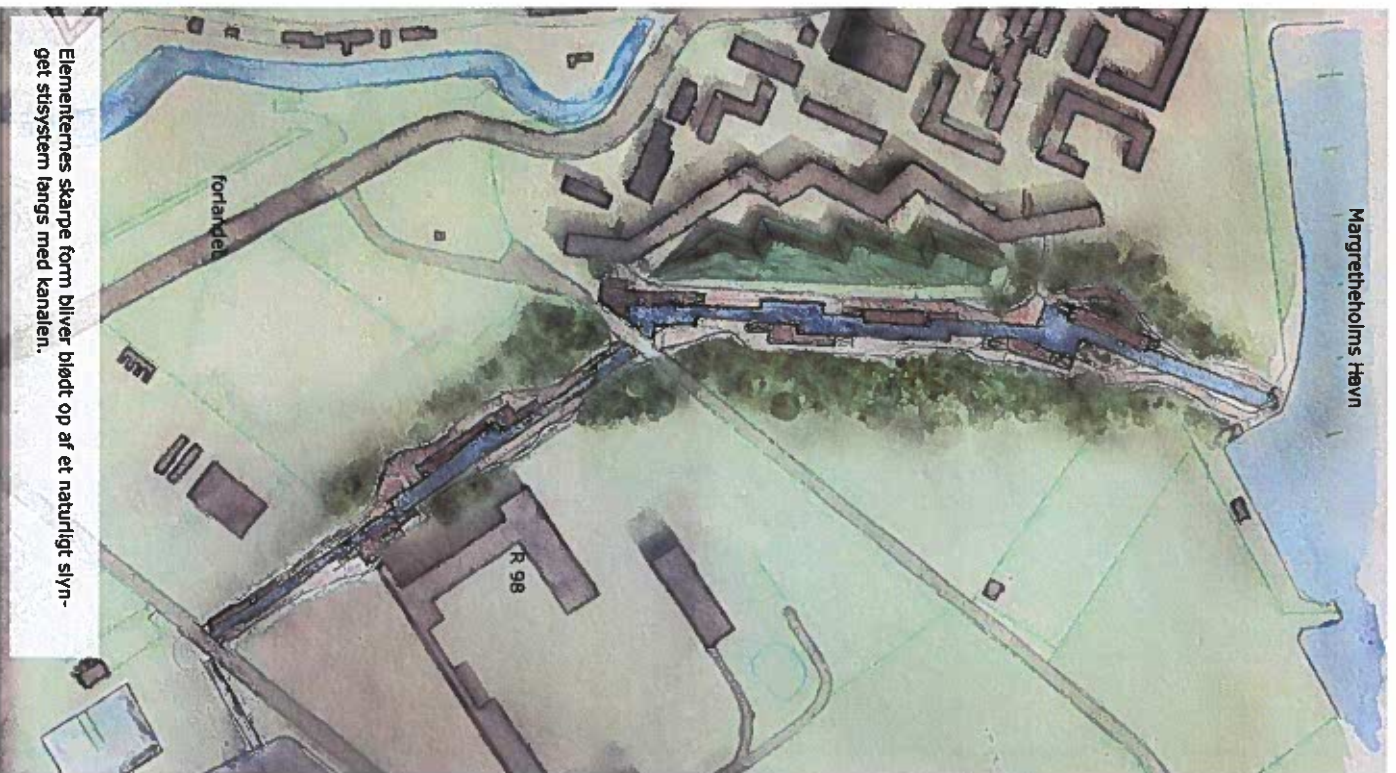
Overgangen fra havn til kanal er en manuel overbæring. Alternativt etableres en sluse. Dette vil give adgang for tungere fartøjer som Intrigger og solfærge.

Eksempel på en manuel overbæring fra Malmø.



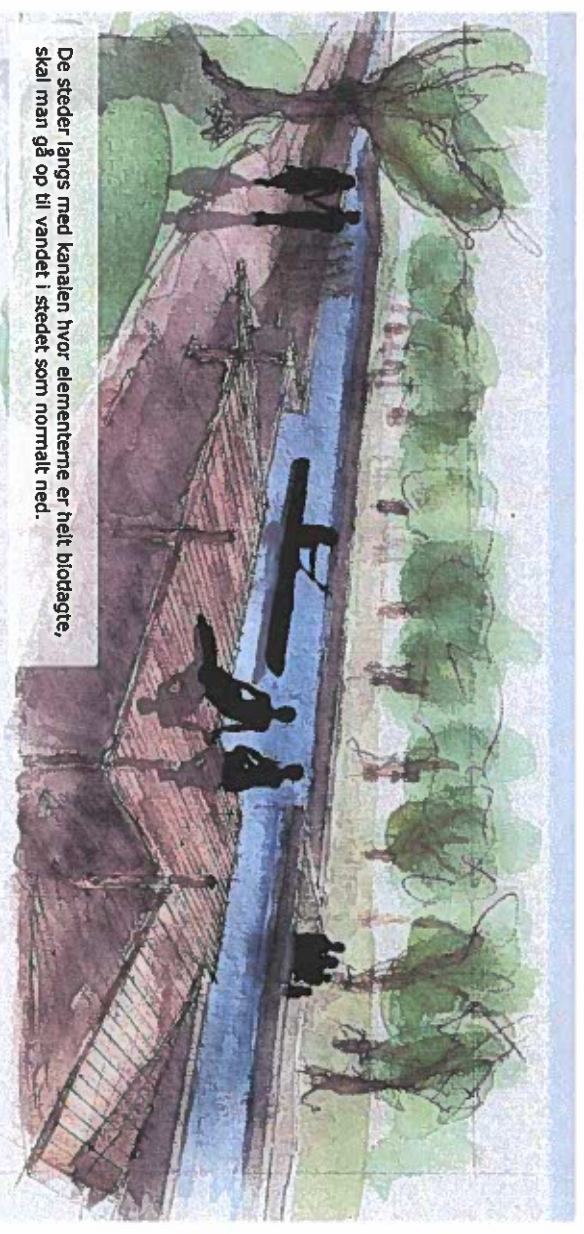
- +**
- Ingen karambolage med rør
- Industriel landskabsbearbejdning
- Gående og roende er i øjenhøjde
- Midlertidig konstruktion
-
- Mange overbæringer
- Mekanisk vandtilførsel

Elementet bliver lagt ind i landskabet. Nogle steder vil det være blodlagt og andre steder vil det være gravet ind. Med denne bearbejdning opnåes en helt speciel kanalføring hvor man nogle steder er i øjenhøjde med brugerne til vands og andre steder er hævet over vandlinen som "normalt".



Betonelementer lagt på jorden

Snit der tydeligtgør sænkemaske princippet. Visse steder vil man som roer være i øjenhøjde med gående - en helt unik situation.



De steder langs med kanalen hvor elementerne er helt blødtagte, skal man gå op til vandet i stedet som normalt med.

En akvædukt



Eksempler på akvæduktter

+

- Ingen karavnbolåge med hverken rør eller veje
- Helt unik - rør/går i trækronerne og i øjenhøjde.

-

- Mekanisk vandtilførsel.
- Adgangsforhold.

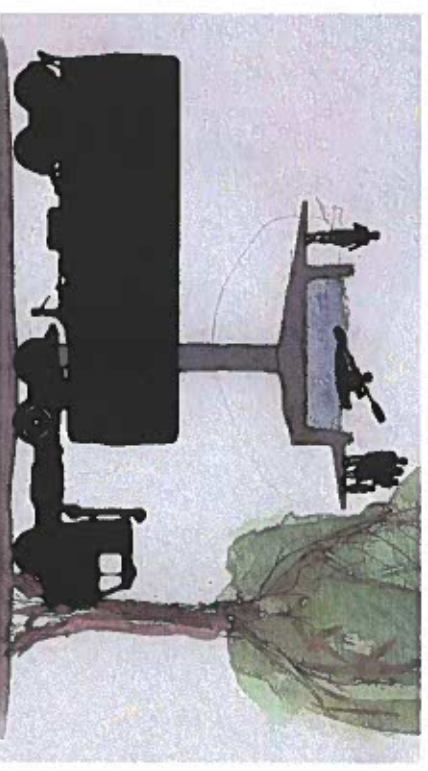
Da adgangen til en akvædukt enten vil foregå via en sluse eller en vandelevator, vil det til forskel fra elementløsningen, være muligt at besøje kanalen med både inrigger og solfærge.



Landskabet lades uberørt og frit tilgængeligt af Aquadukten.

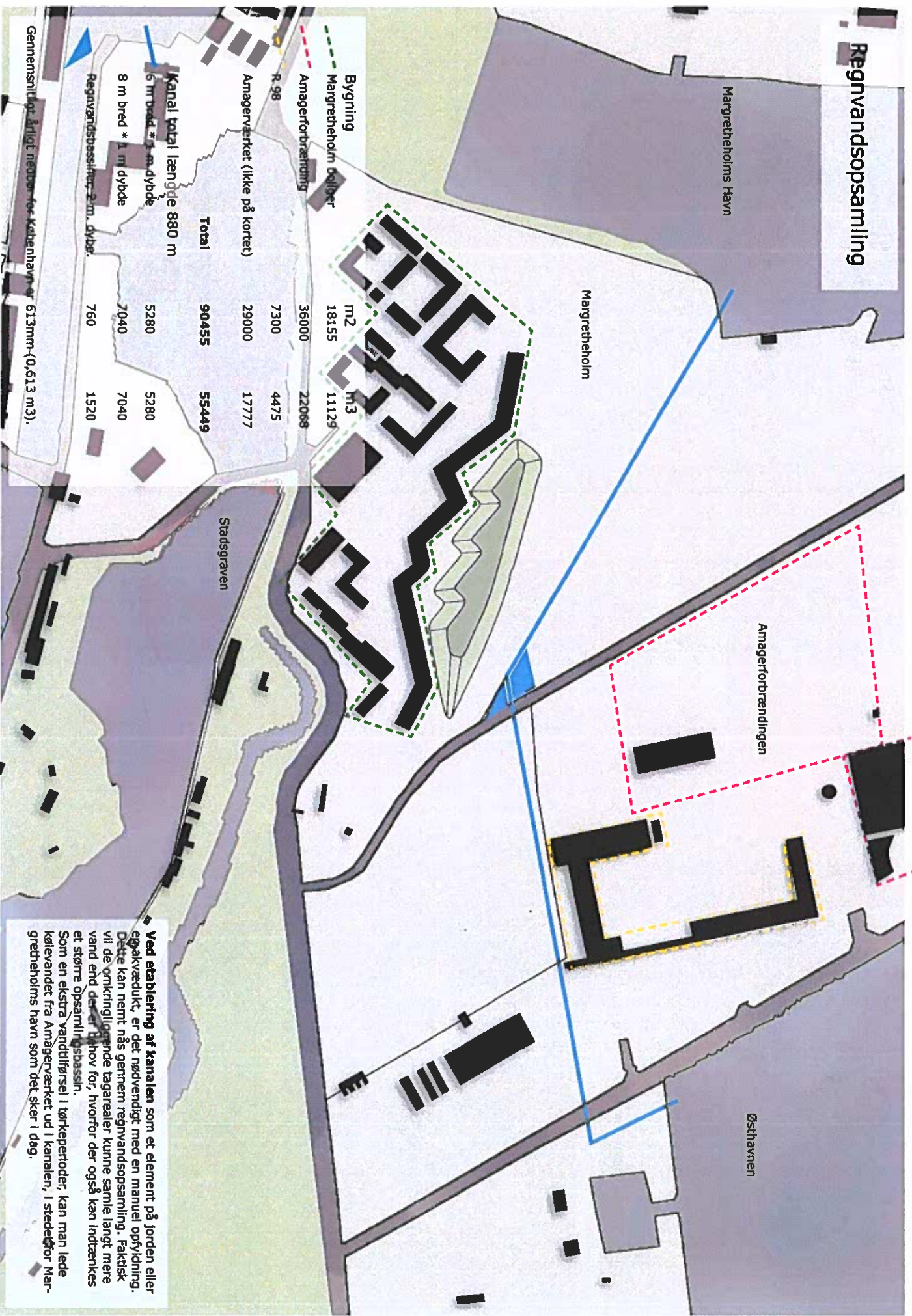


Perspektiv fra toppen af den store vold.

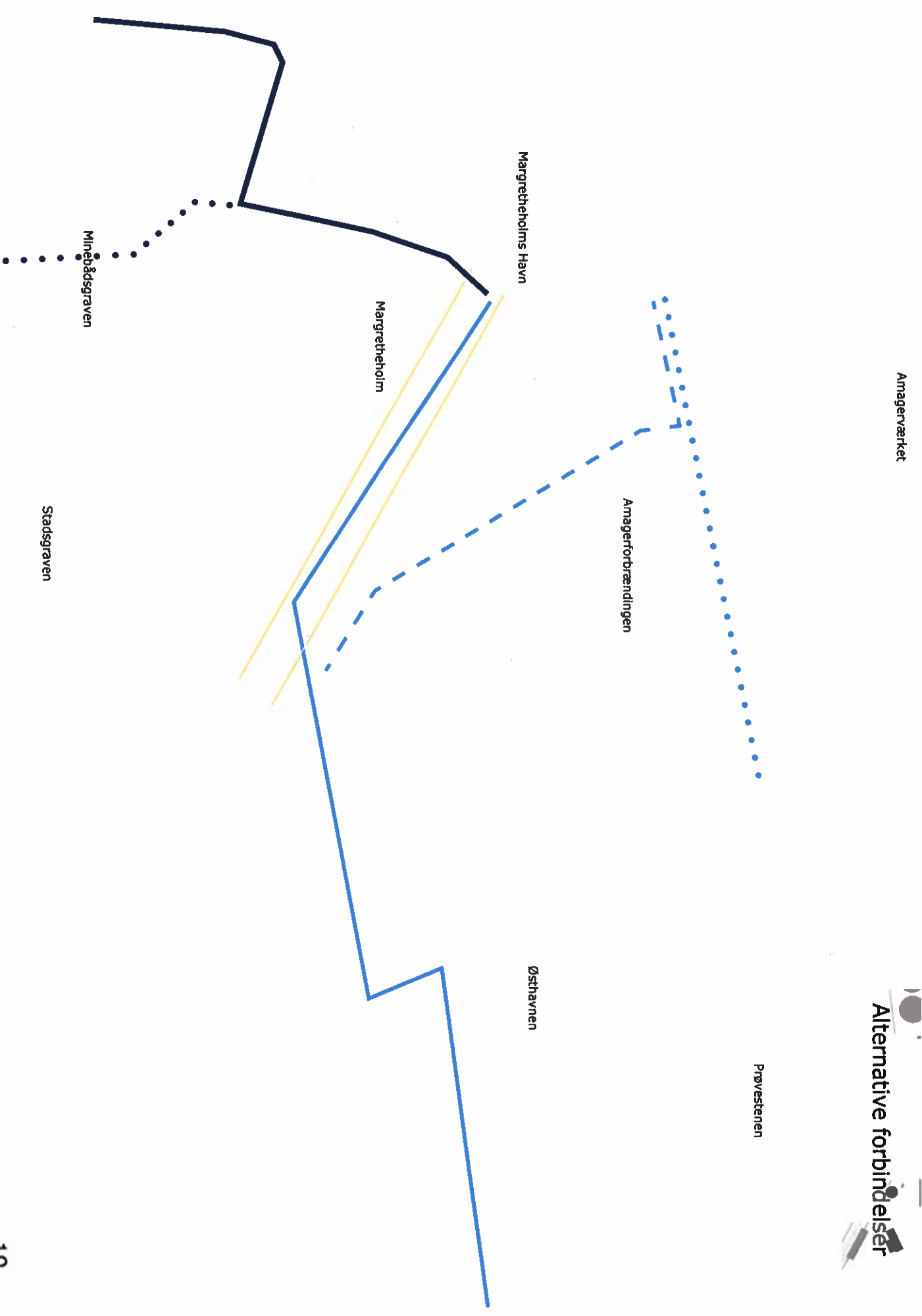


Sammenstød med den tunge trafik på vejene undgås.

Regnvandsopsamling



Ved etablering af kanalen som et element på jorden eller egåkvæddukt, er det nødvendigt med en manuel opfyldning. Dette kan nemt nås gennem regnvandsopsamling. Faktisk vil de omkringliggende tagarealer kunne samle langt mere vand end der er behov for, hvorfor der også kan indtænkes et større opsamlingsbassin. Som en ekstra vandtilførsel i tørkeperioder kan man lede køllevandet fra Amagerværket ud i kanalen, i stedet for Margretheholms havn som det sker i dag.



BILAG

Rastepladser



De høje kajantlæg i Inderhavnen besværliggør adgangen mellem land og vand. I nogle tilfælde kan den svære adgang være direkte farlig.

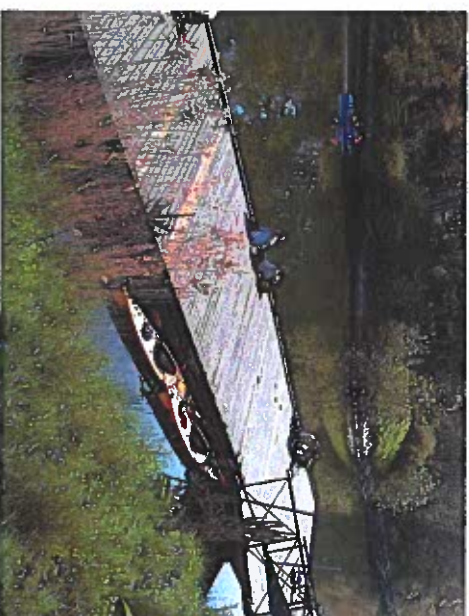
Her ses en mulig måde at komme ned til, og op fra, vandet.



Det er let at forestille sig en café et sted langs med Den Blå sti.



Landskabsbearbejdningen i Den Blå Sti lægger op til nem adgang til vandet for fodgængere og rastepladser for roere.



Et eksempel fra en rasteplads i en kanal i Malmø.

Adgangen mellem land og vand i Københavns havn er besværliggjort af høje kajantlæg. Rastepladser vil ikke kun give mindre fartøjer mulighed for at kunne lægge til flere steder end i dag, det er også en mulighed for at give byens ikke roende borgere lettere adgang til vandkanten. En lettere adgang til vand vil højne den rekreative værdi i hele havnen foruden den ekstra sikkerhed man som roer

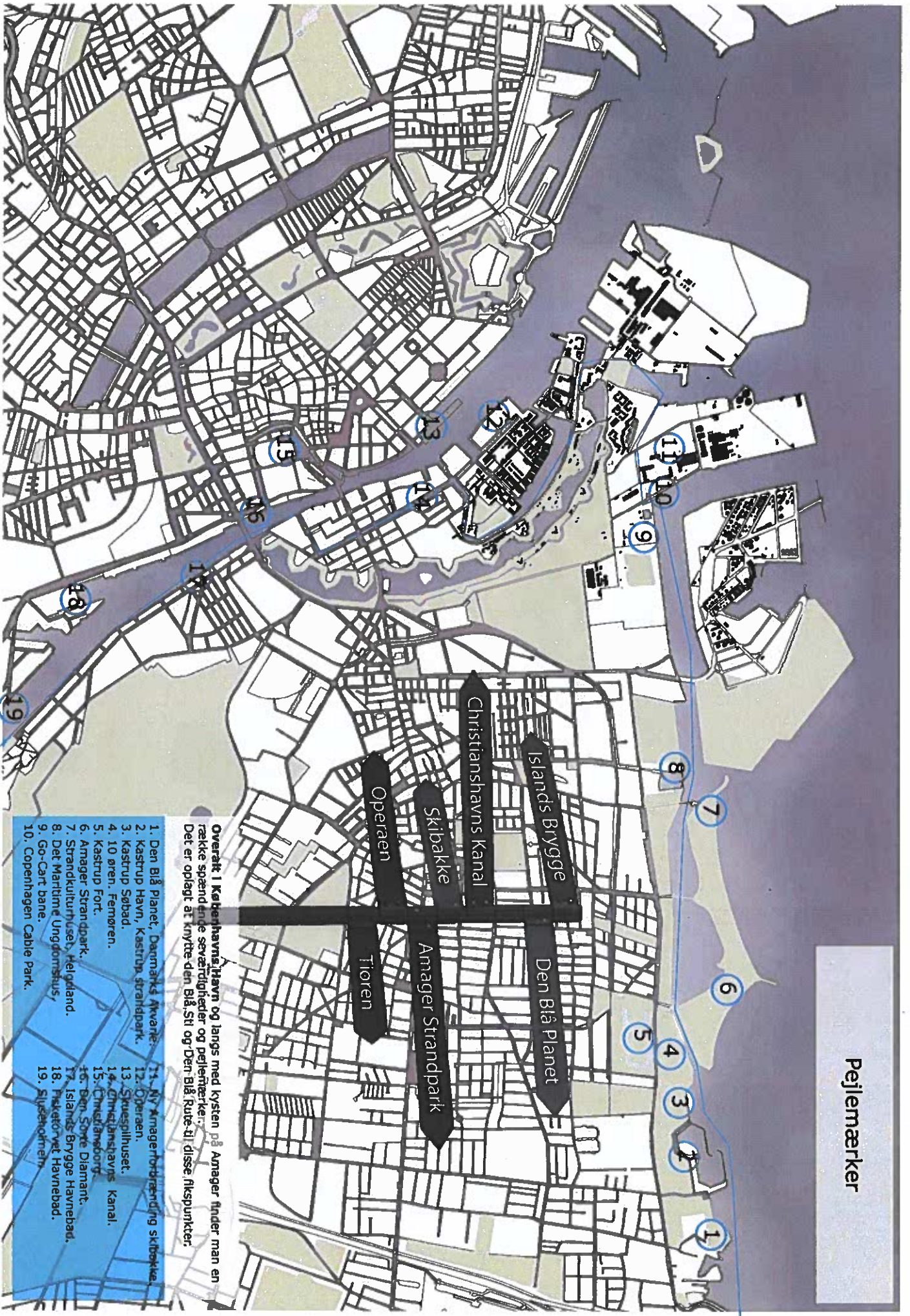
har ved let at kunne komme op hvis uheldet er ude og man kæntrer.

I arbejdet med Den Blå rute er der et parallelt forløb om etablering af flere opstigningsmuligheder for roere i havnen. Dette arbejde føres videre i visionen om Den Blå sti hvor man gennem landskabsbearbejdningen vil give både roere

og fodgængere en uhindret adgang mellem land og vand.

Illustrationerne her på siden viser de muligheder der kan være, og hvordan man ved hjælp af naturlige niveauspring kan etablere mange forskellige adgangsgivende forhold.

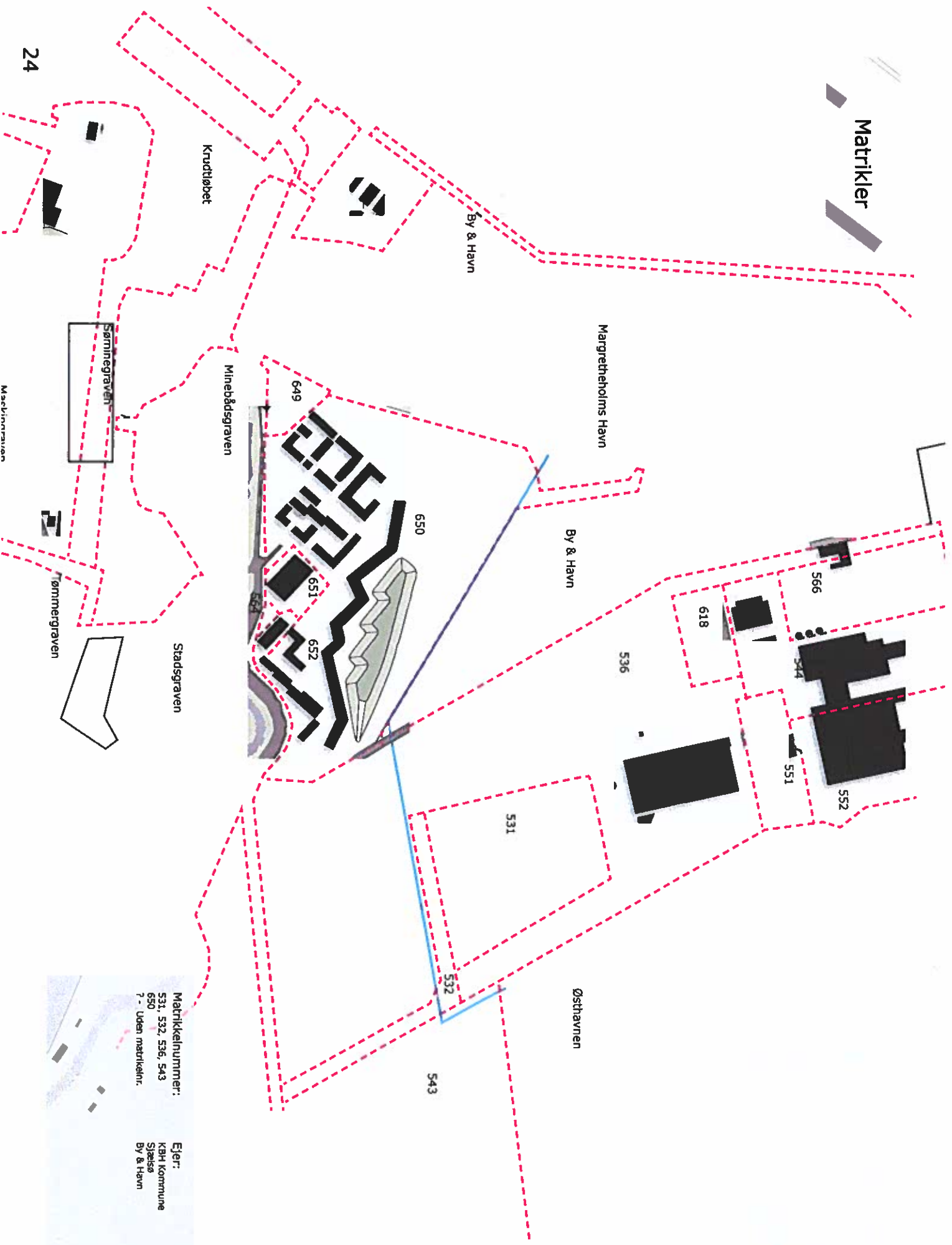
Pejlemærker



Overrøkt i København, Havn og langs med kysten på Amager finder man en række spændende seværdigheder og pejlemærker. Det er oplagt at knytte den Blå, Slt og Den Blå Rute til disse flispunkter.

1. Den Blå Planet, Danmark's Arvare.
2. Kastrop Havn, Kastrop strandpark.
3. Kastrop Søbad.
4. 10 øren, Femøren.
5. Kastrop Fort.
6. Amager Strandpark.
7. Strandkulturhuset, Helgoland.
8. Det Maritim e Ungdomshus.
9. Go-Cart bane.
10. Copenhagen Cable Park.
11. Ny Amagerforbrænding skibakke.
12. Operæen.
13. Skuespilhuset.
14. Christianshavns Kanal.
15. Christiansborg.
16. Den Sorte Diamant.
17. Islands Brygge Havnebad.
18. Fisketorvet Havnebad.
19. Slusestrømet.

Matrikler



Matrikelnumre:

531, 532, 536, 543
650
7 - Uden matrikelnr.

Ejer:

KBH Kommune
Sjælsø
By & Havn

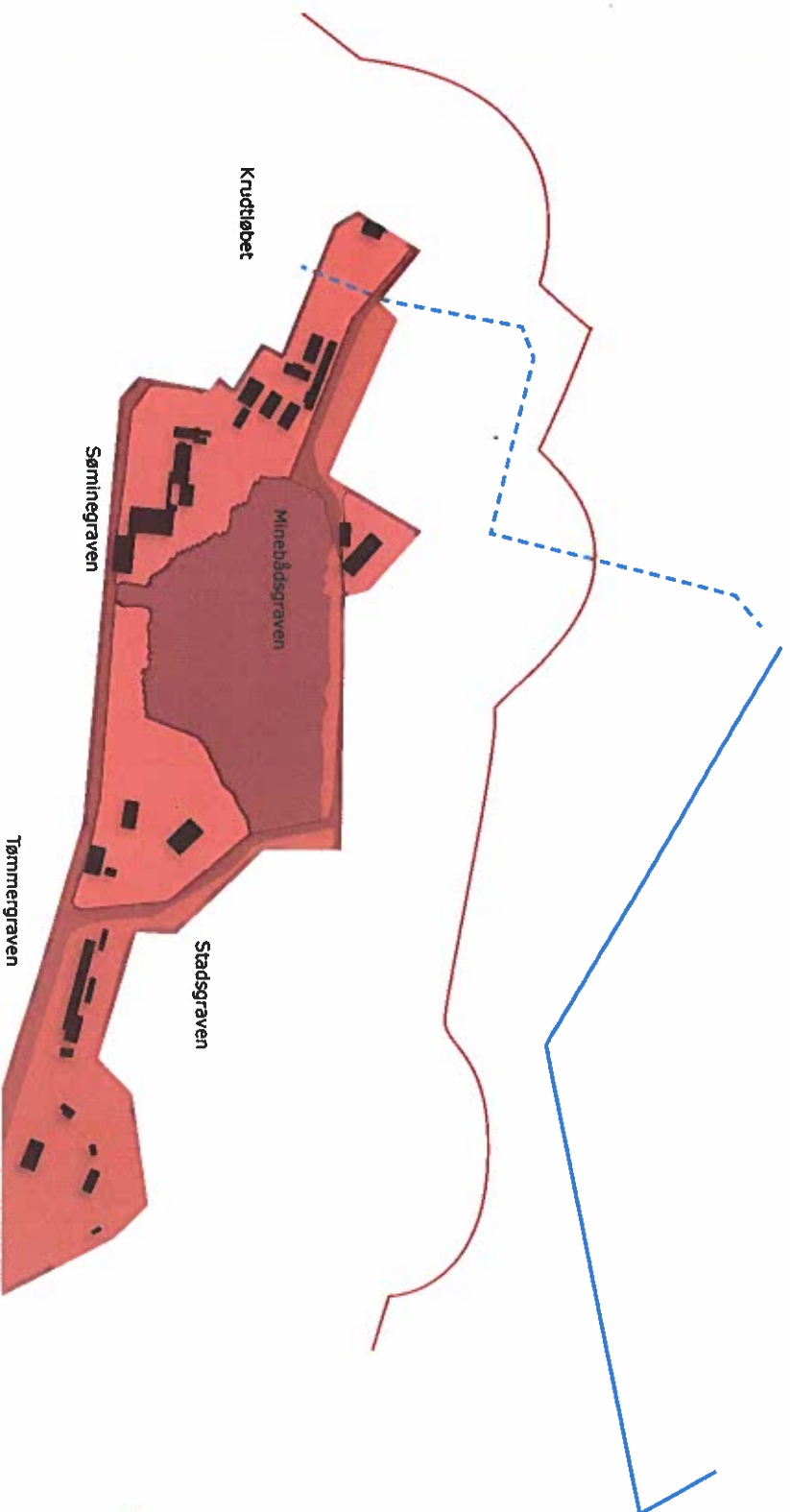


Prævestenen

Amagerforbrændingen

Margretheholms Havn

Østhavnen



Fortidsminder.

fortidsminder beskyttelseszone.

Den Blå St.

Den Blå Rute, kobling til Den Blå Rute.



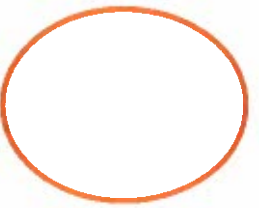
1900



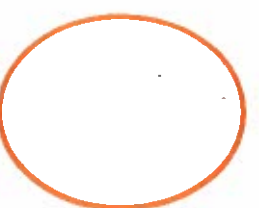
1935

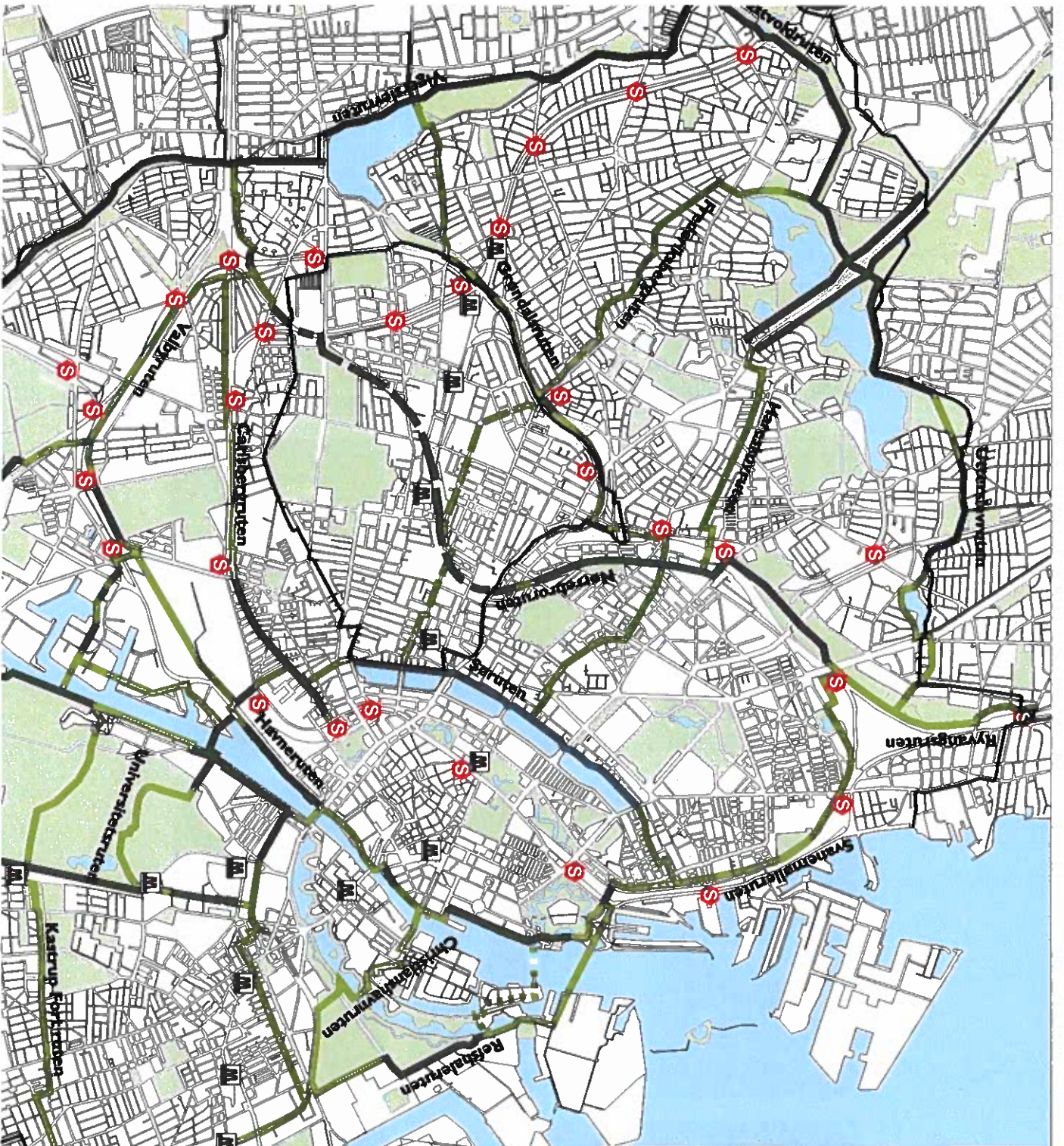


1965



2009





Det grønne cykelrutenet

- realiserede ruter og ruter under anlæg
- cykelmulighed langs Søerne
- planlagte ruter
- alternativ linieføring

■ ruter udenfor kommunen

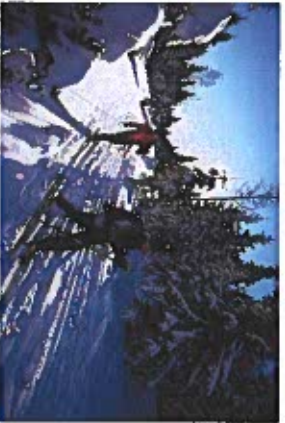
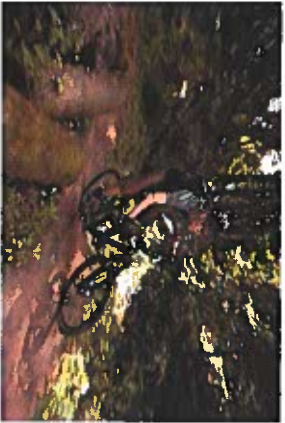
— cykelforbindelser til Regionen

— kommunegrænse



TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN
D. 20.05.10





Det videre arbejde

Udviklingen af Den Blå Sti slutter ikke med denne rapport. Det er først nu at det virkelige arbejde begynder.

En række af de punkter der skal viderebearbejdes inden projektet forelægges en politisk behandling er:

- Der skal dannes et fuldt overblik over rør- og ledningsførelsen i området.
- Der skal etableres et godt samarbejde med samtlige interessenter i arbejdsområdet.
- Herunder et godt samarbejde med tilstødende lokaludvalg.
- Alle fredningsmæssige forhold skal klarlægges.
- Der skal udarbejdes et sæt tegninger der kan danne grundlag for en prissætning af projektet.

Kreditering

Rapporten om Den Blå Sti er udarbejdet for Amager Øst Lokaludvalg af:

Projektleder:

- Andreas Østerbye, arkitekt maa, Arkitekturkontoret.dk

Fra det Maritime Ungdomshus, projektpiloter:

- Erik Hauerberg
- Frank Lambert

Fra Amager Øst Lokaludvalg:

- Casper Mortensen, tovholder på Den Blå Sti.
- Ole Pedersen, formand, tovholder på Amager Øst Bydeleplan.

Fra sekretariatet:

- Kristoffer Kamp Theisen.

Tak for hjælpen til:

- By & Havn.
- Amagerforbrændingen.
- Teknik- og Miljøforvaltningen.

Fra: Grethe Bille
Sendt: 3. januar 2021 12:05
Til: VVM-Sager
Emne: forureningsproblemer Vermlandsgade

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Jeg har sendt vedlagte debatindlæg til Amager Bladet, men har umiddelbart ikke fået det optaget. Jeg sender det hermed som en kommentar til høringsrunden.

Lastbiltransport til Lynetteholmen

Som kommentar til debatindlægget den 16/12 af Ingvar Sejr Hansen, udviklingsdirektør i By&Havn, vil jeg gerne tilføje følgende:

Jeg bor i ejendommen, der ligger på hjørnet af Christmas Møllers Plads og Vermlandsgade og på bagsiden Markmandsgade. Jeg bor i en 1. sals lejlighed i Vermlandsgade og har således boet i "orkanens øje", hvad angår tung trafik, i mange år. Vi, der bor her, er i det store og hele glade for det, hvad beliggenheden angår, bortset fra forureningen fra udstødningsgasser og snavs og skidt fra åbne transportere af jord, grus, sten og skrot, som det har fundet sted i mange år i takt med bygning af metro og udbygningen af boliger på Østamager. Foruden renovationsbilerne fra Kløvermarksvej og cementblanderne og benzinbilerne fra Prøvestenen osv.

Der tales meget om, at etableringen af en ny vej over Prøvestenen vil lede trafikken uden om beboelsen på Margretheholm. Det er godt for Margretheholm, men jeg vil gerne anføre, at der er tre beboelsesejendomme i Vermlandsgade på stykket mellem Christmas Møllers Plads og Uplandsgade, som vil komme til at leve med forøgelse af - en i forvejen massiv tung og forurenende trafik. Alle transportere – både fra Langebro og Knippelsbro gennem Torvegade vil passere forbi vores ejendomme. Og hvordan vil det se ud for de fremtidige planer for Uplandsgade, hvor der er mange nedrivningsparate industrivirksomheder? Hvad vil det betyde for eventuelle planer om at bygge boliger her?

Jeg skrev et år efter min indflytning i ejendommen i 2005 til Københavns Politi og henledte opmærksomheden på, at så mange lastbiler med forurenende transportere sjældent anvender de presenninger, der er rullet sammen på siden, til at lægge hen over det transporterede. Jeg mente, at det var et lovpligtigt krav, og det var grunden til, at jeg rettede henvendelse til politiet. Jeg kan se – fordi jeg stadigvæk har brevet – at jeg har fået svar fra en underskrevet person hos politiet, afd S/Miljø med oplysning om, at vedkommende har skrevet til Miljøkontrollen i Københavns Kommune og gjort opmærksom på forholdene.

Jeg fik aldrig svar fra Miljøkontrollen, og jeg fik heller ikke udfyldt et vedlagt skema til fremsendelse. Det forekom mig meget kompliceret og omfattende, idet jeg skulle anføre navn og aktivitet på samtlige virksomheder, det drejede sig om og om, hvorvidt jeg selv havde rettet henvendelse til den pågældende virksomhed. Det siger sig selv, at det drejer sig om et utal af forskellige entreprenører, og det er en umulig opgave.

Grethe Bille

Sendt fra [Mail](#) til Windows 10

Fra: Marianne Stigborg ·
Sendt: 3. januar 2021 14:54
Til: VVM-Sager
Emne: Hørings svar - etablering af Lynetteholm

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Efter nu at have boet i Nordhavn i 5 år, havde jeg en forventning om, at perioden med byggestøj i forbindelse med etableringsfasen var ved at være overstået.

I de 5 år har vi fået mange mindre positive oplevelser i forbindelse med byggestøj, der af en eller anden grund altid er værst i sommermånederne, hvor man gerne opholder sig meget uden for. Det undrer mig, at man som beboer skal acceptere en konstant støj fra pilotering.

Jeg vil på den baggrund gerne gøre indsigelse mod de planlagte gener særligt som følge af spunsning og lastbil transport.

Det kan ikke være rigtigt at store dele af Nordhavn og Østerbro skal belastes af så høje decibel som forventet. For vores del siger prognosen 50 – 55 decibel. Det kommer til at strække sig over rigtig mange år.

Jeg vil opfordre til, at man stiller krav til støjreducerende foranstaltninger. Det kan simpelt hen ikke være rigtigt, at man ikke kan finde mere støjsvage løsninger, når man spunser. Udvikling af nye og bedre løsninger, vil kunne komme rigtig mange til gode. Kom nu ind i kampen og tag hensyn til os, der bor i de omkringliggende områder.

I forhold til arbejdsredskaber og lastbilstrafik er det støjende og lugtende. Der bør også her kunne stilles krav – evt. til el-lastbiler og lign. Så vi i det mindste slipper for støjen fra lastbiler og den forurenende dieselos. Jeg går ud fra, at Norhavns tunellen udvides, så den tunge trafik ikke skal igennem indre Norhavn, for vejen er godt nok meget trafikeret med lastbilstrafik allerede nu.

Samlet set mener jeg, at man bør have med i overvejelserne, hvor meget det stresser og belaster beboerne i området, når der konstant er en underliggende larm, der kommer til at foregå over flere år.

Tiden må være moden til, at man kan stille krav til entreprenørerne om at skrue ned for støjen i forbindelse med byggerier, særligt i forbindelse med så stort et projekt.

Jeg kommer til at savne udsigten.

Med venlig hilsen
Marianne Stigborg

Sendt fra [Mail](#) til Windows 10

Fra: Andreas Emil Knudsen <
Sendt: 5. januar 2021 18:29
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedrørende vejetsblering til lynetteholmen

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Har man undersøgt muligheder for at lave en tunnel med aquavadukt alla **Veluwemeer Aqueduct** ?
Lynetten er en storhavn med muligheder for udbyggelse, der kunne tilfredsstillе manglen på havnepladsen i København samt give mulighed for et rigt vandbaseret friluftsliv, ved en trækbro udslættet man reelt muligheden for sejladsen et aquavadukt Alla veluwemeer ville give mulighed for at kombinere borgernes brug af vandvejen og samtidig sikre mulighed for en konstant trafikering, desuden ville det være et pioner prosjekt, da også andre steder i København og Danmark ville kunne bruge denne Model.

Vh Andreas Emil Knudsen

Fra: Benedikte Fredslund Groth ·
Sendt: 5. januar 2021 14:21
Til: VVM-Sager
Emne: TS6020102-00024: Høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm [Ref.nr.=726b56a5a59f4c6685291c91969dd07b]

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har den 30. november 2020 modtaget Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm.

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

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

Med venlig hilsen

Benedikte Fredslund Groth

Stud.polit/Student assistant
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen/
Danish Competition and Consumer Authority
Direkte +45 41 71 50 33
E-mail bfq@kfst.dk

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



KONKURRENCE- OG FORBRUGERSTYRELSEN

Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
Tlf. +45 4171 5000

*Vi arbejder for velfungerende
markeder.*

Se vores privatlivspolitik på kfst.dk.

Fra: indgaaende@prod.e-boks.dk <indgaaende@prod.e-boks.dk>
Sendt: 30. november 2020 13:41
Til: 1 - KFST Officiel hovedpostkasse <kfst@kfst.dk>
Emne: Høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm [Ref.nr.=726b56a5a59f4c6685291c91969dd07b]

Venligst se vedlagte høringsbrev vedr. miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm.

Mvh

Gert Agger
Specialkonsulent, VVM
Plan og Klima

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

Tlf.: +45 4178 0308 (mobil)

Tlf.: +45 7221 8800

geag@tbst.dk

www.tbst.dk

Miljøstyrelsen
vedr. Lynetteholm
MST-1274-00164
Høringssvar

Forslag

Den østligste af de stibledede linjeføringer for tilkørselsvej angivet på s. 5 i "Indkaldelse af ideer og forslag til miljøvurdering af Lynetteholmen" anbefales - men under forudsætning af, at hele strækningen fra Forlandet "bag om" den nye bebyggelse på Margretheholm og stykket hvor den passerer Margretheholm Havns yderhavn (mellem Kraftværkshalvøen og Refshaleøen) bliver anlagt under havnen som nedgravet tunnel.

By & Havn foreslår i "Indkaldelse af idéer og forslag til miljøvurdering af Lynetteholm" to mulige adgangsveje, der begge går gennem Margretheholm Havn og derfor vil lukke den havn, som medlemmerne af sejlkлубben, S/K Lynetten, selv tog initiativ til og byggede for godt 40 år siden. Det helt unikke og rekreative miljø, som medlemmerne af sejlkлубben selv har skabt - og udbygget gennem årene - vil dermed gå tabt.

Sejlkлубben, der har over 1.200 medlemmer bliver "tilbudt" en anden placering på Prøvestenen - i daglig tale benzinøen på grund af industrien på øen. Ikke just et attraktivt sted, der kan forbindes med rekreativt miljø og fritidsaktiviteter!

De to foreslåede linjeføringer (s. 5) ødelægger ikke alene sejler- og fritidslivet i Margretheholm Havn, men også dagligdagen og livskvaliteten for de mange tusinde beboere, der i de senere år har etableret sig nær det unikke, rekreative havnemiljø midt i København.

Det fremgik af borgermødet 30. oktober 2019, at de to foreslåede linjeføringer, der vil lukke Margretheholm havn, udlukkende er to mulige forslag fra By & Havn. Og at intet er endeligt fastlagt. Derfor dette forslag, der vil lade os sejlere beholde havnen, skåne naboerne i de nye bebyggelser for daglig støj og gener fra flere hundrede lastbiler, og samtidig sikre, at Lynetteholmen kan bygges som planlagt.

Forslaget går ud på, at man vælger den østligste af de to linjeføringer - under forudsætning af, at hele strækningen fra Forlandet "bag om" den nye bebyggelse på Margretheholm og stykket hvor den passerer Margretheholm Havns yderhavn (mellem Kraftværkshalvøen og Refshaleøen) bliver anlagt under havnen som nedgravet tunnel.

Dette løsningsforslag vil næppe forrykke det samlede mia. projekt mærkbart, men vil bevare et unikt og rekreativt miljø, der er til gavn for københavnere.

Samtidig kan denne løsning - ihvertfald på denne del af strækningen - sikre, at jorddeponeringen kan udføres uden nævneværdige strøjgener for en mængde beboere og uden totalt at spolere lystbådehavnens miljø.

Medlemmerne af S/K Lynetten skabte ved frivillig arbejdsindsats et unikt miljø for godt 40 år siden, som vi er stolte af og som vi har vedligeholdt og udbygget siden. Flere overborgmestre har da også rost sejlkлубben siden og erklæret sig for fortalere for

klubben. For København – og indbyggerne – har brug for de særlige fritids- og sportstilbud, som klubben tilbyder.

Et miljø, kan ikke flyttes – mennesker kan, både kan, huse og skure kan. Men det unikke miljø, som er skabt af, at medlemmerne af S/K Lynetten selv byggede havnen – og har vedligeholdt og udbygget den – kan ikke flyttes! Klubben og havnen opstod på et behov og levede på entusiasmen.

Blandt alternative muligheder for transport til jorddepotet bør det desuden undersøges til bunds, om det ikke er muligt, at udbygge Refshalevej på det aktuelle stykke som alternativ løsning.

Med Sejlerhilsen

Tolf Askler

7.10.2019

Fra: David Kvistgaard <
Sendt: 6. januar 2021 22:18
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Til rette vedkommende.

Trafiksikkerheden omkring Margretheholmen er meget dårlig. Der er en konstant strøm af børn, der krydser et stort kryds, der ikke er reguleret med lys eller fodgængerovergange. Det er et spørgsmål om tid, før det går galt.

I forbindelse med Lynetteholmbyggeriet foreslåes det, at der skal dirigeres yderligere trafik af samme vej. Det virker uholdbart for os herude, hvis ikke der samtidig gøres en indsats for at sikre trafikken. Vores børn skal også kunne færdes uden forældre i dette område.

Tak.

Mvh
David Kvistgaard

Fra: Karin Gerdorf <
Sendt: 6. januar 2021 20:06
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen hørings svar

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Hej,

I forbindelse med etablering af lynetteholmen og anlæg af ny vej er det yderst problematisk at der ikke forbedres de eksisterende forhold for de bløde trafikanter.

Jeg formoder at der vil komme øget tung trafik på alle veje mod Refshaleøen og da der ikke er ordentlige cykelstier & lyskryds, vil det skabe endnu mere utryghed for vores børn der skal færdes i området. Vejen fra Margretheholmen til Christianshavn skole er meget farlig og det er allerede kun et spørgsmål om tid før der sker en ulykke.

Jeg vil på det kraftigste henstille til at der bliver etableret bedre vilkår for vores børn inden der sendes flere store lastbiler ind i området.

Mvh
Karin Gerdorf

Fra: Line Haarby
Sendt: 6. januar 2021 16:20
Til: VVM-Sager
Emne: Ang. Lynetteholmen

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Til rette vedkommende

Som beboer på Margretheholmen og derfor kommende næsten nabo til byggeriet af Lynetteholmen, bliver jeg nød til at udtrykke min bekymringer ang. dette anlægsprojekt.

Den helt nære bekymring går på trafikforholdene på Forlandet - særligt ved krydset med Refshalevej, men også ved indkørslen til Margretheholmsvej. Som cyklist og mor til et kommende skolebarn, er jeg bekymret for de trafikale forhold der er her. Vi er mange der bor herude, der cykler til skole og på arbejde og sådan skulle det gerne fortsætte.

Udsynet når man kommer på cykel er ret dårligt, da man ikke kan se rundt om hjørner (dette gør sig gældende ved indkørslen til Margretheholmsvej). Og ved krydset mellem Forlandet og Refshalevej, kan man mange gange stå længe og vente, før man kan krydse vejen. Ligesom det er svært at se om der kommer bilister, da også bussen har holdeplads lige der, hvor man skal krydse vejen. Lysreguleringer er kærkomment. Det har f.eks. hjulper utroligt meget med en lysregulering ved krydset mellem Faffinaderivej og Prags Boulevard.

Derudover er listen af bekymringer over byggeriet lang. Ikke kun rent personlig bekymring, men også samfundsøkonomisk, demokratisk, miljømæssigt og klimamæssigt.

Uden at gå i for mange detaljer er mine bekymringer helt kort.

Samfundsøkonomisk finder jeg det bekymrende at finansieringen af dette anlægsprojekt (Danmarks historisk set største) ikke er på plads. Selvfølgelig er de første 20 mia. finansieret ved slag af byggegrunde, men hvad med resten? Hvordan skal havnetunnellen, evt. metro finansieret. Jeg henviser til beregninger foretaget af [ing.dk](https://ing.dk/artikel/hovedstadsprojekt-udloser-dominoeffekt-80-milliarder-231358) https://www.building-supply.dk/article/view/694464/nye_tal_80_mia_kr_for_kunstig_kaempeo_i_oresund. I sidste ende er det jo skatteborgerne der kommer til at betale for projektet, hvilket skal tages til efterretning, da vi også har en kæmpe corona-regning der skal betales over de næste mange år.

Demokratisk finder jeg det bekymrende, at selve processen omkring vedtagelsen af projektet umiddelbart ikke har været en demokratisk proces i mange henseender. Hvis projektet handler om at skabe 30.000 nye boliger i København. Syntes jeg, at man burde kigge på tværs af kommunegrænser og se på om ikke der ville være plads til 30.000 boliger rundt omkring. Hvad med Vinge-projektet er det opgivet, det kunne Københavns Kommune (eller Staten) poste penge i frem for Lynetteholmen.

Miljømæssige er der meget der peger på, at det får stor betydning for havmiljøet og gennemstrømningen af rent vand i vores havn, som vi jo rent faktisk kan bade i. Det håber jeg virkelig ikke ændre sig. Udover havmiljøet så har vi omkring Margretheholmen er rigt dyreliv, blandt andet bor der Isfugle i den lille havn bag ved bygningen. Det ville være så ærgerligt, hvis det ikke var plads til dem og de andre fugle der slår sig ned, når de er på træk.

Klimamæssigt er der flere beregninger der tyder på, at en tillukning af havneudløbet, som Lynetteholmen vil være, samt en prop i Øresund, faktisk vil gøre mere skade end gavn, ved en evt. stormflod.

Jeg er ikke imod fremdrift eller at København ikke skal kunne blive større, så vores efterkommere også får gavn af København, som vi har fået ved opfyldningen af Christianshavn. Det bekymrer mig, at et så stort anlægsprojekt kan bliver besluttet på så kort tid uden at nogen sætter spørgsmålstejn ved det. Femern-forbindelsen har være 20 år undervejs og påbegyndes først nu. Måske skulle vi sætte os ned og regne lidt mere på om der er en anden løsning på de problemer, som Lynetteholmen påstås at løse.

Venlig Hilsen

Line Haarby

Beboer på Margretheholmen

Fra: Robert Benjamin Andersen
Sendt: 6. januar 2021 13:04
Til: VVM-Sager
Emne: Hørings svar vedr. trafikale forhold på forlandet ved anlæg af Lynenetteholmen.

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Mit navn er Robert B B Andersen, jeg er 44 år og far til Liva på snart 2 og kommende barn. Begge mine børn skal vokse op på Margretheholmsvej og havde deres daglige trafik til vuggestue, børnehave og skoler via forlandet og refshalsevej. Der er omkring 525 lejligheder og ca. 100 byhuse og et kollegie. Jeg vil anslå der bor omkring 1500 mennesker og 6-700 børn i pasnings eller skolealderen som skal bruge vejene i området.

Jeg ser med stor bekymring på de trafikale forhold som de er nu. Mit indtryk er der allerede er tung trafik på smalle veje, både til og fra forbrændingsanlægget, til og fra Lynetteholm renseri anlæg, jordopfyldning på arbejdet ved operaen og store 25 meter busser. Alt sammen på veje som aldrig har været designet til det formål og hvor eneste lysregulering er i starten af refshalsevej og ved begyndelsen af forlandet.

Mit indtryk er at fartnedsættelsen via bump ikke fungerer, da biler ofte trækker ud i siden for at undgå bump.

Derfor ser jeg med stor bekymring på at der ikke allerede nu vurderes at etableres en akut indsats for trafikreguleringen på området omkring margretheholmsvej, med både cykelstier, bredere veje og lysreguleringer.

Mvh
Robert B B Andersen
Autoriseret Psykolog

Fra: Camilla Esbensen
Sendt: 6. januar 2021 12:34
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen: Høringssvar: Vedr. de trafikale udfordringer og trafiksikkerhed.

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Til rette vedkommende,

Hermed en indtrængende appel til at skabe øget trafiksikkerhed omkring Margretheholmen (Forlandet og Refshalevej).

Der er i forvejen tale om strækninger med dårlig trafiksikkerhed og givet den øgede mængde trafik med lastbiler m.v. i anlægsperioden er det afgørende at få forbedret trafiksikkerheden markant og proaktivt inden der sker ulykker.

De bedste hilsner
Camilla Esbensen

Fra: Nina Mathiesen ·
Sendt: 6. januar 2021 11:35
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Jeg skriver som beboer på Margretheholmen der har to børn, der skal i skole, til fodbold mv hver dag. Jeg er meget bekymret for trafikforholdene i området allerede nu og i særdeleshed i perioden indtil den nye vej er etableret. Jeg har herunder listet de problemer der allerede er i dag, og som også uden yderligere trafik, burde blive udbedret. Med den øgede trafikmængde vil dette blive væsentligt forværret.

Krydset mellem Forlandet og Refshalevej.
 Her kører mange skolebørn og voksne ud fra Margretheholmen hver dag. Det er allerede i dag meget svært at krydse især om morgenen. Der er tung trafik i form af lastbiler og derudover er der svingende busser og et busstoppested. Alt i alt et kryds der er svært overskueligt.
 Der bør etableres et lyskryds her.

Refshalevej har reelt intet fortorv ud til refshaleøen. Dette er selvfølgelig super farligt efterhånden som der kommer mere tung trafik og der i øvrigt stadig foregår en masse byliv på refshaleøen, madmarked, festivaller mm. Det er uacceptabelt at man i København så tæt på byen med så mange aktiviteter og så mange beboere har så lange strækninger uden fortorv.
 Der bør etableres cykelbaner og fortorv på refshalevej.

Trafikforhold for cyklister på refshalevej på stykket fra Noma til forlandet.
 I den ene retning er der delt cykelsti og gangsti. Der er faktisk en del fodgængertrafik, hvilket skaber farlige situationer i sig selv i sammenstød mellem cyklister og fodgænger. Dette bevirker også, at mange cyklister vælger at køre på kørebanen, hvilket er super farligt, da der er dårlige oversigtsforhold for bilister, fordi vejen svinger flere gange.
 Når man skal krydse fra Refshalevej ved Noma til Refshalevej langs voldanlægget kan man som cyklist ikke se noget som helst fordi vejen svinger så meget. Dette er meget farligt især for de små cyklister.
 Hele afviklingen af cykel og fodgængertrafikken på dette stykke bør gentænkes.

Trafiksituationen på Christianshavn især omkring skolen.
 Der er INGEN sikker cykelforbindelse for børn fra Margretheholmen til Christianshavns skole. Masser af tung trafik. Busser, skraldebiler, lastbiler mm hvilket man kan forvente øges de næste par år.
 Som forudsætning for at der kan være øget tung trafik til refshaleøen, bør man arbejde med:
 At etablere en sikker cykelsti på Refshalevej langs voldanlægget (obs på parkerede biler ved Christiania - potentielt farlige situationer)
 At forbedre trafiksikkerheden for cyklister langs Refshalevej, Krudtløbsvej, Kongebrovej, Danne Skjold Samsøes allé, og Prinsessegade. F.eks cykelstier, med særlig obs på de smalle broer.
 At begrænse den tunge trafik på Prinsessegade som minimum fra 7.30 til 8.30 når skolebørnene skal møde ind.
 Hvorfor skal der køre skraldebiler og lastbiler i dette tidsrum? Hastighedsbegrænsning ved Christianshavns skole og hen til Børnebyen. (Som minimum - det gør man ved alle andre skoler, hvorfor ikke her?)

Som beboer i området, vil jeg gerne opfordre til at man tager Margretheholmen og Refshaleøen alvorligt trafikmæssigt. Det drejer sig ikke om et tyndt befolket område langt fra Københavns centrum, men om et område med mange beboere ca 2 km fra Kongens Nytorv. Et område med mange børnefamilier, der er afhængige af at kunne cykle til de nære byområder som Christianshavn, København K og Amager. Med den øgede mængde af tung trafik forværres de problemer, der allerede er i området. Hvis der ikke gøres noget kan det betyde, at beboerne begynder at køre i bil istedet for at cykle, fordi det simpelthen er for farligt. Dette vil kun forværre problemerne,

samt skabe yderligere trængsel på Christianshavn og ved Christmas Møllers Plads. Det værste udfald af en ignorering af problemerne vil selvfølgelig være de fatale ulykker, der kan ske.

Med ønske om at tage problemerne alvorligt og gøre noget ved dem nu.

Med venlig hilsen

-

Nina Mathiesen
Cand. Arch. Arkitekt MAA

.. . . .

DK

Fra: Christian Folke
Sendt: 6. januar 2021 11:27
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen: Høringssvar

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Vedr. de trafikale udfordringer og trafiksikkerhed.

Hermed en indtrængende appel til at skabe øget trafiksikkerhed omkring Margretheholmen (Forlandet og Refshalevej).

Der er i forvejen tale om strækninger med dårlig trafiksikkerhed og givet den øgede mængde trafik med lastbiler m.v. i anlægsperioden er det afgørende at få forbedret trafiksikkerheden markant og proaktivt inden der sker ulykker.

Mvh. Christian Folke Andersen

Fra: anna bauer andersen
Sendt: 6. januar 2021 11:13
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Vi er en børnefamilie med to skolebørn på seks og ni år, der har boet i på Margretheholm i ni år. Vi elsker at bo her, men er dybt bekymrede for vores trafiksikkerhed herude i forbindelse med tilblivelsen af Lynetteholmen.

Vi og vores piger cykler til skole på Christianshavn og vi savner lyskryds og cykelstier på vejen. Allerede nu er der tung trafik.

Vi beder og håber inderligt at der kan blive taget hånd om dette.

De bedste hilsner
Anna Bauer Andersen og familie

Fra: Rasmus Rise
Sendt: 6. januar 2021 09:35
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar - Lynetteholmen

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

1. Krydset Forlandet / Refshalevej er et logistisk knudepunkt for alt trafik fra/til Margretheholmen med et stort antal bløde trafikanter, hovedsagligt skole-/institutionsbørn, dagligt. Krydset og vejene heromkring er allerede nu under spidsbelastning, fuldstændigt overbelastet og sikkerhedsmæssige uforsvarlige at færdes på for bløde trafikanter. Hvordan kan By & Havn vurdere at der med den store mængde trafik der allerede nu forefindes, kan tilføres en så stor mængde køretøjer i anlægsfasen som der er lagt op til, samtidig med at det IKKE har konsekvenser for trafikikkerheden, samt hvordan har By & Havn tænkt sig at garantere at deres tilførsel af køretøjer i anlægsfasen ikke fører til en stigning af ulykker og trafik-relateret dødsfald her.

2. Med tilførsel af den store mængde køretøjer i anlægsfasen vil trafikstøjen på Forlandet stige markant i denne periode. Hvilke tiltag vil By & Havn tage for at dæmpe denne trafikstøj. Vil der eks. blive etableret ny støj dæmpende belægning på veje, og hvordan kompenseres dem der bor ud til Forlandet der uden at have nogen forestilling om dette projekt, har købt deres bolig her ud til.

3. Hvordan sikres det at der ikke vil være fortsat øget trafik ved Forlandet / Refshalevej efter etableringen af den nye vej/dæmning/bro. Hvordan vil By & Havn blokere for deres leverandøres tilkørselsmuligheder via Forlandet / Refshalevej. Vil der eks. blive etableret en 3.5 t grænse her ?

4. Hvilke tiltag tænker By & Havn at etablere for at sikre at bløde trafikanter kan færdes sikkert ved Forlandet / Refshalevej efter deres store tilførsel af køretøjer.

5. De modeller som der er blevet benyttet til at beregne nuværende trafik ved Forlandet / Refshalevej er forældet og utilstrækkelig og tager ikke højde for den nuværende trafiksituation som er kraftigt stigende, og allerede belastet af meget lastbilkørsel. Vil By & Havn få lavet en ny beregning af trafikkonsekvenser med de nuværende forhold hvor trafikken er steget enormt over de sidste 5 år.

Venlig Hilsen

Rasmus Rise

Fra: Jesper Jensen
Sendt: 6. januar 2021 08:58
Til: VVM-Sager
Emne: angåenede lynetteholmen.

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Infrastrukturen herude omkring Margretheholmen/Refshalevej mm. er allerede så mangelfuldt at den ikke engang kan bære den nuværende mængde af trafik.

Det er utallig af gange vi har oplevet, på cykel med ungerne (3 og 2 årig), at vi nær er blevet ramt af en lastbil, en almindelig bil eller 2A der tager et sving lidt for optimistisk eller simpelthen bare ikke kender de atypiske forhold herude.

Vejene er smalle, cykelstierne er næsten ikke eksisterende og hvis de er, er de enten delt med fodgængere og foregår i begge retninger eller bare en smal optegning på vejbanen.

Når trafiksikkerheden ikke engang kan bære nuværende forhold, så er øget trafik i forbindelse med opførelse af Lynetteholmen, simpelthen, ikke på nogen måde, rentable med nuværende infrastruktur.

Det går galt en eller anden dag. Der er så mange familier der færdes herude hver eneste dag i forhold der allerede ikke er sikre.

Mvh

Jesper Aagaard Jensen, Lea Rigmor Lindgård Petersen, Abi Aagaard, Eik Aagaard.

Fra: Martin Hansen
Sendt: 6. januar 2021 01:57
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen - trafikikkerhed Forlandet

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Hørings svar.

Kære TBST

I anlægsfasen af ny vej er der lagt op til øget trafik på Forlandet - særligt tung trafik. Forholdene er allerede i dag særdeles kritiske og mange institutions- og skolebørn oplever farlige situationer særligt i krydset ml Forlandet og Refshalevej. Derfor indgående ønske om trafikikkerhedsforbedringer i dette kryds i anlægsfasen af Lynetteholmen.

Mvh
Martin Hansen og Lise Hein

Fra: Anders Zitawi
Sendt: 6. januar 2021 00:00
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Høringssvar:

Vi mangler desperat ordentlige cykelforhold/ cykelstier herude på Holmene... Venligst tag det med I jeres overvejelser - også selvom der endnu ikke er yderligere pres fra lastbiler endnu...

Og en cykelbro over til Kastellet!! Forstår ikke at det ikke er vedtaget. Det er en no-brainer i relation til Københavns overordnede grønne infrastruktur-planer!

Best regards
Anders Zitawi -

Høringssvar vedr. Lynetteholmen

En ny bydel i København skal leve op til nogle helt grundlæggende principper for vores by: klimaneutralitet, social bæredygtighed og plads til natur.

Hvis Lynetteholmen skal have en fremtid, er det afgørende, at den ikke samtidig forringer klimaets fremtid.

Derfor skal byggeriet på Lynetteholmen være CO₂-neutralt. Det er komplet uansvarligt over for fremtiden at lave et stormsikringsprojekt, der på samme tid er med til, at planetens CO₂-udledning stiger.

Det er fuldstændigt afgørende, at den nye bydel bliver et både grønt, inkluderende og demokratisk sted at bo og leve. Nedenfor beskriver vi, hvad der for unge, grønne københavnere er centralt, hvis disse krav skal æres.

Transport af jord

Etableringen af Lynetteholmen fordrer massiv transport af jord og andet debris fra bl.a. Nordhavn til Refshaleøen. Det er essentielt, at denne transport gøres bæredygtig, så det ikke udsætter klimaet for overløst at etablere den kunstige ø. Derfor skal der allerede nu og løbende undersøges forskellige former for bæredygtig transport, såsom transport vha. både og pramme, overgang til elreven transport og lignende.

Bæredygtighed

Lynetteholmen skal leve op til visionen om, at København skal være en grøn by at bo og leve i.

Derfor er vores vision, at Lynetteholmen holdes fri for biltrafik. I stedet skal der gives plads til cykler og kollektive transportformer. Derfor vil det være helt naturligt at etablere en letbane, da denne er grøn, billigere end andre kollektive transportformer og kan udbygges til andre dele af byen.

Når vi skal skabe en grøn bydel, kan vi ikke komme uden om, at byggeriet skal være bæredygtigt. Vi skal begrænse brugen af de byggematerialer, som udleder store mængder CO₂ under produktion og i stedet genanvende lokale og gode materialer. Bygningerne skal også være bæredygtige i den forstand, at de skal være lette at vedligeholde og dermed kunne bevares de næste mange år.

Alle københavnere har ret til kontakt med vild natur, og derfor kræver vi, at man i opførelsen af Lynetteholmen vil planlægge sådan, at alle borgere har maksimalt fem minutters gang til et naturområde. Vi vil ydermere pointere vigtigheden af, at disse naturområder skal bestå af urørt og vild natur, så bydelen kan være med til at gøre København til en biodivers by med plads til forskelligartet natur.

Demokrati og borgerinddragelse

Lynetteholmen skal være en bydel for borgerne. Det betyder, at boligmassen skal være mangfoldig, så der både bygges ungdomsboliger, ældreboliger og familieboliger. Hvis det skal blive en realitet, skal mindst halvdelen af boligerne på Lynetteholmen være almene.

En bydel for borgerne inkluderer også, at borgerne skal kunne bruge byen i dagligdagen. Konkret skal der være adgang til grønne områder, etableres legepladser, åbnes op for offentlige kontorfaciliteter og døgnåbne biblioteker. Desuden skal byens borgere høres, når der bygges, og når byen udvikles.

På vegne af Rød-Grøn Ungdom København

Sandra Sabine Most, August Maigaard Rubin, Mikkel Skovgaard Hansen og Frederik Werner Kronborg

39



VIKINGESKIBS
MUSEET

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Att. Gert Agger

cc. Slots- og Kulturstyrelsen, att. Torben Malm

Roskilde d. 7. januar 2021

Høring af miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Vikingeskibsmuseet har modtaget ovennævnte høringssag.

Vikingeskibsmuseet skal i den anledning udtale, at miljøkonsekvensrapporten i store træk sikrer de kendte og endnu ukendte fortidsminder, som utvivlsomt befinder sig inden for projektområdet. Museet er da også allerede i dialog med bygherres rådgiver om gennemførelse af de nødvendige afværgeforanstaltninger. Det forventes, at et vilkår herom vil være indeholdt i den endelige etableringstilladelse.

Der kan dog ved en kursorisk gennemlæsning findes et par faktuelle småfejl, som det er værd at bemærke, da de vil kunne give anledning til misforståelser:

I afsnit 25.7 s. 564 samt i skemaet på s. 660 nævnes, at Museumslovens § 27, stk. 2 forudsættes overholdt under jordarbejder på land.

På samme måde gælder, helt parallelt, Museumslovens § 29h stk.1, ifølge hvilken fund af spor af fortidsminder eller vrug gjort under anlægsarbejde til søs straks skal anmeldes til Slots- og kulturstyrelsen og arbejdet standes.

Betegnelsen "ikke-beskyttede fund" på Figur 25-1 s. 552 er misvisende. Der er formentlig tale om, at kortet er udarbejdet visende ikke-fredede fortidsminder hentet fra den nationale database Fund & Fortidsminder. Et fund/fortidsminde kan imidlertid sagtens nyde Museumslovens beskyttelse uden, at der er tinglyst en fredning (hvilket da også fremgår af afsnittets brødtekst s. 551).

Afslutningsvis skal det bemærkes, at museet anser den skitserede tidsplan for stærkt urealistisk. Både forundersøgelser og eventuelle udgravninger skal være afsluttet inden opstart af i det mindste perimeter-anlæggelsen, hvilket der ikke synes at være taget højde for.

Med venlig hilsen

Mikkel H. Thomsen

side 1/1

Vikingeskibsmuseet

Vindeboder 12

4000 Roskilde

Telefon: 46 30 02 00

Fax: 46 30 02 01

museum@vikingeskibsmuseet.dk

www.vikingeskibsmuseet.dk

Mikkel Haugstrup Thomsen

Museumsinspektør

Direkte telefon: 46 30 02 91

Mobiltelefon: 22 67 57 21

mht@vikingeskibsmuseet.dk

40

Fra: Mette Knudsen Grønnegaard
Sendt: 8. januar 2021 09:19
Til: VVM-Sager
Emne: Vdr. Lynetteholmen

Kære Trafik- Bygge-, og Boligsstyrelsen

Jeg indgiver hermed mit høringssvar i forlængelse af VVM-undersøgelsen i forbindelse med anlægningen af Lynetteholm. For nuværende mener man ikke, at der er grundlag for at skabe øget trafiksikkerhed på trods af en forventet øget belastning med tunge køretøjer i et område, som i forvejen er præget af meget ringe trafiksikkerhed (manglende lyskryds, manglende cykelsti) samt mange daglige cyklister fra Margretheholm - herunder mange børnefamilier.

Jeg sender derfor en indtrængende appel om, at styrelsen prioriterer at forbedre trafiksikkerheden på Forlandet og Refshalevej.

Med venlig hilsen,
Mette Knudsen Grønnegaard

41

Fra: Maiken Veneman
Sendt: 8. januar 2021 15:11
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen høringssvar

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Til rette vedkommende.

Som beboer på Margretheholmen kontakter jeg jer med en stærk appel om, at der etableres forsvarlige og sikre trafikale forhold ifm. anlæggelsen af den nye Lynetteholmen.

Som mor til en pige på 3 år, der netop har lært at cykle til sin børnehave på Christianshavn, ligger det mig meget på sinde, at hun trygt og sikkert kan vokse op i dette skønne nærmiljø uden at skulle bekymre sig om tætkørende lastbiler mv.

Derfor håber jeg meget på, at I vil tage dette høringssvar med i betragtning, når jeg sammen med mine naboer appellerer til, at der skabes øget trafiksikkerhed på og omkring Forlandet, som er en smal og svingede vej med meget tung transport allerede på nuværende tidspunkt.

På forhånd tak.

De bedste hilsner,
Maiken Veneman

Haveforeningen Vennelyst ønsker at benytte sig af muligheden for at afgive et hørings svar til Transportministeriet vedrørende miljøkonsekvensrapport om etableringen og driften af Lynetteholmen.

HF Vennelyst er beliggende på Kløvermarksvej i Sundby og er en haveforening med 234 haveejere. Haveforeningen er kategoriseret som "daghave med overnatning", det vil sige at lejerne må overnatte i sæsonen fra 1. april til 31. oktober.

I vores haveforening benytter ca. 100 lejere muligheden for permanent at overnatte i sit kolonihavehus i hele sæsonen. De resterende haveejere benytter ofte muligheden for overnatning på hverdage og specielt i weekenden fra fredag til mandag morgen.

På den baggrund har vi en særlig interesse i udformningen af de vilkår, som "By og Havn" og Københavns Kommune bliver pålagt gennem "anlægsloven", bl.a. gældende for støj og trafik, hvorfor vores hørings svar primært vil forholde sig til disse 2 forhold, ud fra et sundhedsmæssigt aspekt.

Døgnarbejde: det bekymrer os, at der kan gives tilladelse til døgnarbejde for etablering og drift af Lynetteholmen. Alt andet lige er det 3 års arbejde med etablering af de ydre rammer for øen, og efterfølgende 30 års arbejde med tilkørsel af overskudsjord og byggeaffald.

- Vi ønsker, at der kun gives tilladelse til støjende arbejde og transport til Lynetteholmen i dagtimerne fra kl. 7 morgen til kl. 17 aften.
- Alternativt at Københavns Kommunes Byggeforskrift følges uden mulighed for dispensation fra støjkravene.

Permanent støjovervågning under hele anlægs- og driftsfasen: Da udbredelsen af støj fra støj kilder er meget afhængig af vind og vejrforhold samt arbejdets art (eks. spunsarbejde), ønsker vi ud fra et sundhedsaspekt:

- At der etableres permanent støjovervågning i form af støjmålere på udvalgte steder, der samlet kan give et billede af de aktuelle niveauer for støj udbredelse fra særligt støjende aktiviteter, og dermed sikre at anlægsarbejdet overholder gældende støjgrænser 24/7/365.
- At de aktuelle resultater af støjmålingerne bliver gjort tilgængelige for offentligheden og for naboerne.
- At Københavns Kommunes Teknik og Miljøforvaltning bliver tilsynsmyndighed for at bygherren og entreprenørerne følger gældende regler, samt at det bliver mulighed for at borgerne kan få kontakt til tilsynet ved mistanke om overskridelse af tilladelser.

Transportkorridor og tvangsroute for lastbiler med ærinde på Lynetteholmens arbejdsplads: da vores haveforening ligger i umiddelbar nærhed af Christmas Møllers Plads og Vermlandsgade, vil den øgede trafikmængde med anslået 300 vogntog være en generende og hørbar stigning i trafikstøjen. På den baggrund ønsker vi at fremhæve følgende forslag:

- At transportkorridoren og tvangsruten i anlægsloven præciseres til at gælde fra Langebro, over Stadsgraven, Vermlandsgade og den nyetablerede vej ved Prøvestenen til Lynetteholmen. Knippels bro og Torvegade må ikke benyttes ved transport uden for normal arbejdstid og i weekender. Vi finder at det er god anvendelse af "Bedst anvendt metode"
- At der ikke foregår transport til og fra Lynetteholmen uden for normal arbejdstid og lørdage og søndage.
- Københavns Kommune har påtaleret og Københavns Politi skal føre tilsyn med, at transportører og firmaer overholder reglerne.

Med venlig hilsen

HF Vennelyst

Kurt Arend Hansen (Formand)

43

Fra: Andreas Blinkenberg
Sendt: 8. januar 2021 20:23
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm høring om VVM med frist 25 januar 2021
Vedhæftede filer: DEN BLÅ STI. En ny rekreativ forbindelse i Amager Øst - PDF Gratis download.PDF

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 8975100

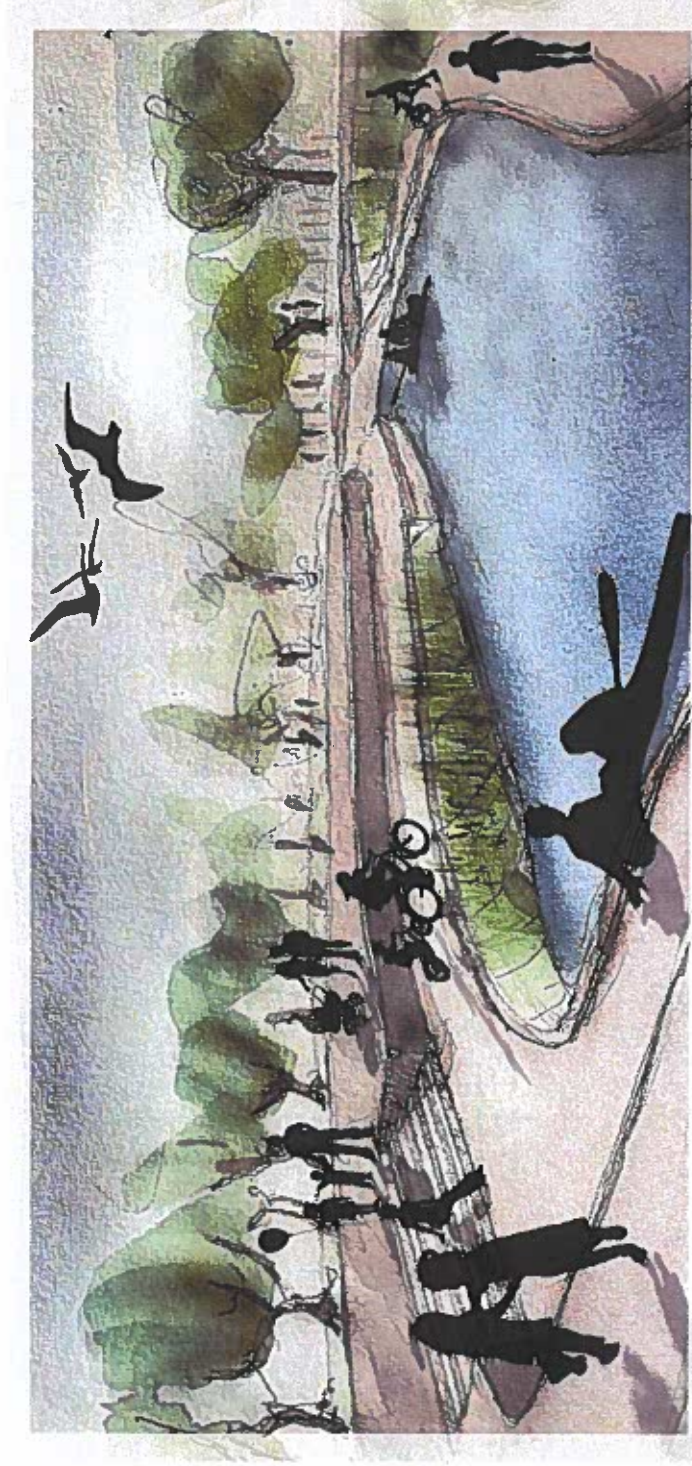
Lukning af Lynetteløbet i 2021 er en uacceptabel barriere for sejlads med robåde fra KBH.s havn til Amager strand. Roning langs den nye krystogt-kaj i Nordhavn er farlig under østlige og sydlige vindforhold på grund af voldsom tilbageslag. Det er derfor nødvendigt at etablere en kanalforbindelse fra Lynettehavnen til Amager Strandpark som tidligere belyst i **vedlagte rapport** fra 2010.

vh.

Andreas Blinkenberg

DEN BLÅ STI

En ny rekreativ forbindelse i Amager Øst



INDHOLDSFORTEGNELSE

baggrund

- 4 Amager Øst Vandplan
- 5 Visionen Kort fortalt
- 6 Ny nærhed - større sikkerhed
- 7 Blå og Grønne stiforbindelser

den blå sti

- 10 Brugere af Den Blå Sti
- 11 Størrelsesforhold
- 13 En gravet kanal
- 15 Betonelementer lagt på jorden
- 17 En akvædukt
- 18 Regnvandsopsamling
- 19 Alternative forbindelser

bilag

- 22 Rastepladser
- 23 Pejlemærker
- 24 Matrikler
- 25 Fredningszoner
- 26 Historiske Kort
- 27 Det grønne cykelrutenet
- 28 Det videre arbejde
- 29 Kreditering

BAGGRUND

for den Blå Sti

Amager Øst Vandplan



Historien om Den Blå Sti

Det kan være svært at pege på én person, en forening eller en organisation der fandt på at skabe forbindelse mellem Amager Østkyst, rofarvand og Københavns Havns kanaler. I forbindelse med arbejdet i den såkaldte "vandgruppe" under temagrupperne Idræt og Kultur i Bydelsplan for Amager Øst, havde flere af deltagerne udtrykt ønske om at skabe trygge og spændende sejlruter for kajakroere og småbådfolk i farvandet omkring Amager og Københavns Havn.

Det Maritime Ungdomshus, der dagligt i 5 år havde roet med børn, unge og voksne, havde oplevet, at sikker og fornuftig sejlsads stoppede ved Amagerforbrændingen. Ideen til at grave en kanal ind til voldgraven eller Lynetten havn var derfor oplagt. Denne løsning fik hurtigt opbakning i Vandgruppen og i slutningen af 2009 blev de første blå streger sat på et kort.

Med den voksende interesse for kajak og havkajak der er i området blev det også hurtigt klart, at denne ide skulle prioriteres højt. Endvidere kunne man se perspektivet i at skabe oplevelser ikke kun for roerne, men for alle bløde trafikanter mellem Amager Øst og det Indre København. Der skulle således også tænkes i gang- og cykelsti langs

kanalen samt en minisolfærgeroute der kan fragte turister, pendlere og andre nysgerrige børn og voksne mellem de mange attraktioner i Indre By, Christianshavn og langs Amagers Østkyst, ad vandvejen.

Sammen med forslag om et vandforsamlingshus, blev ideen prioriteret som forslag der har en bred målgruppe og understøtter variation af Amagers fritidstilbud og som samtidigt har et sundhedsmæssigt perspektiv.

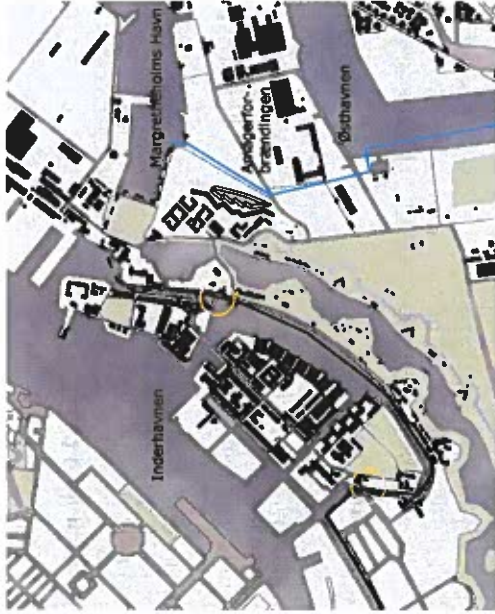
Ideen kom til at indgå i den endelige Bydelsplan for Amager Øst som en central del af "Livet Ved Vandet".

"Det er Lokaludvalgets ønske, at den fortsatte udvikling af kystområdet bør ske med udgangspunkt i beboernes og brugernes ønsker og med hensyntagen til de eksisterende forhold og institutioner. I dag er der dog store dele af vandet, som ikke udnyttes optimalt. Det er lokaliteter, der nemt og billigt kan programmeres og udvikles til brug for idrætten, de legende og dem, der bare vil have oplevelsen af at være tæt på vandet."

Bydelsplan Amager Øst 2010

Christianshavn lokaludvalg har siden godkendt et tilsvarende projekt og har fået bevilliget et større beløb af Københavns Kommune til programmering og projektering af Den Blå Rute i Københavns Havn og Christianshavns kanaler. Den Blå rute ønsker, ligesom Den Blå Sti at skabe sammenhæng og nye oplevelser for de mange roere der færdes i Københavns kanaler.

Da deres projekt er baseret på ønsker, der i høj grad er identiske med visionen i Amager Øst's Bydelsplan, blev et arbejde med at koordinere de to ideer sat i værk i efteråret 2010.



Sammenkobling med Den Blå Rute

En forbindelse for alle.

Den Blå Sti er ikke som innerhavnen Blå Rute alene udarbejdet for kajakroere. Den er tænkt til at give rekreative muligheder for både løb, gang, cykling og rowing. Med en placering i skellet mellem by, natur, havn og industri er Den Blå Sti en unik forbindelse i København.

Kobling med Den Blå Rute

I innerhavnen har man med Den Blå Rute, givet kajakroere et trykt alternativt at færdes i, så de ikke længere behøver at skulle ud i det store havneløb.

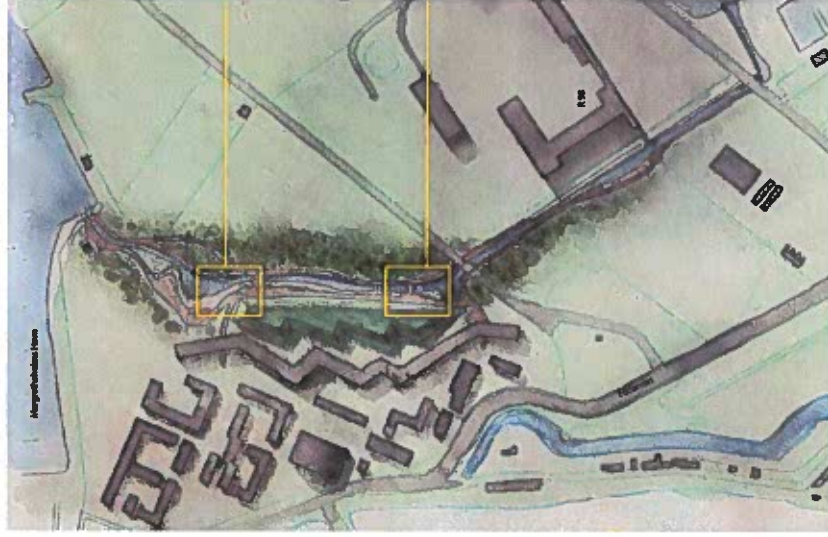
Foruden de nye åbninger i to dæmninger lægger den Blå Rute også op til en forbindelse fra Krudtløbet til Margretheholms Havn. Her vil den koble sig på Den Blå Sti og skabe en helt ny og spændende forbindelse igennem byen.

Interesserne

I området findes mange forskelligartede interessenter. Den Blå Sti skabes i samarbejde med disses ønsker og fremtidige visioner. Målet er at Den Blå Sti skal være et værdifuldt aktivt for alle i området.

Forslaget

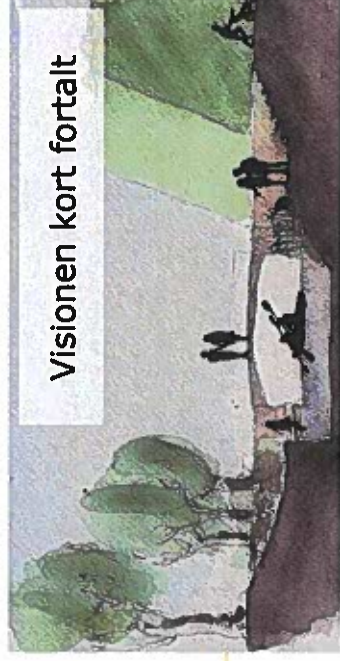
I sin enkelthed består projektet i at etablere en ny kanal fra Margretheholms Havn til Østhavnen. Denne vision er blandt andet opstået igennem Amager Østs bydelsplads



Den Blå Sti - arbejdsområdet.

narbejde med at tilføre bydelen mere vand. Samtidigt er den tænkt som en sikker og tryk forbindelse indenom det dybe vand rundt om Prøvestenen og Amagerværket. Mange roere tør ikke ro forbi disse steder, og er derfor tvunget til at færdes i et ganske lille område. For klubberne langs med kysten er man i højere grad end havne klubberne, afhængig af de rette vejr og vindforhold for at kunne dyrke sin sport. En ny forbindelse indenom Amagerforbrændingen vil give en langt større sammenhængskraft bydelene imellem. Yderligere er der tænkt et stisystem langs med kanalen der giver rig mulighed for både en aktiv brug i form af løb og cykling og en mere stille brug i form af rastepladser for roere, grillpladser, og ikke mindst muligheden for at kunne sidde med fødderne i vand.

Projektet passer endvidere godt ind med Kommunens plan-er om etableringen af lommeparker.



Den gravede kanal lægger sig naturligt ind i landskabet.



Muligheder for at komme i land

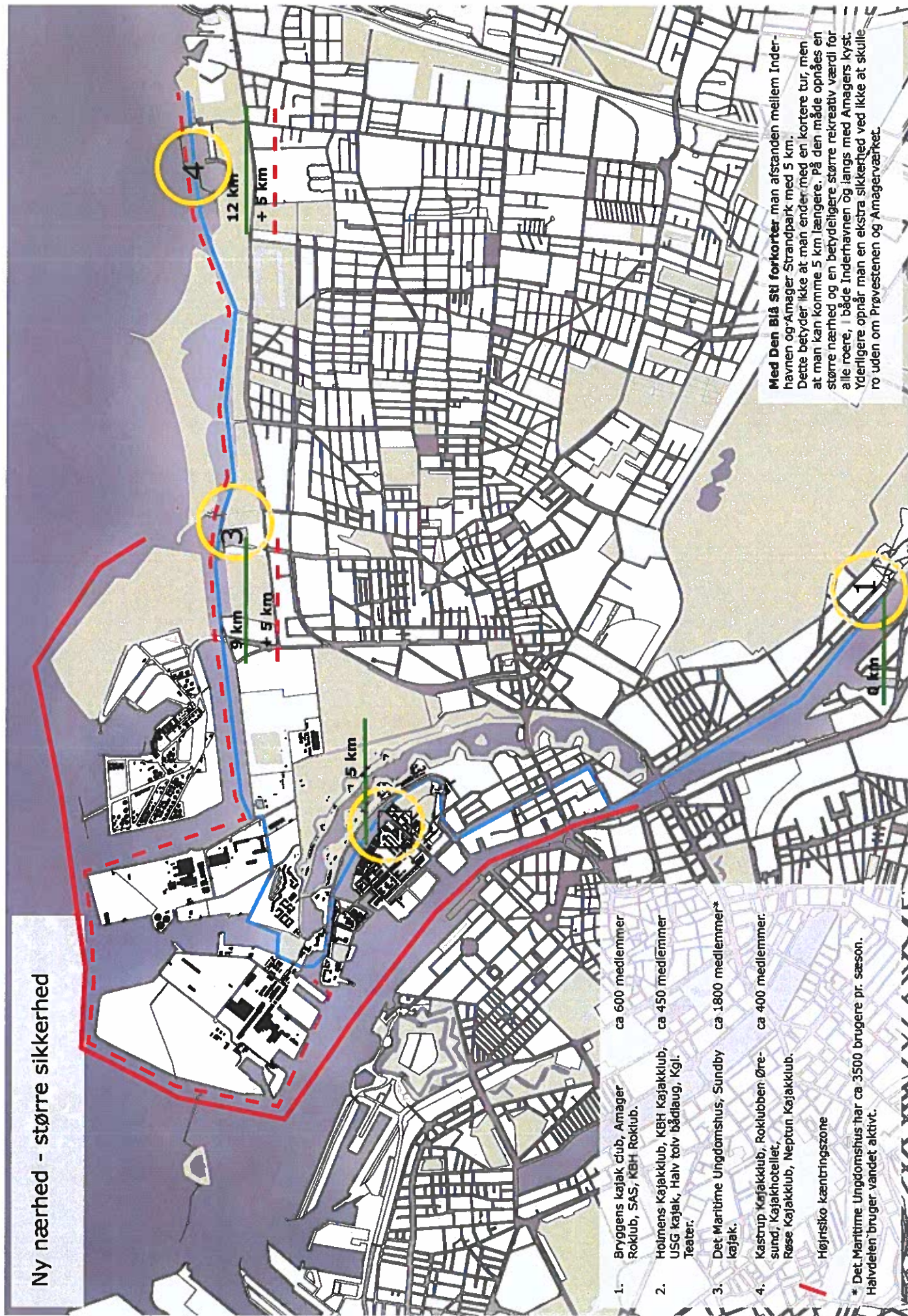
Visionen kort fortalt

"Lommeparker er en enestående mulighed for at skabe grønne åndehuller for københavnernes tæt på, hvor vi bor. I lommeparkerne kan man sidde af med en god bog, lege, spille bold eller bare sidde og nyde lidt grønt."
Klaus Bondam, Teknik- og Miljøborgmester, Københavns Kommune 2009.

Plads til udvikling

Projektet stopper ikke sin udvikling med denne rapport. Det er faktisk først nu at det virkeligt begynder at tage sin form. Projektgruppen håber derfor at denne rapport vil være en del af de værktøjer der skal til for at gøre Den Blå Sti til en forbindelse for alle, og til alle.

Ny nærhed - større sikkerhed

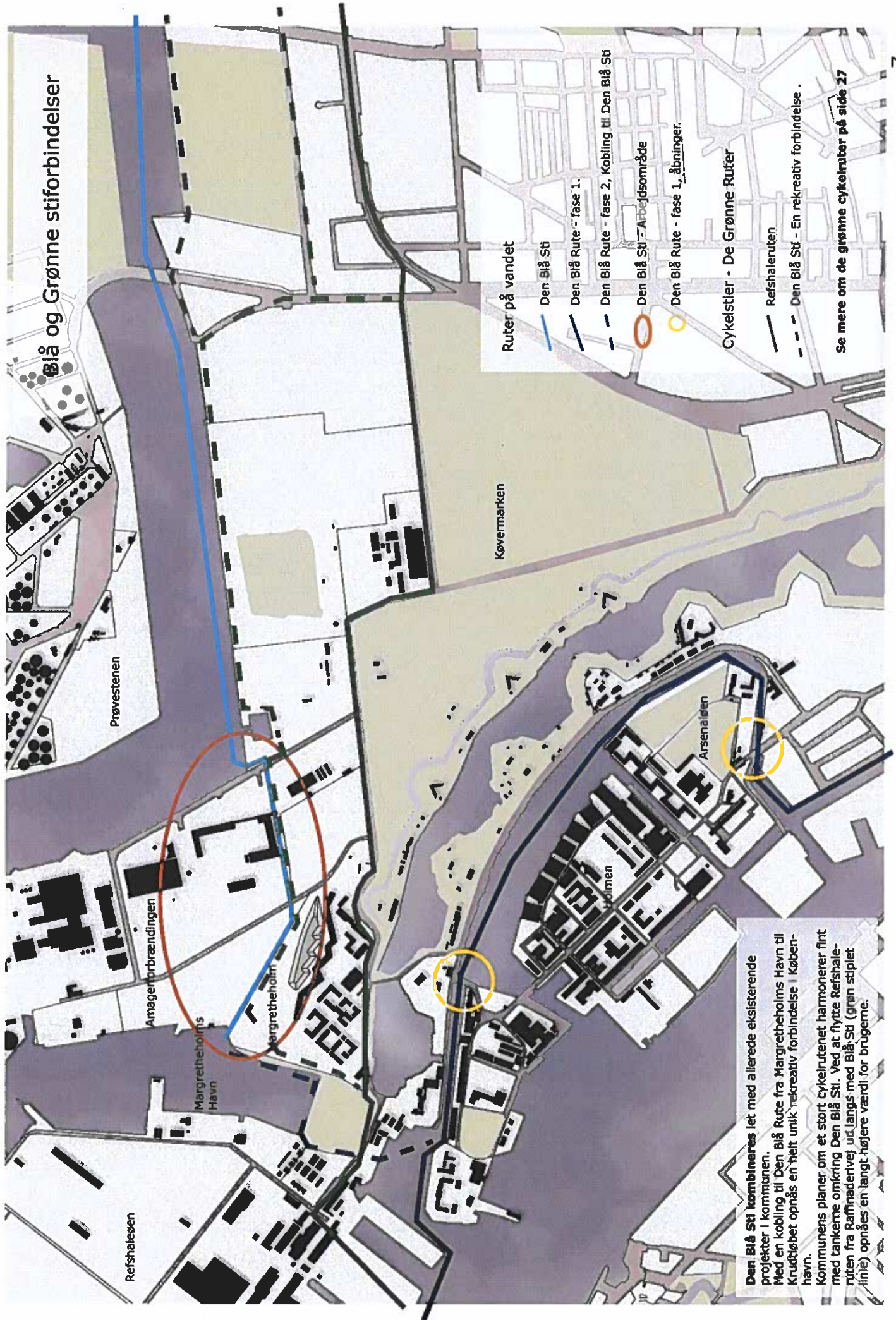


Med Den Blå Sti forkorter man afstanden mellem Inderhavnen og Amager Strandpark med 5 km. Dette betyder ikke at man ender med en kortere tur, men at man kan komme 5 km længere. På den måde opnåes en større nærhed og en betydelig større rekreativ værdi for alle roere, både Inderhavnen og langs med Amagers kyst. Yderligere opnår man en ekstra sikkerhed ved ikke at skulle ro uden om Prøvestenen og Amagerværket.

1. Bryggens kajak club, Amager Roklub, SAS, KBH Roklub. ca 600 medlemmer
2. Holmens Kajakklub, KBH Kajakklub, USG kajak, Halv tolv bållaug, Kgl. Teater. ca 450 medlemmer
3. Det Maritime Ungdomshus, Sundby kajak. ca 1.800 medlemmer*
4. Kastруп Kajakklub, Roklubben Øresund, Kajakhotellet, Røse Kajakklub, Neptun Kajakklub. ca 400 medlemmer.

Højrisiko kæntringszone

* Det Maritime Ungdomshus har ca 3500 brugere pr. sæson. Halvdelen bruger vandet aktivt.



Blå og Grønne stiftforbindelser

Ruter på vandet

- Den Blå St
- Den Blå Rute - fase 1.
- - Den Blå Rute - fase 2, Kobling til Den Blå St
- Den Blå St - Arbejdsområde
- Den Blå Rute - fase 1, åbninger.

Cykelstier - De Grønne Ruter

- Refshaleruten
- - Den Blå St - En rekreativ forbindelse .

Se mere om de grønne cykelruter på side 27

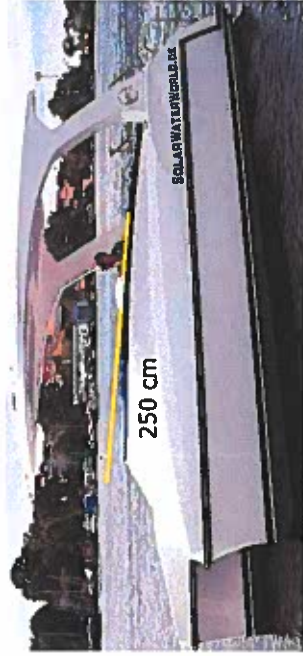
Den Blå St kombineres let med allerede eksisterende projekter i kommunen. Med en kobling til Den Blå Rute fra Margretheholms Havn til Krudtøbet opnås en helt unik rekreativ forbindelse i København. Kommunens planer om et stort cykelnet harmonerer fint med tankerne omkring Den Blå St. Ved at flytte Refshaleruten fra Raffinadervej ud langs med Blå St (grøn stiplede linje) opnås en langt højere værdi for brugerne.

DEN BLÅ STI mulighederne

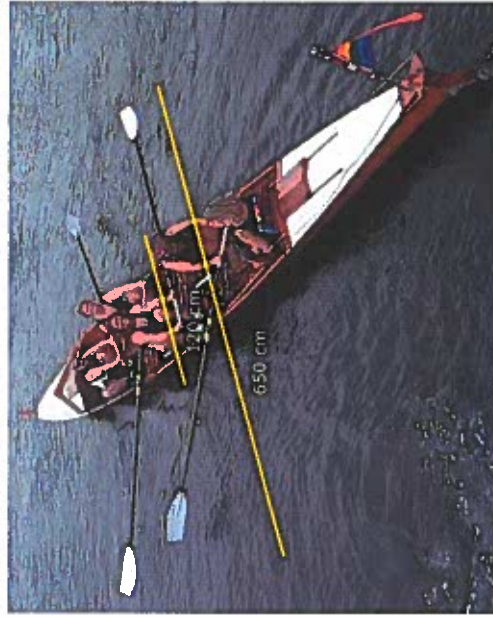
Brugere af Den Blå Sti



Kajak



Soldrevet færge



Innigger

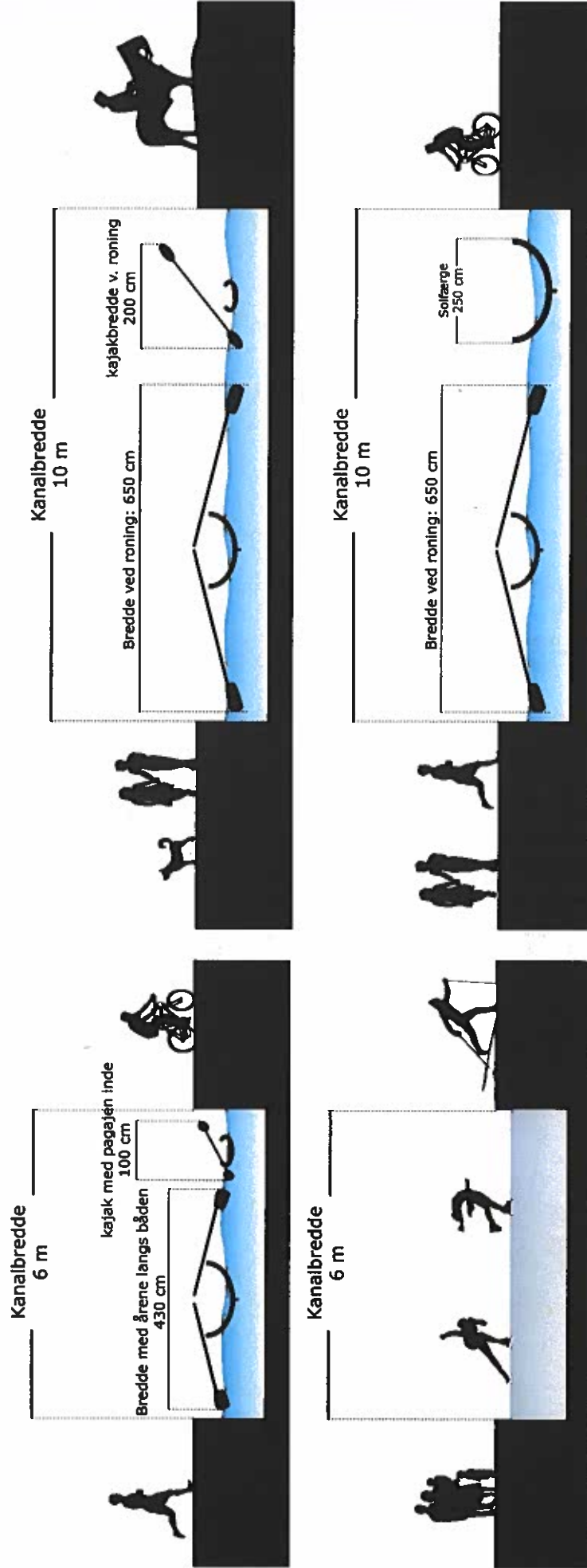


Brugen af Den Blå Sti henvender sig i lige så høj grad til løbende, gående og cyklende som til roere.

I sommerhalvåret kunne man også sagtens forestille sig en mindre soldrevet færge i rutefart mellem Inderhavnen og Amager Strandpark.

Med de koldere vintre er det oplagt at man om vinteren bruger kanalen til skøjteløb og antægger langrendsløjper på land.

Størrelsesforhold



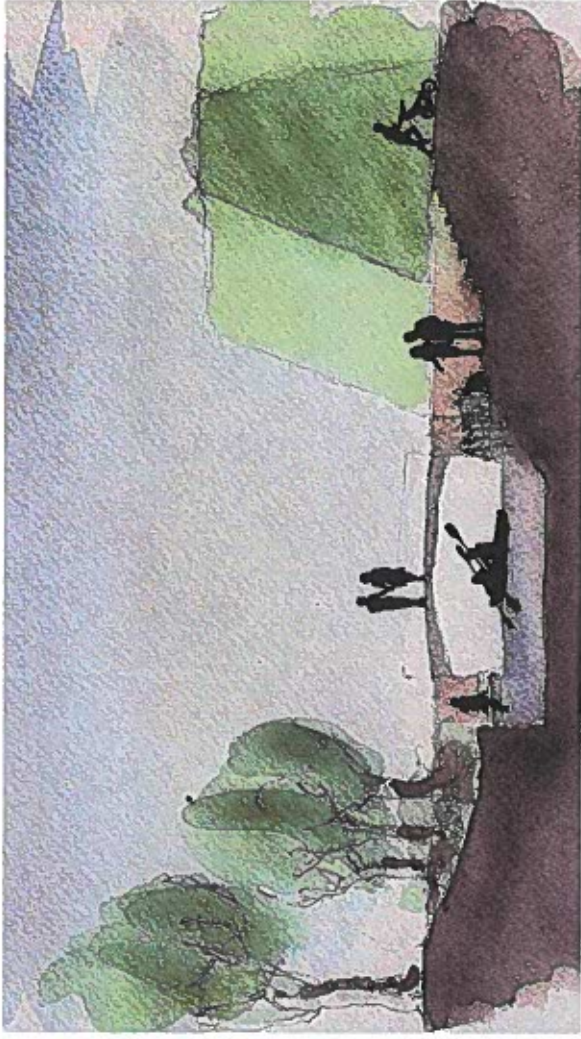
En gravet kanal



Perspektiv af kanaudmunding i Margretheholms Havn.

- +
 - Ingen overbæring
 - naturlig landskabsbehandling
 - Naturlig vandtilførsel
- - Karambolage med rørføringer
 - langt op/ned til/fra vand

En gravet kanal



Typisk snit gennem kanalen med stierne i forskellige niveauer, mulighed for at komme helt ned til vandkanten og broer til at komme over kanalen.



Langs med kanalen er der anlagt stier til et mangfoldigt brug.



Kanalen anlægges som et naturligt åforløb med smalle søsager og mindre søer med anlæbsplads og vandbeplantning.

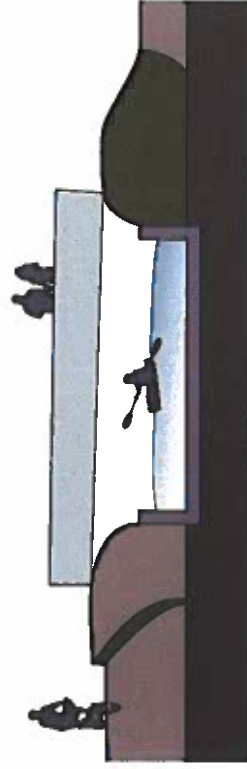
Betonelementer lagt på jorden



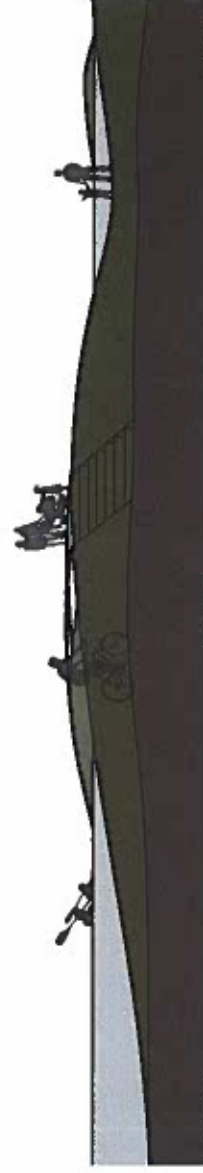
Overgangen fra havn til kanal er en manuel overbæring. Alternativt etableres en sluse. Dette vil give adgang for tungere fartøjer som Inrigger og solfærger.



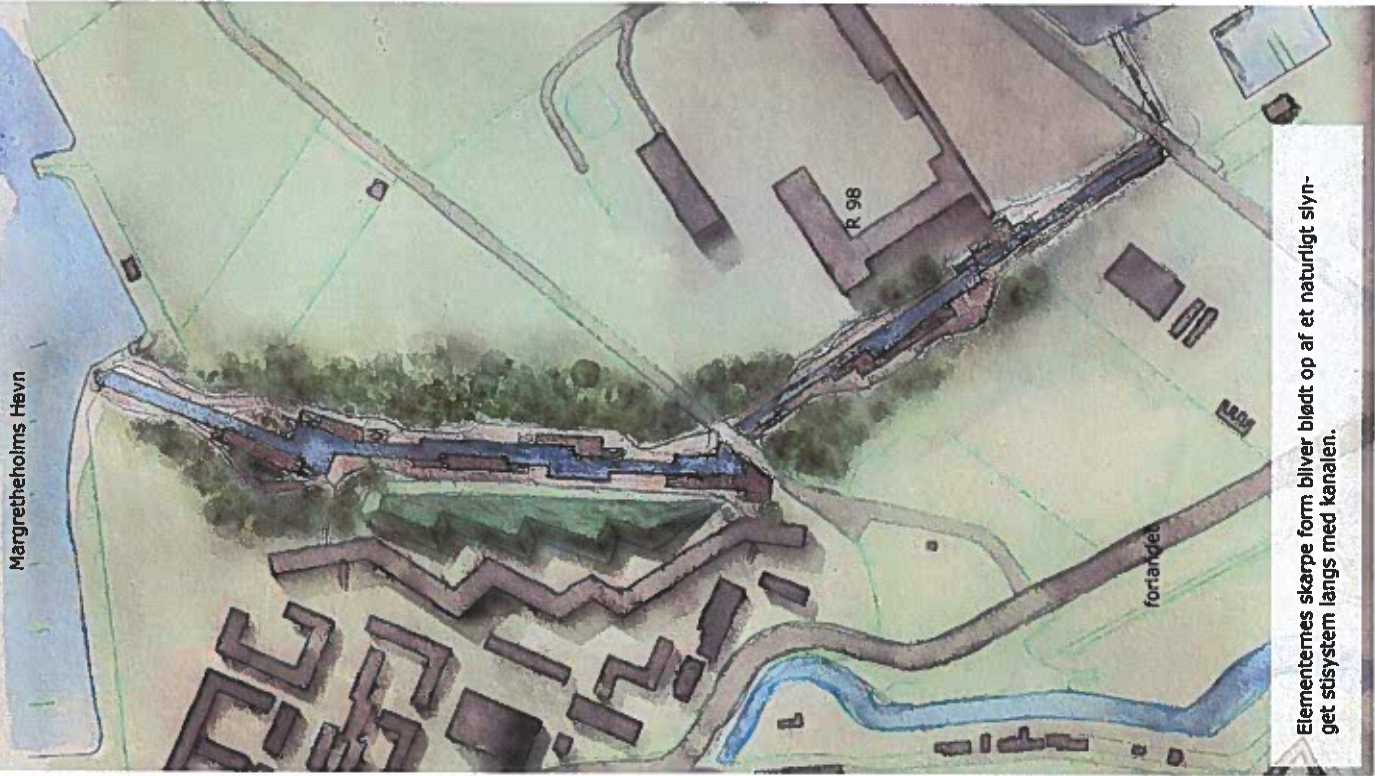
Eksempel på en manuel overbæring fra Malmø.



- + - Ingen karambolage med rør
- Industriel landskabsbearbejdning
- Gående og roende er i øjenhøjde
- Midlertidig konstruktion



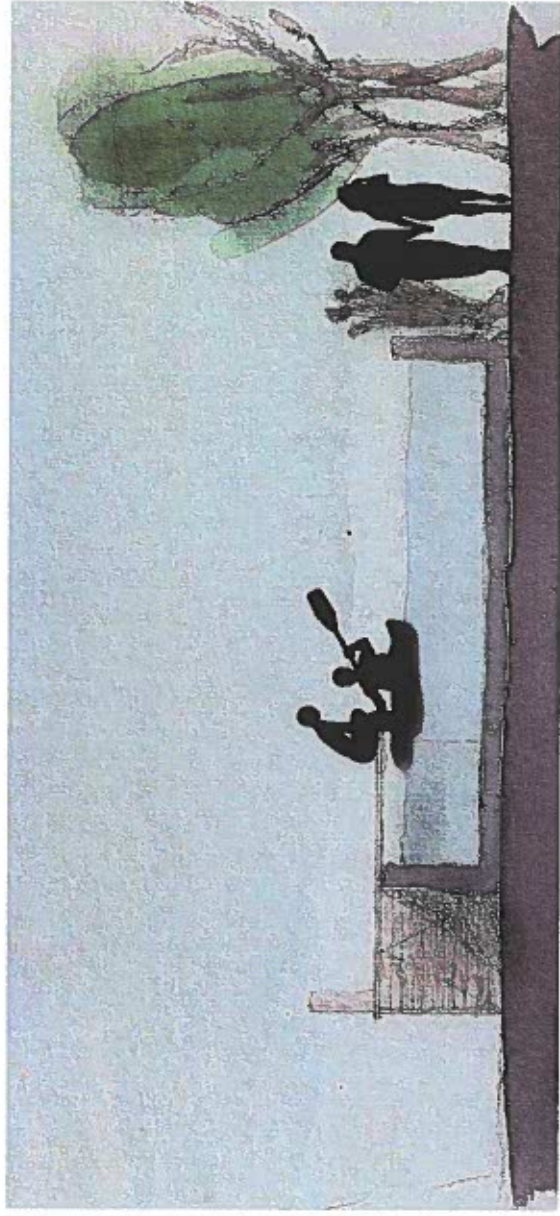
Elementet bliver lagt ind i landskabet. Nogle steder vil det være blotlagt og andre steder vil det være gravet ind. Med denne bearbejdning opnåes en helt speciel kanalføring hvor man nogle steder er i øjenhøjde med brugerne til vands og andre steder er hævet over vandlinen som "normalt".



Margretheholms Havn

Elementernes skarpe form bliver blødt op af et naturligt slynget stisystem langs med kanalen.

Betonelementer lagt på jorden

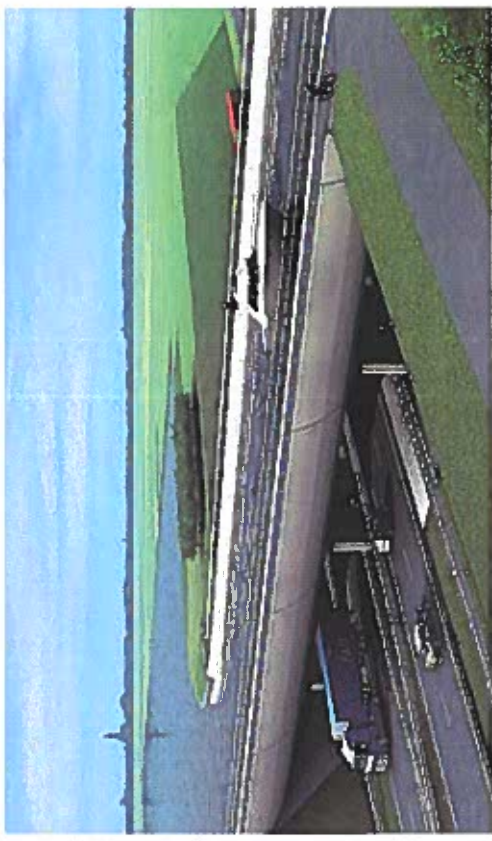


Snit der tydeliggør sænkekasse princippet. Visse steder vil man som roer være i øjenhøjde med gående - en helt unik situation.



De steder langs med kanalen hvor elementerne er helt blottagte, skal man gå op til vandet i stedet som normalt med.

En akvædukt



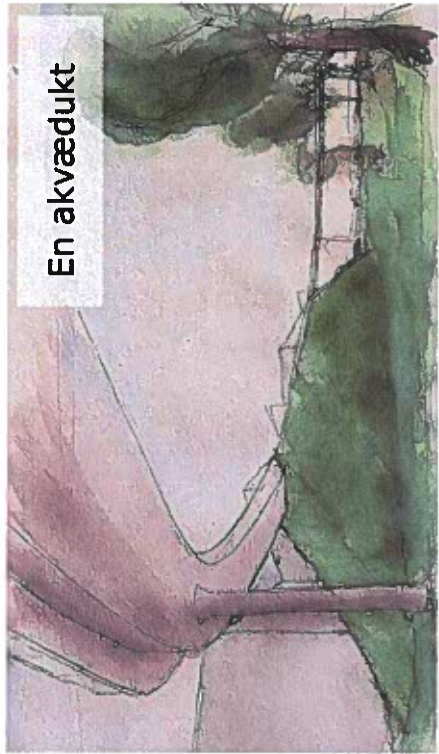
Eksempler på akvædukter

- + - Ingen karavmbolage med hverken rør eller veje
- Helt unik - rør/går i trækronerne og i øjnehøjde.
- Mekanisk vandtilførsel.
- Adgangsforhold.

Da adgangen til en akvædukt enten vil foregå via en sluse eller en vandelevator, vil det til forskel fra elementløsningen, være muligt at besejle kanalen med både inrigger og solfærge.



Aqua ducten hæver sig op over landskabet som en fuldstændig unik vandvej i København.

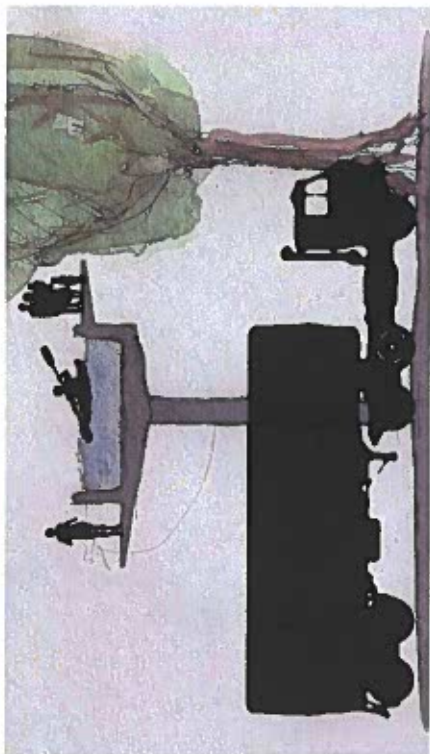


En akvædukt

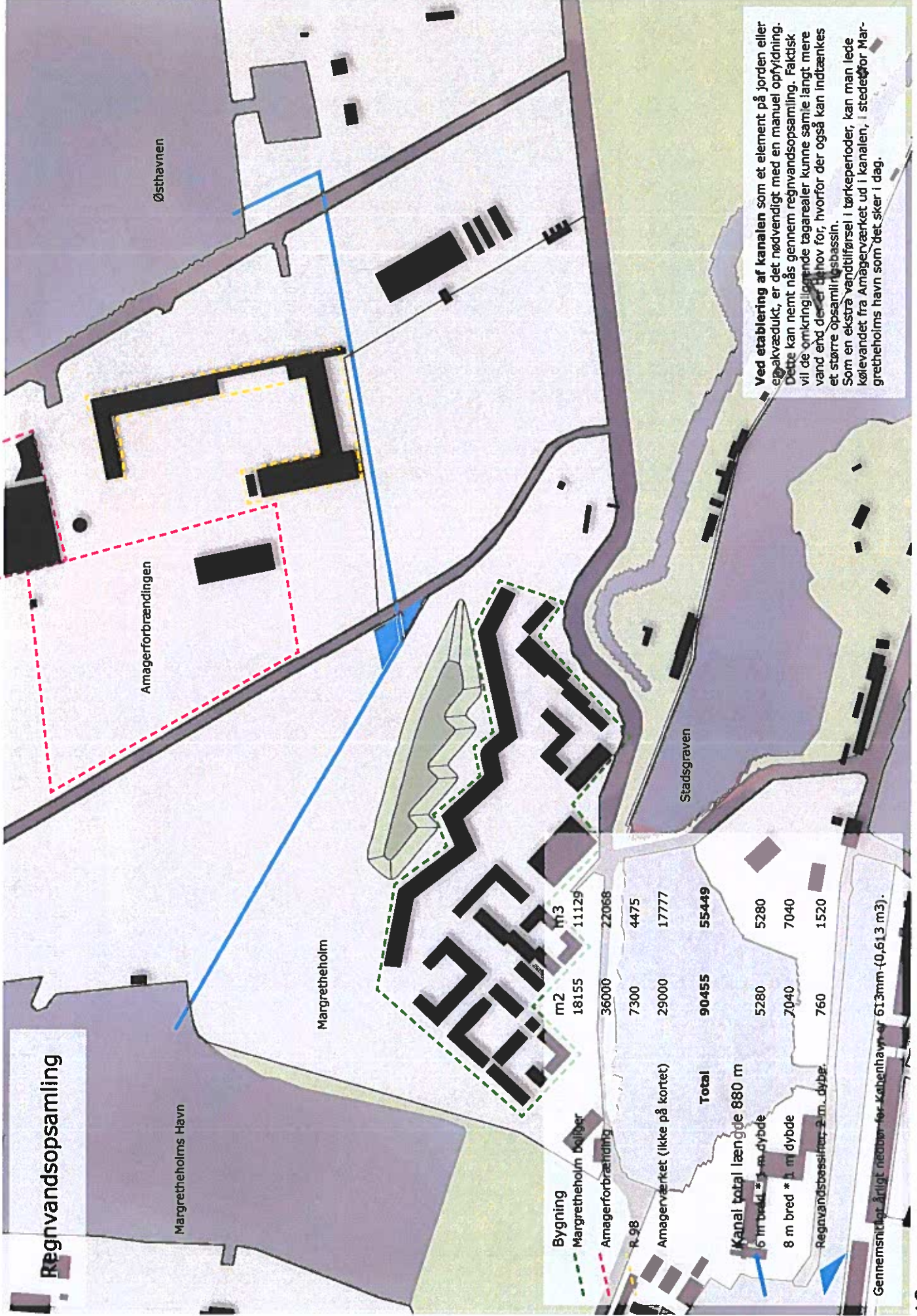
Landskabet lades uberørt og frit tilgængeligt af Aquadukten.



Perspektiv fra toppen af den store vold.



Sammenstød med den tunge trafik på vejene undgås.



Ved etablering af kanalen som et element på jorden eller egakvædukt, er det nødvendigt med en manuel opfyldning. Dette kan nemt nås gennem regnvandsopsamlng. Faktisk vil de omkringliggende tagarealer kunne samle langt mere vand end der er behov for, hvorfor der også kan indtænkes et større opsamlingsbassin. Som en ekstra vandtilførsel i tørkeperioder, kan man lede kølevandet fra Amagerværket ud i kanalen, i stedet for Margretheholms havn som det sker i dag.

Regnvandsopsamlng

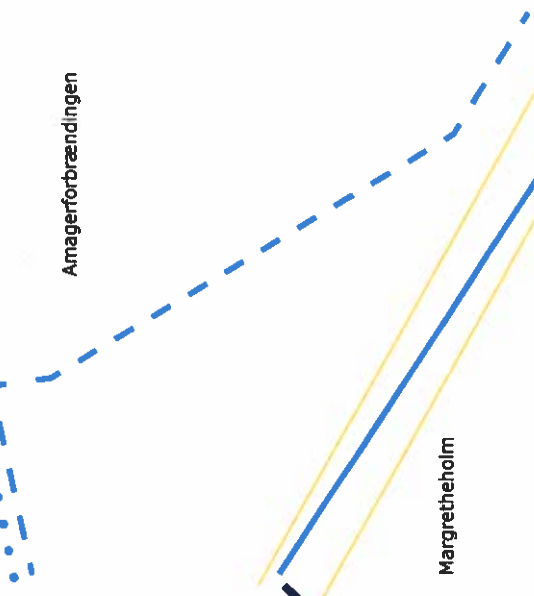
Bygning	m2	m3	R 98	Amagerværket (ikke på kortet)	Total	Kanal total længde 880 m	6 m bred * 1 m dybde	8 m bred * 1 m dybde	Regnvandsbassinet 2 m dybde	Gennemsnitligt årligt behov for København 613mm (-0,613 m3).
Margretheholm delger	18155	11129	22068	4475	55449	5280	7040	1520		
Amagerforbrænding	36000			17777						
Total	90455									

Amagerværket

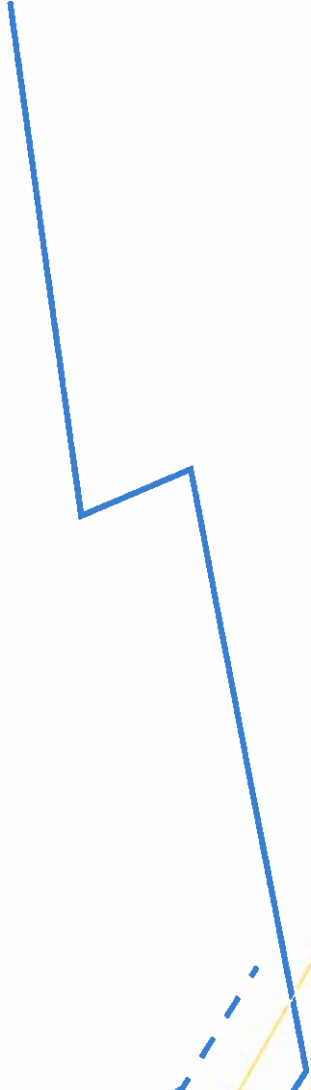
Prøvestenen



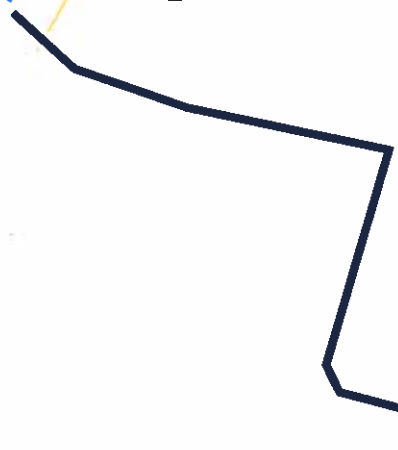
Amagerforbreændingen



Østhavnen



Margretheløbs Havn



Margretheløbs

Minerådsgraven



Stadsgraven

BILAG

Rastepladser



De høje kajlæg i Inderhavnen besværliggør adgangen mellem land og vand. I nogle tilfælde kan den svære adgang være direkte farlig.

Her ses en mulig måde at komme ned til, og op fra, vandet.



Landskabsbearbejdningen i Den Blå Sti lægger op til nem adgang til vandet for fodgængere og rastepladser for roere.



Det er let at forestille sig en café et sted langs med Den Blå sti.



Et eksempel fra en rasteplads i en kanal i Malmø.

Adgangen mellem land og vand i Københavns havn er besværliggjort af høje kajlæg. Rastepladser vil ikke kun give mindre fartøjer mulighed for at kunne lægge til flere steder end i dag, det er også en mulighed for at give byens ikke roende borgere lettere adgang til vandkanten. En lettere adgang til vand vil højne den rekreative værdi i hele havnen foruden den ekstra sikkerhed man som roer

har ved let at kunne komme op hvis uheldet er ude og man kæntrer.

I arbejdet med Den Blå rute er der et parallelt forløb om etablering af flere opstigningsmuligheder for roere i havnen. Dette arbejde føres videre i visionen om Den Blå sti hvor man gennem landskabsbearbejdningen vil give både roere

og fodgængere en uhindret adgang mellem land og vand. Illustrationerne her på siden viser de muligheder der kan være, og hvordan man ved hjælp af naturlige niveauspring kan etablere mange forskellige adgangsgivende forhold.

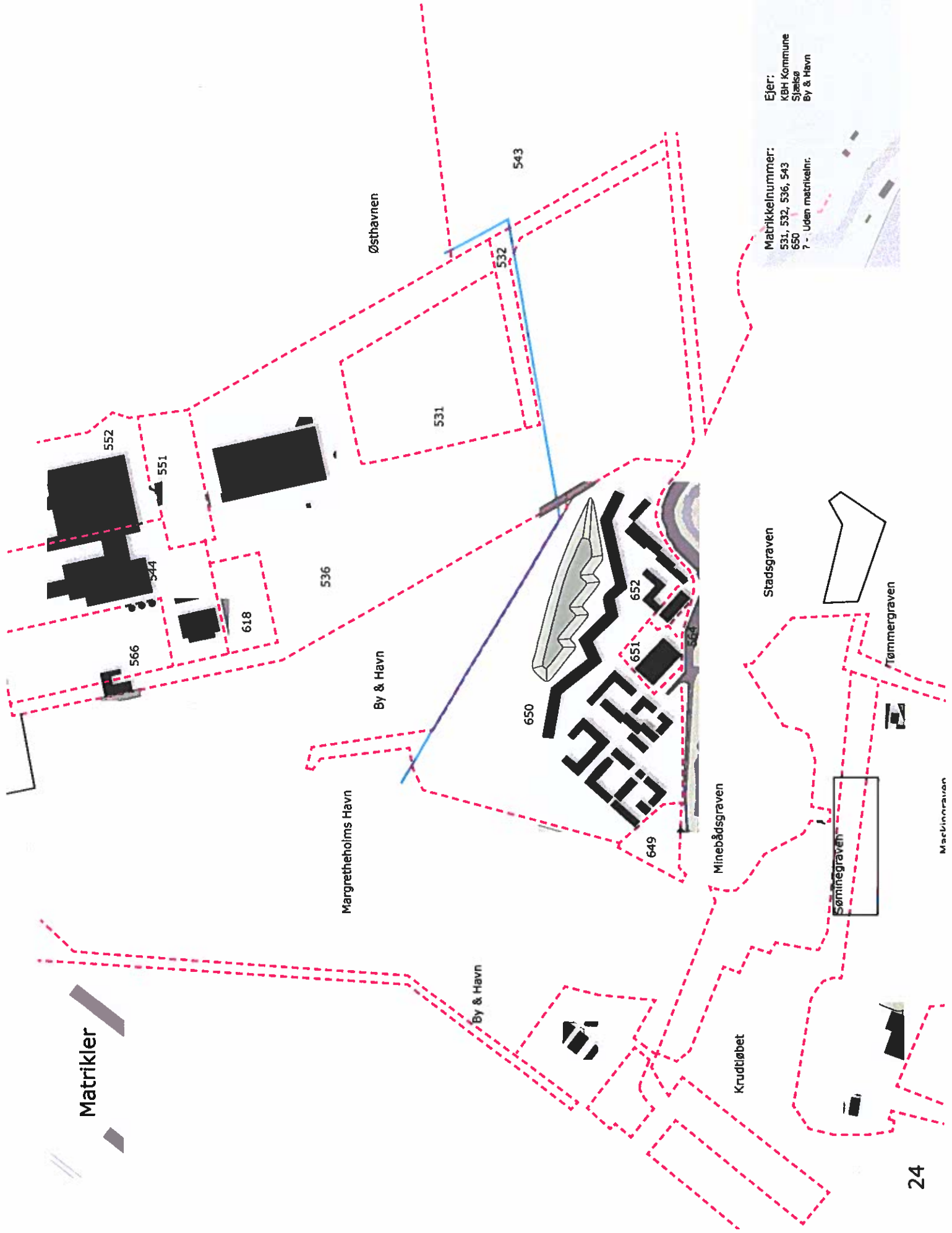
Pejlemærker



Overått i Københavns Havn og langs med kysten på Amager finder man en række spændende seværdigheder og pejlemærker. Det er oplagt at knytte den Blå Sti og Den Blå Rute-til disse fikspunkter.

- 1. Den Blå Planet, Danmarks Åkvarie.
- 2. Kastrup Havn, Kastrup strandpark.
- 3. Kastrup Søbad.
- 4. 10 øren, Femøren.
- 5. Kastrup Fort.
- 6. Amager Strandpark.
- 7. Strandkulturhuset, Helgoland.
- 8. Det Maritime Ungdomshus.
- 9. Go-Cart bane, Cable Park.
- 10. Copenhagen Cable Park.
- 11. Ny Amagerfordiæring skibskol.
- 12. Operaen.
- 13. Skuespilhuset.
- 14. Christianshavns Kanal.
- 15. Christiansborg.
- 16. Den Sorte Diamant.
- 17. Islands Brygge Havnebad.
- 18. Fiskeriet Havnebad.
- 19. Sluseholmen.

Matrikler



Ejer:
KBH Kommune
Sjætte
By & Havn

Matrikelnummr:
531, 532, 536, 543
650
7 - Uden matrikelnr.

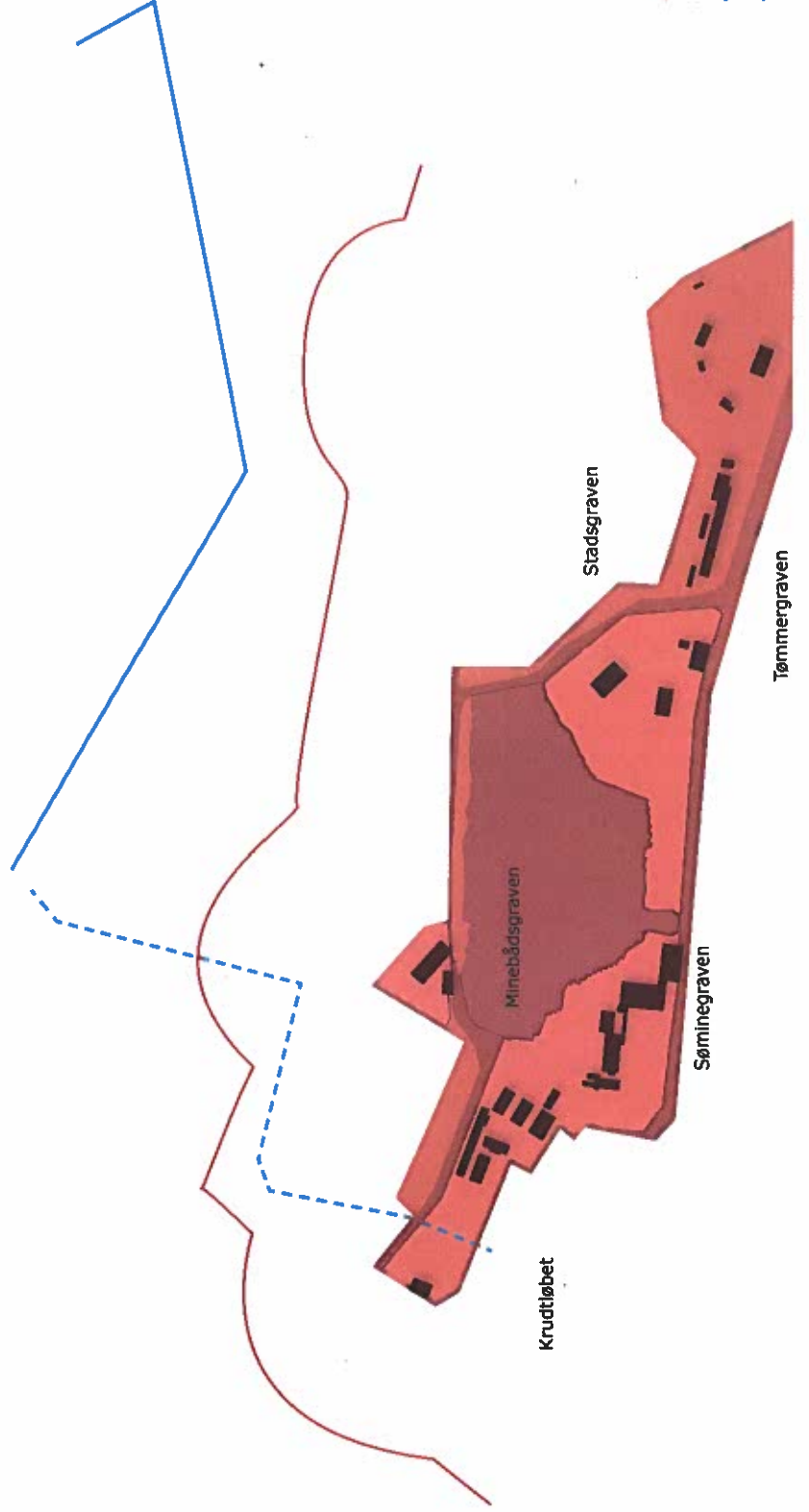
Fredningszoner

Prøvestenen

Amagerforbrændingen

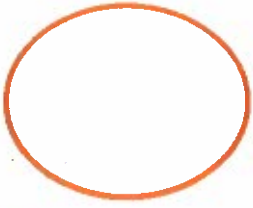
Margretheholms Havn

Østhavnen

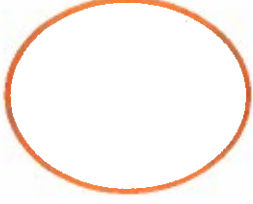




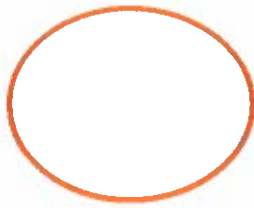
1900



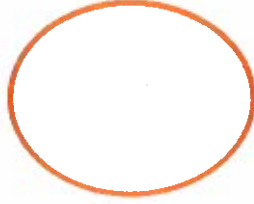
1935










1965



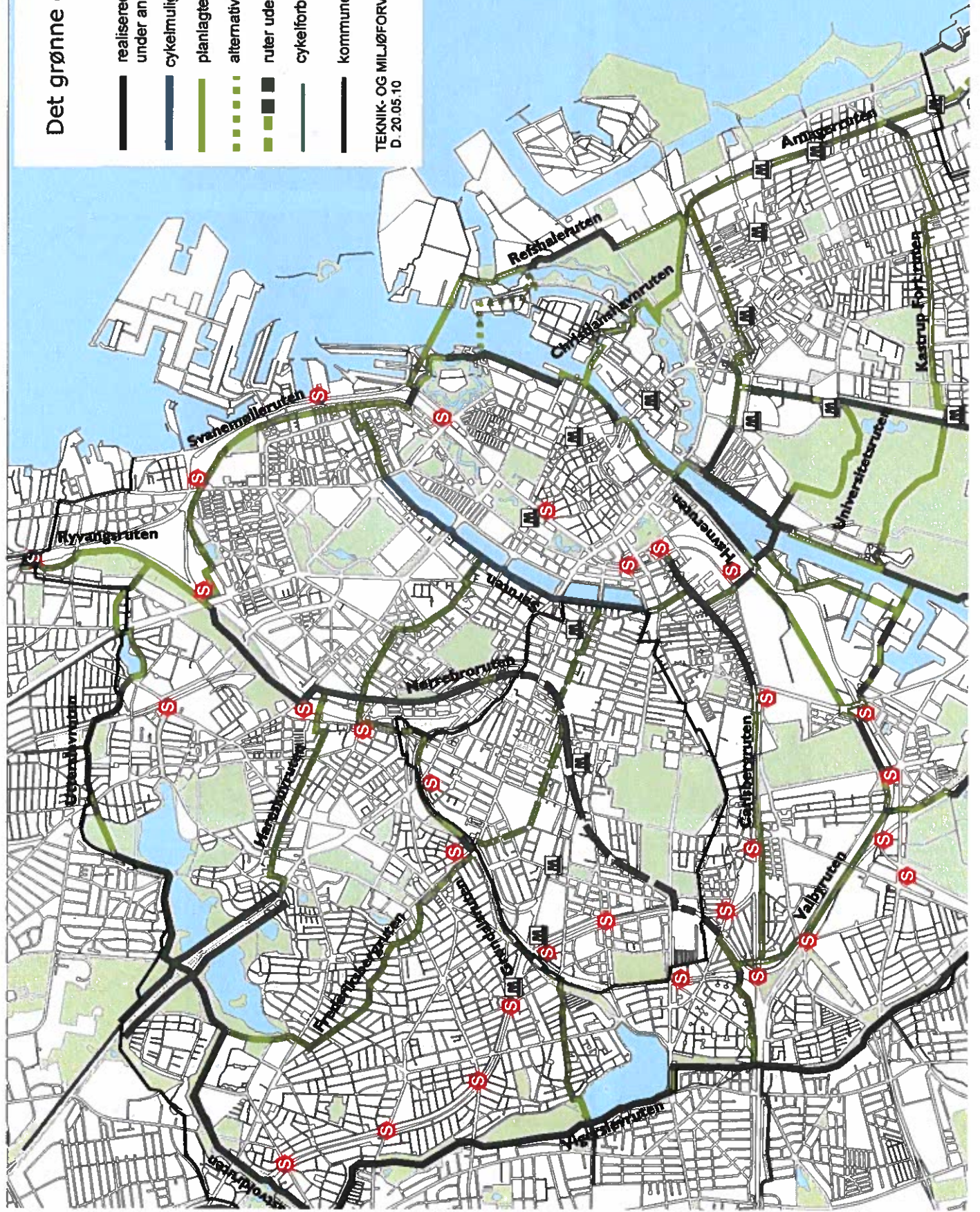
2009



Det grønne cykelrutenet

-  realiserede ruter og ruter under anlæg
-  cykelmulighed langs Søerne
-  planlagte ruter
-  alternativ linieføring
-  ruter udenfor kommunen
-  cykelforbindelser til Regionen
-  kommunegrænse

TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN
D. 20.05.10





Det videre arbejde

Udviklingen af Den Blå Sti slutter ikke med denne rapport. Det er først nu at det virkelige arbejde begynder.

En række af de punkter der skal viderebearbejdes inden projektet forelægges en politisk behandling er:

- Der skal dannes et fuldt overblik over rør- og ledningsførelsen i området.
- Der skal etableres et godt samarbejde med samtlige interessenter i arbejdsområdet.
- Herunder et godt samarbejde med tilstødende lokaludvalg.
- Alle fredningsmæssige forhold skal klarlægges.
- Der skal udarbejdes et sæt tegninger der kan danne grundlag for en prissætning af projektet.

Kreditering

Rapporten om Den Blå Sti er udarbejdet for Amager Øst Lokaludvalg af:

Projektleder.

- Andreas Østerbye, arkitekt maa, Arkitektkontoret.dk

Fra det Maritime Ungdomshus, projektpiloter:

- Erik Hauerberg
- Frank Lambert

Fra Amager Øst Lokaludvalg:

- Casper Mortensen, tovholder på Den Blå Sti.
- Ole Pedersen, formand, tovholder på Amager Øst Bydeisplan.

Fra sekretariatet.

- Kristoffer Kamp Theisen.

Tak for hjælpen til:

- By & Havn.
- Amagerforbrændingen.
- Teknik- og Miljøforvaltningen.

Fra: Kirsten V Andersen <
Sendt: 9. januar 2021 14:58
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Til Trafik, Bygge og Boligstyrelsen.

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

.....
Kirsten V Andersen

45

Fra: Ole Rasmussen
Sendt: 10. januar 2021 12:04
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Har boet på Christianshavn fra 1973 til 2016. Var oprindelig positiv overfor ideen, men finder i dag, at Lynetteholmen er katastrofal for så vidt angår planerne om boliger. Infrastruktur, de manglende grønne og bæredygtige faciliteter byen København i forvejen lder uder er en ting. En anden at det vil bremse for en sund udviling af Hovedstaden og de omkring liggende satelitbye. Nu er indsigelser sjældent fuldt, så jeg stopper med denne overordnede betragtning.

Ole Rasmussen

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. Den irreversible skade der gøres mod marineliv i Øresund modarbejder kommunens arbejde for sikring af samme.
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.

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

Vdr. 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 til over 10 millioner kroner.

Vdr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns Kommunes forpligtende tværkommunale- og internationale samarbejder bliver direkte modarbejdet af Lynetteholms-projektet. Ingen mængde miljøskånende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. 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 København.

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

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,

John Nicholas Woolhead

Kontakt:

Fra: Ella Handreck
Sendt: 10. januar 2021 13:15
Til: VVM-Sager
Emne: Klage angående Lynetteholmen

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Hej! Jeg er borger i Københavns kommune og jeg har planer om at have denne by som bosted i mange år. For at det skal være muligt for mig og mange andre, kræver det en klimavenlig by, en by hvor der boliger som folk faktisk har råd til at bo i og arbejdspladser. Jeg har taget et kig på dokumentet på hvor meget transport der skal til for at transportere al den jord til jordopfyldning. "Med de nævnte forudsætninger i afsnit 1.1 vil det betyde, at der med en årlig jordmængde på 2,6 mio. tons, vil køre ca. 350 lastbiler i døgnet i hver retning til/fra Lynetteholmen." s.3. At der skal køres så meget frem og tilbage, kommer til at forurene, og skabe mere trafikprop på vejene. Og hvordan kommer vandkvaliteten ved Amager strand til at påvirkes af dette? I stedet for at bygge nyt konstant, hvad med at sørge for at etablere flere grønne områder? Plante flere træer for at gøre bymiljøet bedre for borgerne? Det er simpelthen ikke acceptabelt, at man skal udsættes for mere forurening og byggestøj. Hvordan kommer prisen på disse boliger til at være? De seneste år har man set at investor firmaer så som Kereby, Gefion Group samt andre, opkøber ejendomme, "renoverer" dem og får huslejen til at ryge i loftet, som gør at almindelige borgere ikke har råd til at bo der. Der er de seneste ti år blevet bygget ny bydele i form af Ørestaden/Bella Center, Nyhavn og Teglgolmen, som også skulle være med til at skabe flere boliger, men endnu en gang ser vi at boligpriserne har været tårnhøje. I en artikel fra Juli 2019, bragt i Finans, kom det frem at hver ottende lejlighed over 100 kvm står tom i Ørestad, og den samme tendens kunne man se i nybyggeriet i Sydhavnen (<https://finans.dk/erhverv/ECE11487672/hver-ottende-store-lejlighed-staar-tom-i-oerestad/?ctxref=ext>). Dette tyder på at der mangel på boliger som den gennemsnitlige borger kan betale, en bolig som man kan betale selvom man er offentlig ansat, som fx pædagog eller socialrådgiver i Københavns Kommune. Denne beslutning skal genovervejes, er yderst skuffet over at man taget denne beslutning.

Hilsen, Ella Handreck

48

Fra: Marco Sylvestersen
Sendt: 10. januar 2021 16:45
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm miljø høring

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Jeg mener at mængden af lastbiler over så mange år vil have en negativ og mærkbar effekt på alle københavnere, samt at projektet ikke vil komme gennemsnitlige københavnere til gode. Vi bør udforske andre muligheder, som der er mange af, se evt. Denne video: <https://youtu.be/K4icpFOS5BM>

-
-

Jeg, Cillian Murphy, indgiver hermed en formel indsigelse imod byggeprojekt Lynetteholm. Som skatteborger i Københavns Kommune, bosat i nærheden af de påvirkede områder, ligger det mig meget på sinde, at et så omfattende og miljøbelastende projekt står til at blive søsat. At vi samtidig har en boligkrise af dimensioner, hvor den del af byens befolkning som tilhører lavindkomstgrupperne, bliver yderligere fremmedgjorte for boligmarkedet er stærkt kritisabelt. Jeg ønsker ikke, at København skal ende som et paradis for investeringsfonde og andre asociale superkapitalistiske kræfter.

Cillian Murphy
11/1-2021

50

Fra: Mikkel Haugstrup Thomsen
Sendt: 11. januar 2021 10:29
Til: Gert Agger
Cc: Torben Malm
Emne: SV: Høring vedr. temarapport om klappning og flytning af sejlrende if. etablering af Lynetteholm (TS6040102-00024)

Prioritet: Høj

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Kære Gert Agger

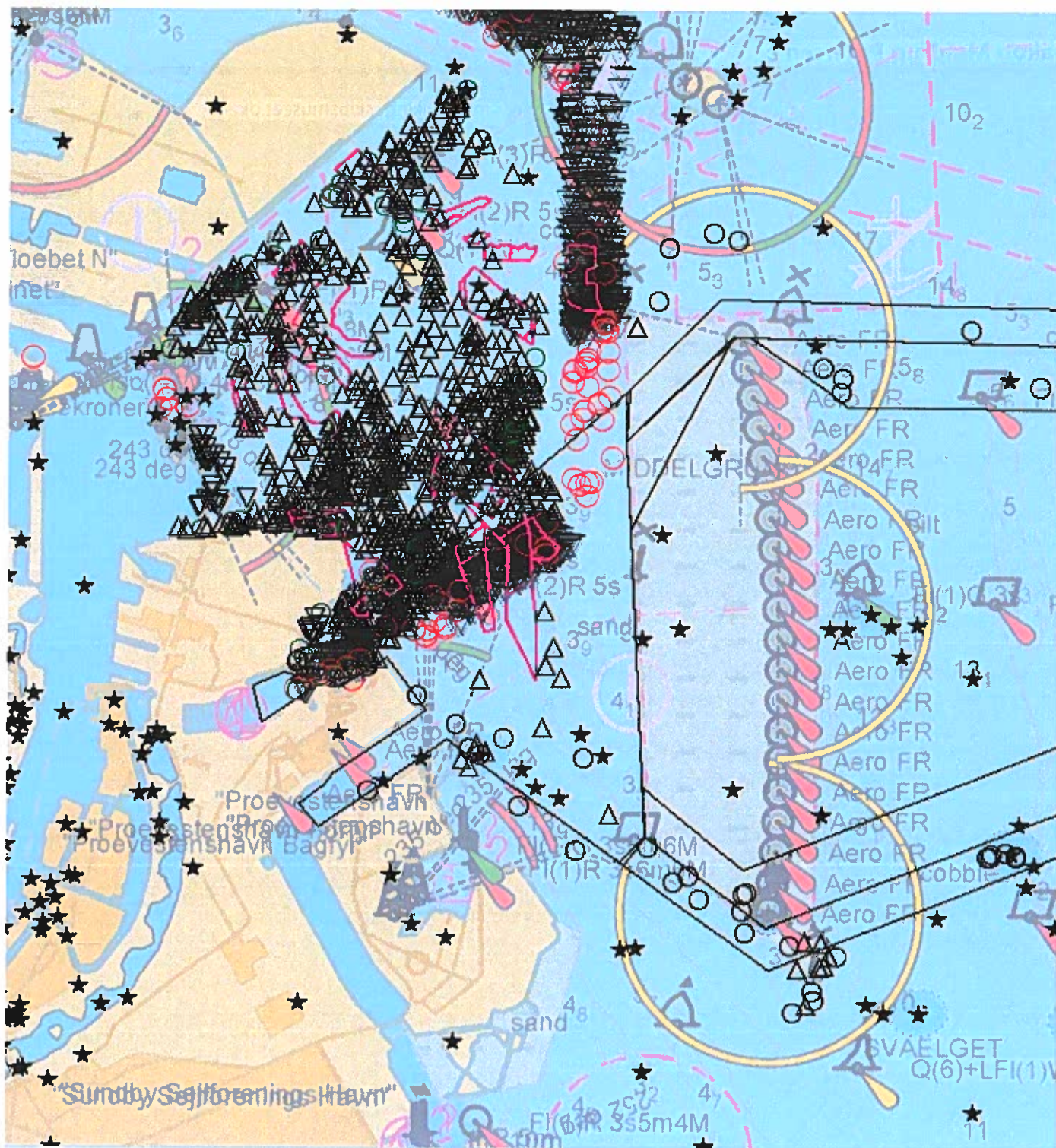
Vikingskibsmuseet har modtaget ovennævnte høringssag, som vi finder er for mangelfuldt - hvis ikke endda fejlagtigt - belyst til at kunne behandles.

Det fremgår af det fremsendte materiale, at der angiveligt er tale om såkaldt "oprensning". Af en tidligere høringssag (KDI 20/00857) vedrørende prøvetagning forud for projektet i Svælget fremgår det imidlertid, at der (i det mindste i dette delområde) er tale om en *uddybning*. Da der ikke medfølger oplysninger om områdefrænsningen i Kronløbet, kan det ikke udelukkes, at også dette delområde i virkeligheden tænkes uddybet (jfr. også høringsbrevets titel: "...flytning af sejlrende...").

Det er museets vurdering af høringen bør gå om, når disse forhold er ordentligt belyst.

Der kan med fordel fremsendes GIS-filer, der definerer de berørte områders horisontale afgrænsning samt gravearbejdets maksimale påvirkningsdybde/kote i de respektive (del)områder.

Det kan dog allerede nu siges, at museet vil indstille, at der stilles vilkår om marinarkæologisk forundersøgelse; som minimum i Lynetteholmens perimeter (hvor arbejdet allerede er langt fremme, idet museet for bygherre har udført et desk study, der konkretiserer, hvilke områder, der skal friholdes eller forundersøges) men også med største sandsynlighed i Svælget, hvor et lignende desk study for Nordre Flint havmøllepark i eller lige op ad det berørte uddybningsområde.



Verificerede/potentielle fortidsminder omkring Lynetteholmen pr. 11-01-2021.

Med venlig hilsen

Mikkel H. Thomsen
 Museumsinspektør/Curator
 Vikingeskibsmuseet
 Vindeboder 12
 DK-4000 Roskilde
 Danmark

Tel. (+45) 46 30 02 91

Mob. (+45) 22 67 57 21
Fax (+45) 46 30 02 01
mht@vikingeskibsmuseet.dk
www.vikingeskibsmuseet.dk
CVR 27853528

Henvendelser vedrørende høring og sagsbehandling bedes stilet til marinark@vikingeskibsmuseet.dk

Fra: Gert Agger

Sendt: 18. december 2020 14:03

Til: sifa@dma.dk; nst@nst.dk; post@slks.dk; kdi@kyst.dk; mst@mst.dk; ens@ens.dk; dn@dn.dk; fr@friluftsradet.dk; planloven@erst.dk; mail@fiskeristyrelsen.dk; info@ejd.dk; dof@dof.dk; fes-myn@mil.dk; sekretariat@mitfritidshus.dk; hofor@hofor.dk; vand@tmf.kk.dk; miljoe@tmf.kk.dk; info@byoghavn.dk; marinark ; m@m.dk; ledningsinfo@energinet.dk; 3.parter@energinet.dk; gst@gst.dk; kmk@kmk1923.gk; info@copenhagencablepark.dk; fly@seaplanes.dk; dffr@roning.dk; dkf@kano-kajak.dk; ds@sejlsport.dk; info@lynetten.dk; tom@flidhavne.dk; info@flidhavne.dk; cmport@cmport.com; arc@a-r-c.dk; vd@vd.dk; tf@taarnby.dk; Efudsigten@gmail.com; kontakt@trekronerfort.dk

Emne: Høring vedr. temarapport om klapning og flytning af sejltrede if. etablering af Lynetteholm

mvh

Gert Agger
Specialkonsulent, VVM
Plan og Klima

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

Tlf.: +45 4178 0308 (mobil)

Tlf.: +45 7221 8800

geag@tbst.dk

www.tbst.dk

Fra: Mikkel Haugstrup Thomsen
Sendt: 11. januar 2021 11:10
Til: Nanna Vestergaard; VVM-Sager
Cc: Torben Malm
Emne: SV: Fornyet høring vedr. temarapport for klapping og flytning af sejlrende ifm. etablering af Lynetteholm

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Vikingskibsmuseet har modtaget ovennævnte høringssag og indstiller, at der stilles vilkår om gennemførelse af en marinarkæologisk forundersøgelse (subsidiært anden afværgeforanstaltning) i følgende af de omtalte delområder:

- Lynetteholmens perimeter
- Svælget
- Kronløbet (kan eventuelt bortfalde, når en nærmere definition af området kendes)
- Klappads KBH Nordhavn B

Meddelelse om vilkår vil blive fremsendt af Slots- & Kulturstyrelsen.

Med venlig hilsen

Mikkel H. Thomsen
Museumsinspektør/Curator
Vikingskibsmuseet
Vindeboder 12
DK-4000 Roskilde
Danmark

Tel. (+45) 46 30 02 91
Mob. (+45) 22 67 57 21
Fax (+45) 46 30 02 01
mht@vikingskibsmuseet.dk
www.vikingskibsmuseet.dk
CVR 27853528

Henvendelser vedrørende høring og sagsbehandling bedes stilet til marinark@vikingskibsmuseet.dk

Fra: Nanna Vestergaard
Sendt: 22. december 2020 17:28
Til: sifa@dma.dk; nst@nst.dk; post@slks.dk; kdi@kyst.dk; mst@mst.dk; ens@ens.dk; dn@dn.dk; fr@friluftsradet.dk; planloven@erst.dk; mail@fiskeristyrelsen.dk; info@ejd.dk; dof@dof.dk; fes-myn@mil.dk; sekretariat@mitfritidshus.dk; hofo@hofo.dk; vand@tmf.kk.dk; miljoe@tmf.kk.dk; info@byoghavn.dk; marinark ; m@m.dk; ledningsinfo@energinet.dk; 3.parter@energinet.dk; gst@gst.dk; kmk@kmk1923.dk; info@copenhagencablepark.dk; fly@seaplanes.dk; dffr@roning.dk; dkf@kano-kajak.dk; ds@sejlsport.dk; info@lynetten.dk; tom@flidhavne.dk; info@flidhavne.dk; cmport@cmport.com; arc@a-r-c.dk; kontakt@roklubben-gefion.dk; vd@vd.dk; tf@taarnby.dk; Efudsigten@gmail.com; kontakt@trekronerfort.dk
Cc: Gert Agger ; Jan Albrecht ; Michael Lundgaard ; info@byoghavn.dk
Emne: Fornyet høring vedr. temarapport for klapping og flytning af sejlrende ifm. etablering af Lynetteholm

Til hørings- og orienteringsparter

Den 18. december 2020 sendte Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen en temarapport, der belyser miljøpåvirkningerne for klappning af sediment og flytning af sejlrende ifm. etablering af Lynetteholm, i høring. Temarapporten er senere revideret med henblik på at tydeliggøre miljøpåvirkningerne ved flytning af sejlrenden, hvorfor den fremsendes igen. Ændringerne er at finde på side 5, 11-13, titelbladet samt konsekvensrettelser i indholdsfortegnelsen.

Temarapporten kan findes på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside her:

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

Eventuelle bemærkninger til temarapporten bedes indsendt senest onsdag den 17. februar 2021 til vvm@tbst.dk med henvisning til journalnummer TS6020102-00024.

Det bemærkes, at høringssvar inklusiv afsenders navn, kan blive offentliggjort efter høringen.

Vi beklager besværet.

Venlig hilsen

Nanna Zangrando Vestergaard

Fuldmægtig

Plan og Klima

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Danish Transport, Construction and Housing Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43

DK-1577 København V

Tlf.: +45 4178 0043

Tlf.: +45 7221 8800

nave@tbst.dk

www.tbst.dk

52

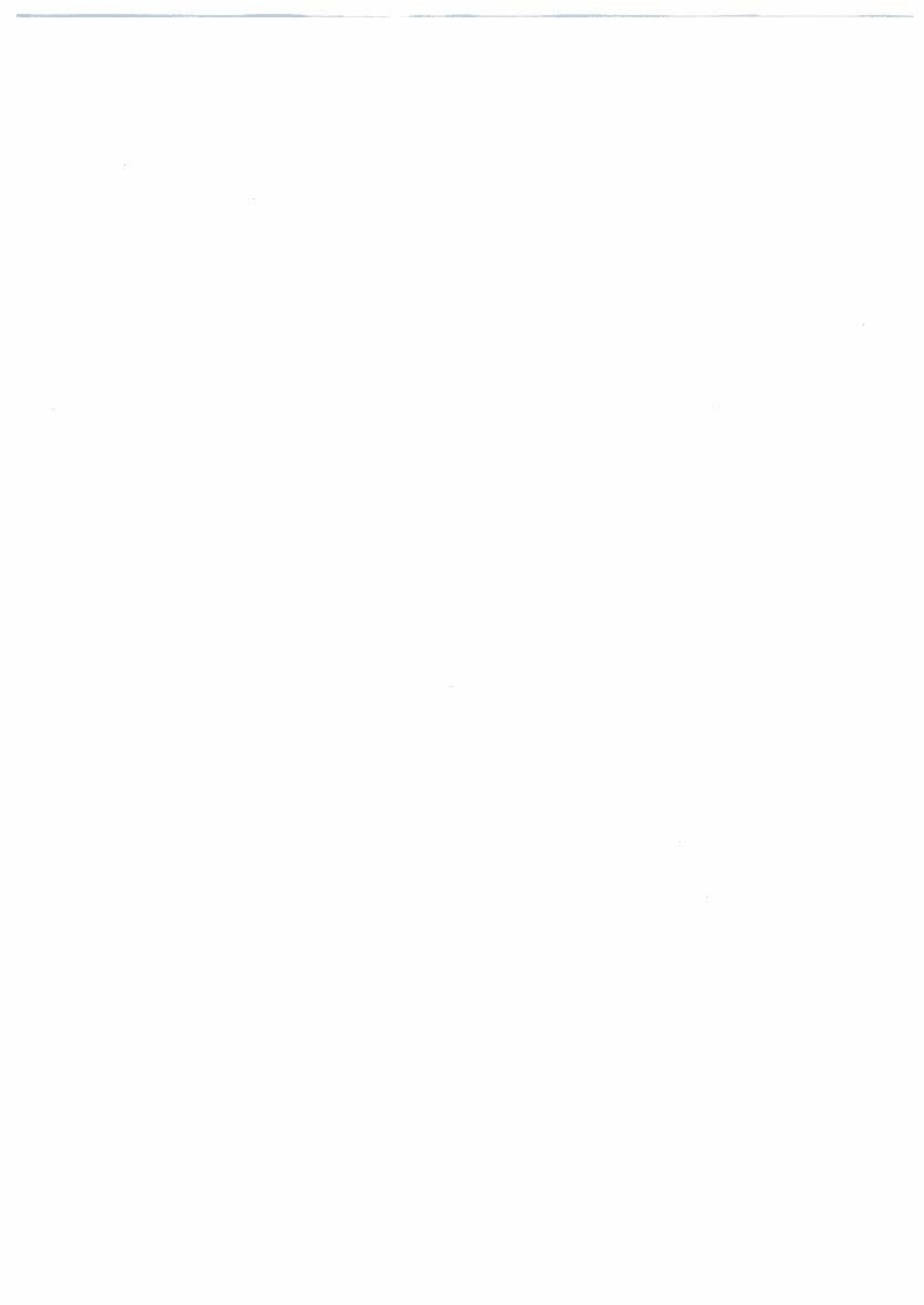
Fra: hannelykke jensen < >
Sendt: 11. januar 2021 18:32
Til: VVM-Sager
Emne: Protest mod Lynetteholmen

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Hermed min Aller største protest mon etablering af Lynetteholmen, primær begrundelse er transport af jord gennem Københavns gader som vil øge en I forvejen vandvittig og tung trafik i området.

Hanne Lykke Jensen

Hent [Outlook til Android](#)



53

Fra: Susanne Herringstad
Sendt: 11. januar 2021 18:56
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Jeg ønsker at afgive hørings svar i forbindelse med ovenstående.

Den planlagte kørsel af opfyldningsjord igennem Christianshavn i årevis PROTESTERER jeg kraftigt imod. Torvegade er i forvejen en af de mest trafikerede gader i Danmark. At tilføre de mange store lastbiler med opfyldningsjord er galimatias.

Desuden skal bilerne igennem Prinsessegade, hvor der er både skoler og børneinstitutioner. At tilføre stor trafikmængde er en misforståelse.

Det er både lettere og mindre forurenende at tilføre den omhandlede opfyldningsjord pr. båd til opfyldningsområdet.

Med venlig hilsen

Susanne Skov Herringstad

Ved Kanalen 3: 2.th

1413 København K

--

Med venlig hilsen

Susanne Herringstad

54

Fra: Mille Lebech
Sendt: 11. januar 2021 19:56
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Indsigelse mod kørsel af jord til Lynetteholm.

Jeg gør hermed indsigelse imod, at der køres jord til Lynetteholm.

Os der bor i området beliggende op af Røde Mellevej, vil blive både fysisk og psykisk påvirket af den massive stigning i tung trafik til og fra området i flere år.

Samtidigt vil det forringe værdien af boligerne så længe etableringen af Lynetteholm står på, da ingen ønsker at tilflytte et område der er så hårdt belastet af etableringen af Lynetteholm.

Mvh Camille Lebech

Sendt fra min iPhone

Fra: Anna Elena Petersen <
Sendt: 11. januar 2021 20:23
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar på VVM redegørelsen bl.a. vedr. jordkørsel til Refshaleøen: Trafikale forhold i anlægsperiode

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Hej,

Jeg fremsender her hørings var på baggrund af VVM redegørelsen

I anlægsperioden

Vi konstaterer, at miljøkonsekvensrapporten desværre ikke forholder sig særlig nuanceret til de trafikale forhold på Forlandet/Refshalevej i anlægsperioden.

Dette område er karakteriseret ved en del fortidsminder og fredningslinjer, som vanskeliggøre 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 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. 100 personbiler 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 33 lastbiler om dagen hver vej.

Det er under al kritik, at mulige løsninger på de trafikale udfordringer på Refshalevej/Forlandet også i anlægsperioden ikke undersøges nærmere. Det er mildest talt en uholdbar situation er pt. er lagt op til.

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.

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. 7.30-8.00 på hverdage, samt returnerer mellem kl. 14 og 17.

Undersøgelsen burde have fokuseret på, hvorledes alle beboerne og besøgende på Margretheholmen sikkert kan krydse Forlandet/Refshalevej samt sikre en ufarlig skolevej, allerede forud for den periode, hvor anlægsarbejdet går i gang.

Vi er bekendt med, at Københavns Kommune 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 anlægsarbejderne påbegyndes.

Endelig vil vi gerne fremhæve behovet for at cykelvejen på Raffinaderivej udbygges og færdiggøres, så den følger hele vejen fra Prags Boulevard frem til Kløvermarksvej, og ikke som i dag stopper ved Sundby Boldklub, hvorefter cyklister sendes ud på vejen, der deles af tung trafik.

Drift efter jordvejen er etableret

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 jordvejen 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. Det bør undersøgelsen kunne finde en bedre løsning på.

Arbejdsareal/byggeplads

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

Der står her, 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.

Luft og vandkvalitet

På Margretheholmen har vi en meget benyttet bade/badebro, som på sommerdage tiltrækker flere hundrede børn og voksne. 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, at såfremt vandkvaliteten i Margretheholm Havn påvirkes i perioder, er det vigtigt at beboerne på Margretheholmen adviseres herom.

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 dette støjproblem.

Vh Anna Elena Enggaard, beboer på Margretheholmen

Fra: Simon Andreas
Sendt: 11. januar 2021 20:25
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar på VVM redegørelsen bl.a. vedr. jordkørsel til Refshaleøen: Trafikale forhold

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Hej,

Jeg fremsender her hørings var på baggrund af VVM redegørelsen

I anlægsperioden

Vi konstaterer, at miljøkonsekvensrapporten desværre ikke forholder sig særlig nuanceret til de trafikale forhold på Forlandet/Refshalevej i anlægsperioden.

Dette område er karakteriseret ved en del fortidsminder og fredningslinjer, som vanskeliggøre 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 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. 100 personbiler 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 33 lastbiler om dagen hver vej.

Det er under al kritik, at mulige løsninger på de trafikale udfordringer på Refshalevej/Forlandet også i anlægsperioden ikke undersøges nærmere. Det er mildest talt en uholdbar situation er pt. er lagt op til. 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.

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. 7.30-8.00 på hverdage, samt returnerer mellem kl. 14 og 17.

Undersøgelsen burde have fokuseret på, hvorledes alle beboerne og besøgende på Margretheholmen sikkert kan krydse Forlandet/Refshalevej samt sikre en ufarlig skolevej, allerede forud for den periode, hvor anlægsarbejdet går i gang.

Vi er bekendt med, at Københavns Kommune 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 anlægsarbejderne påbegyndes. Endelig vil vi gerne fremhæve behovet for at cykelvejen på Raffinaderivej udbygges og færdiggøres, så den følger hele vejen fra Prags Boulevard frem til Kløvermarksvej, og ikke som i dag stopper ved Sundby Boldklub, hvorefter cyklister sendes ud på vejen, der deles af tung trafik.

Drift efter jordvejen er etableret

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 jordvejen 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. Det bør undersøgelsen kunne finde en bedre løsning på.

Arbejdsareal/byggeplads

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

Der står her, 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.

Luft og vandkvalitet

På Margretheholmen har vi en meget benyttet bade/badebro, som på sommerdage tiltrækker flere hundrede børn og voksne. 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, at såfremt vandkvaliteten i Margretheholm Havn påvirkes i perioder, er der vigtigt at beboerne på Margretheholmen adviseres herom.

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 dette støjproblem.

Vh Simon Enggaard, beboer på Margretheholmen

57

Fra: Bettina Schultz
Sendt: 11. januar 2021 20:43
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Til rette vedkommende

Jeg vil gerne gøre indsigelse imod, at lastbiler skal transportere jord til Lynetteholm, fremfor at jorden sejles. Det er en belastning for miljøet og for vores lille bydel. Det er desuden uforsvarligt, at der skal køre 350 lastbiler i døgnet i flere år igennem et område, som i forvejen er hårdt presset af trafik, og hvor der bor mange børnefamilier.
Der er simpelthen en ommer!

Med venlig hilsen
Bettina Schultz

58

Fra: Dorte J. Thorsen
Sendt: 11. januar 2021 20:45
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Indsigelse mod kørsel af jord til Lynetteholm.

Jeg vil hermed indgive min indsigelse mod, at der skal køres jord til Lynetteholm. Os, som bor på Christianshavn, vil få en voldsomt forringet livskvalitet, både fysisk og mentalt, da vi vil blive meget påvirkede af de 350 lastbiler, som skal køre til og fra området døgnet rundt gennem mange år.

Det bliver et støjhelvede for nu at sige det rent ud.

Samtidig vil det forringe værdien af vores boliger, mens det går på – men måske også bagefter, når man skal gøre skaderne af så meget lastbilkørsel gennem et af Københavns mest historiske og sårbare områder.

Det er simpelthen ikke i orden. Der tænkes på intet tidspunkt til os, som bor her på Christianshavn.

Venlig hilsen

Dorte J. Thorsen, -

59

Fra: Charlotte Bom
Sendt: 11. januar 2021 21:01
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholmen

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Hermed en indsigelse mod jordkørsel gennem byen og Kløvermarksvej.
Byen er allerede belastet og Kløvermarksvej er en strækning med idræt, løberute og inden længe bliver den skolevej til den nye skole på Strandlodsvej.
Derfor min indsigelse og med håb om der findes ud af at sejle jorden dertil.

Tak mht
Charlotte Bom

Fra: Tim Marschall
Sendt: 11. januar 2021 21:41
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Kære Trafik, Bore, og Boligstyrelsen,

While I am learning Danish as an EU resident here in beautiful Copenhagen, my vocabulary isn't big enough to describe my utter disappointment in anyone supporting this plan.

Lynetteholm is an absolutely terrible idea - yes it can serve as a storm surge barrier, but the same could be said about *an actual storm surge barrier* which can be built significantly cheaper. Of course that means you can't build super expensive apartments on top and sell them, but when these come at an extra cost of the taxpayer, like me, it is **not worth it. Because it will cost more.** No matter how optimistic you are about selling those apartments, you will not be able to make up how much all the infrastructure, conveniently packaged into separate projects, will cost the public. I am all for spending money on public infrastructure, but as a native German I know how much politicians like to sink cash into ridiculous megaprojects (see Stuttgart 21, or BER airport) wasting money that isn't theirs to begin with. I am fed up with it.

Instead invest the money into projects that actually make sense, are financially responsible, and feed into the infrastructure we already have: There are plenty of cities around Copenhagen that could use a better connection to the city. Enhancing their connections doesn't require trucking dirt through the city all day everyday and extending the car infrastructure. Do the public good. How absurd is it to come up with a plan to build a new part of the city, trucking literal dirt through it, while at the same time wanting to be more environmental and to cut down on carbon emissions? How can you explain this to your constituency? Why are you trying to make Copenhagen, and especially Amager, more car friendly, when all the international recognition our city gets is about its bike friendliness.

If this is about the living room, remember the timescale this project is on - you aren't addressing anything urgent with Lynetteholm and there are quicker, better ways to increase living room. Build denser in Nordhavn, expand the connections to Copenhagen's surroundings so that we can establish attractive living spaces there. Why does it always have to be expensive megaprojects?

I hope that anyone voting on this with a conscience votes against it, because it is the sensible, smart thing to do. And honestly, I hope that anyone that votes for Lynetteholm gets nightmares about how much they failed the city, the people and their legacy and their country. And hopefully gets voted out in the next elections, because if you act this much against public interest, you will get the bill at the voting booth.

Med venlig hilsen,

Tim Marschall
Amager Resident

Fra: Sigurd Damgaard
Sendt: 11. januar 2021 21:45
Til: VVM-Sager
Emne: Indsigelse imod kørsel af jord til Lynetteholm.

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Jeg gør hermed indsigelse imod kørsel af jord til Lynetteholm, da os der bor omkring de få tilkørselsveje til Lynetteholm, vil blive fysisk og psykisk belastet af den enorme mængde af meget tung trafik.

De estimeret 350 lastbiler der dagligt skal passere igennem de få trafikknudepunkter til og fra Lynetteholm, vil påvirke værdien af boligerne i områderne negativt, da få ønsker at tilflytte et sted der er så hårdt belastet af tung trafik.

Mvh
Sigurd Damgaard

Fra: Ole Frederiksen
Sendt: 12. januar 2021 09:02
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Indsigelse mod kørsel af jord til Lynetteholm.

Jeg gør hermed indsigelse imod, at der køres jord til Lynetteholm. Os der bor på Christianshavn, vil blive både fysisk og psykisk påvirket af 350 lastbiler der kører til og fra området i døgnet i flere år.

Samtidigt vil det forringe værdien af boligerne så længe etableringen af Lynetteholm står på, da ingen ønsker at tilflytte et område der er så hårdt belastet af etableringen af Lynetteholm.

Venlig hilsen
Ole Frederiksen

Fra: Kasper Jølberg -
Sendt: 12. januar 2021 10:52
Til: VVM-Sager
Emne: Ang. trafiksikkerhed ved Margretheholm

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Kære Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen,

Jeg bor på Margretheholm med mine tre små børn, som går i daginstitution på Christianshavn.

Hver dag cykler jeg herfra via Forlandet, Refshalevej og Holmen til institutionen på Christianshavn, og hver dag frygter jeg for mine børns sikkerhed, når de inden længe selv skal til at cykle denne strækning!

Da Margretheholm jo er fyldt med børnefamilier ser jeg allerede i dag, hvordan små, sårbare og knapt synlige børn cykler ad Refshalevej med livet som indsats mellem de store biler.

Kombinationen af smalle veje, vilde sving, dårlig sigtbarhed, høj bevoksning, uforsigtige elløbehjulsbrugere, fortravlede bilister og store last- og skraldebiler er livsfarlig; og på Refshalevej mangler der i den ene side decideret en forhøjet cykelsti med kantsten, der kan beskytte små og store cyklister mod vildfarne biler, som ofte kører stærkt og skærer svingene af.

Det er et spørgsmål om tid, før det går galt, og et menneske (sandsynligvis et barn) må lade livet på denne strækning!

Og nu påbegynder så snart anlægningen af omfartsvejen til Refshaleøen og Lynetteholmen med yderligere (tung) trafik til følge.

Jeg beder jer indtrængende om at forbedre trafik- og færdselssikkerheden herude, før I tillader anlægstrafikken at begynde! Ellers får det før eller siden fatale følger for nogle af de beboere på Margretheholm, som I selv som myndighed har tilladt flyttede herud ifm. byggetilladelsen til området. Det er jeres ansvar at beskytte borgerne her.

Med ønsker om snarlig udbedring og en god dag til jer i TBST, Kasper Jølberg Tlf. 51801551
Margretheholmsvej 9
1432 København K

Kasper Jølberg

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 miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

Dana Taylor Kamp

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Charlotte Eli <
Sendt: 12. januar 2021 12:11
Til: VVM-Sager
Emne: Høringssvar vedr. Lynetteholm og associerede projekter

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'.

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

Klagepunkter:

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

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom 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 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 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 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 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 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 hilsner

Charlotte Eli

Månedens tip:

Vend dig mod det, som du finder vigtigt.

Tag magten tilbage, prioriter det som giver energi og det som du gerne vil skabe mere af.



Fra: Anders Marc Jørgensen
Sendt: 12. januar 2021 12:38
Til: VVM-Sager
Emne: høringsvar: lynetteholmen

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Jeg synes det er total til grin at det her projekt prøver at blive gennemført hen over hovedet på alle København's borgere, og igen By & Havn tage kontrollen byudviklingen.

At i tror at borgerne er så dumme at i kan gemme dette rigmandsghetto projekt bag klimasikring er til grin, og det vil koste både miljøet og borgerne mere end det giver igen.

Stop projektet eller start forfra og inddrag borgerne på en ordentlig måde.

--

Med venlig hilsen

Anders Marc Jørgensen



Haveforeningen Strandlyst

Bestyrelsen

Strandgang 9B, 2300 København S

Kontortid første og sidste tirsdag i april – september kl. 18⁰⁰ – 19⁰⁰

E-mail hf.strandlyst@gmail.com

Haveforeningens hjemmeside: www.HF-Strandlyst.dk

67

12. januar 2021

Høringssvar til Trafik- bygge og Boligstyrelsen vedrørende etableringen og driften af Lynetteholmen.

HF Strandlyst er beliggende på Kløvermarksvej/Forlandet i Sundby og er en haveforening med 175 haveejere. Haveforeningen er kategoriseret som "daghave med overnatning", det vil sige at lejerne må overnatte i sæsonen fra 1. april til 31. oktober.

I vores haveforening benytter ca. 125 lejere muligheden for permanent at overnatte i sit kolonihavehus i hele sæsonen. De resterende haveejere benytter ofte muligheden for overnatning på hverdage og specielt i weekenden fra fredag til mandag morgen.

På den baggrund har vi en særlig interesse i udformningen af de vilkår, som "By og Havn" og Københavns Kommune bliver pålagt gennem "anlægsloven", bl.a. gældende for støj og trafik, hvorfor vores høringssvar primært vil forholde sig til disse 2 forhold, ud fra et sundhedsmæssigt aspekt.

Døgnarbejde: det bekymrer os, at der kan gives tilladelse til døgnarbejde for etablering og drift af Lynetteholmen. Alt andet lige er det 3 års arbejde med etablering af de ydre rammer for øen, og efterfølgende 30 års arbejde med tilkørsel af overskudsjord og byggeaffald.

- Vi ønsker, at der kun gives tilladelse til støjende arbejde og transport til Lynetteholmen i dagtimerne fra kl. 7 morgen til kl. 17 aften.
- Alternativt at Københavns Kommunes Byggeforskrift følges uden mulighed for dispensation fra støjkraevne.

Permanent støjoveryvågning under hele anlægs- og driftsfasen: Da udbredelsen af støj fra støjkluder er meget afhængig af vind og vejrforhold samt arbejdets art (eks. spunsarbejde), ønsker vi ud fra et sundhedsaspekt:

- At der etableres permanent støjoveryvågning i form af støjmålere på udvalgte steder, der samlet kan give et billede af de aktuelle niveauer for støjudbredelse fra særligt støjende aktiviteter, og dermed sikre at anlægsarbejdet overholder gældende støjgrænser 24/7/365.
- At de aktuelle resultater af støjmålingerne bliver gjort tilgængelige for offentligheden og for naboerne.
- At Københavns Kommunes Teknik og Miljøforvaltning bliver tilsynsmyndighed for at byggherren og entreprenørerne følger gældende regler, samt at det bliver mulighed for at borgerne kan få kontakt til tilsynet ved mistanke om overskridelse af tilladelser.

Transportkorridor og tvangsroute for lastbiler med ærinde på Lynetteholmens arbejdsplads: da vores haveforening ligger i op til Forlandet, Kløvermarksvej og tæt ved Raffinaderivej, vil den øgede trafikmængde med anslået 300 vogntog være en generende og hørbar stigning i trafikstøjen. På den baggrund ønsker vi at fremhæve følgende forslag:

- At transportkorridoren og tvangsrueten i anlægsloven præciseres til at gælde fra Langebro, over Stadsgraven, Vermlandsgade og den nyetablerede vej ved Prøvestenen til Lynetteholmen. Knippels bro og Torvegade må ikke benyttes ved transport uden for normal arbejdstid og i weekender. Vi finder at det er god anvendelse af "Bedst anvendt metode"

- **At der ikke foregår transport til og fra Lynetteholmen uden for normal arbejdstid og lørdage og søndage.**
- **Københavns Kommune har påtaleret og Københavns Politi skal føre tilsyn med, at transportører og firmaer overholder reglerne.**

Med venlig hilsen

Bestyrelsen v/Annemette Poulsen, sekr.
Haveforeningen Strandlyst

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.

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Asla Husgard

Kontakt:

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.

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.

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Johan Knattrup Jensen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Hørings svar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Vi skriver som repræsentanter for beboerne i AB Nansensgade 3-5, hvilken indbefatter samtlige beboere på matrikel 52, 267, i alt ca. 26 BEBOERE. Vi bor derved i det såkaldte 'Nansensgade kvarter' nært til Nørre-søgade. Formålet med dette høringssvar er at bede Københavns Kommune genoverveje den nuværende jordtransport-plan i forbindelse med konstruktionen af 'Lynetteholm' og associerede projekter 'Metro til Lynetteholm' og 'Østlig Ringvej'. Vi motiveres af vores bekymring for vores beboeres livskvalitet hvad angår en formodet stigning i luft- og støjforurening, samt den øgede risiko for trafikuheld.

Klagepunkter:

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

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

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

¹ Baggrundsrapport vedr. Trafikale Forhold s. 22

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

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

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

Venligst hilsen,

Bestyrelsen

AB Nansensgade 3-5

Matriklerne 52, 267

Kontakt:

Hørings svar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Vi skriver som repræsentanter for beboere og lejere i ejendommen Nørre Søgade 33, 33A og 33B på matrikelnummer 47, Nørrevold Kvarter, og dermed på vegne af i alt ca. 50 personer. Formålet med dette høringssvar er at bede Københavns Kommune genoverveje den nuværende jordtransportplan i forbindelse med konstruktionen af 'Lynetteholm' og de associerede projekter 'Metro til Lynetteholm' og 'Østlig Ringvej'. Vi motiveres af en bekymring for beboernes og lejernes livskvalitet, hvad angår en formodet stigning i luft- og støjforurening samt den øgede risiko for trafikuheld.

Klagepunkter:

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

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

Vedr. Punkt 2: Krydset ved Nørre Søgade og Gyldenløvsgade er i forvejen enormt trafikeret, hvorfor beboere og lejere i vores ejendom finder det utrygt at bringe dem selv og deres børn gennem dette område. Risikoen for bilulykker, især højresvingsulykker, stiger signifikant, hvis trafikplanen gennemføres. Vi så gerne, at trafikken i området blev mindre farlig i stedet for mere farlig.

¹ Baggrundsrapport vedr. Trafikale Forhold s. 22

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

Vedr. Punkt 3: Støjforureningen i vores nabolag er i kraft af trafikmængden på Nørre Søgade og Gyldenløvsgade allerede meget signifikant. Vi ville værdsætte, at kommunen tog i betragtning, at vores beboere og lejere foretrækker, at støjforureningen reduceres frem for forøges.

Vedr. Punkt 4: A/B Nørre Søgade 33's bestyrelse føler sig i kraft af en generel interesse for, at København som helhed skal være en attraktiv og vellidt by, forpligtiget til at gøre kommunen opmærksom på vores overbevisning: At Lynetteholm-projektet og dets associerede projekter er uforenelige med kommunens retorik og løfter til borgerne, hvad angår København som 'grøn by'.

Venligst hilsen,

Bestyrelsen

A/B Nørre Søgade 33

Matrikelnummer 47, Nørrevold Kvarter

Kontaktperson:

Jane Lohff (bestyrelsesformand)

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 miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

Lasse Gudmand-Høyer

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Fra: Jakob Holm
Sendt: 12. januar 2021 14:40
Til: VVM-Sager
Emne: Ang. lynetteholmen Journal nr. TS6040102-00024

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

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

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

Klagepunkter:

1. Lastbiltrafikken gennem København vil negativt påvirke livskvaliteten for alle københavnere.
 2. Lynetteholm vil ikke afhjælpe boligusikkerhed for kommunens borgere.
 3. Lynetteholm og associerede projekter inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'
 4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.
 5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.
 6. Alternativløsninger på de erklærede formålmere økonomisk effektive og mindre forurenende.
- Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.
- Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket.
- Vedr. Punkt 3: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavns kommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og andre forurenende elementer, og bevarelsen og udvidelsen af grønne og blå fællesarealer i byen, er alle i direkte konflikt med både projektet Lynetteholm og dets associerede projekter. Ingen mængde miljøsiknende løsninger kan forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen mængde løfter om klimavenlige boligformer kan absorbere den CO2 der udledes når man bygger en Ø. Ingen mængde græsplæner på Lynetteholm kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by'.
- Vedr. Punkt 4: Udvidelser af infrastrukturen til personbiler forsøger at biler bliver favoriserede transportmidler for borgerne, hvorfor Øster Ringvej-projektet på sigt vil forøge - ikke sænke - antallet af biler i og omkring København.
- Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af 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.

Hilsen

Jakob Holm,

Kontakt: jakobwholm@Gmail.com

Fodnoter:

1 Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

3 Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

4 Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

12 Jan 2021

Vedr. Transportruter til lastbiler til Lynetteholmen

Som beboer i den allerøverste del af Amagerbrogade, er det med stor bekymring at jeg kan konstatere, at vi igennem resten af mine børns barndom, kan se frem til over 500 lastbiler forbi vores vinduer, hver evigt eneste dag. Udover den enormt forhøjede forurening vi som borgere vil blive udsat for, og associerede helbredsfølger, repræsenterer den øgede trafik en seriøs trussel mod vores mentale velvære. Som beboer på Amagerbrogade står vi allerede model til meget trafikstøj. Jeg er meget bekymret for, hvordan dette vil spille sig ud under det planlagte scenarie.

Det bekymrer mig i særdeles høj grad, da flere dele af de foreslåede ruter direkte påvirker bydelens børns sikkerhed i trafikken. Min egen søn cykler hver eneste dag over Christmas Møller Plads, ad Torvegade, over Knippelsbro og videre til Østerport hvor han går i skole. Mange af Amagers børn går til fodbold på Kløvermarken -vejen dertil vil nu være så befærdet af store lastbiler, at det som forælder ville være uansvarligt at lade dem cykle alene. På Vermlandsgade ligger en lang række sportsforeninger - og det samme gælder her.

Jeg vil gerne opponere imod de foreslåede ruter, da det som beskrevet heri udgør en trussel mod vores mentale og fysiske helbred. Vi bliver effektivt frarøvet vores chance for at bo i byen, i et kvarter som jeg endda er vokset op i, for at bygge lejligheder som ingen af os nogensinde får råd til alligevel. Hvem er København for? Og er det ikke muligt at stormsikre, uden at ødelægge vores børns ret til byen?

På forhånd tak,

Julie Zerlang, ,

Fra: Julie Stensballe
Sendt: 12. januar 2021 15:26
Til: VVM-Sager
Emne: Lynetteholm

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm.

Som borger i Københavns kommune og bosat på Christianshavn, protesterer jeg på det kraftigste imod den planlagte kørsel af opfyldningsjord igennem byen. Jeg vil derfor gerne bede jer om at lave en fuld revurdering af eller annullering af det planlagte byggeprojekt 'Lynetteholm' og dertil hørende infrastrukturprojekter.

Min klage er især funderet i Københavnernes sundhed og sikkerhed, med hensyn til luftforureningens konsekvenser for borgere i alle aldre også de ufødte. Samt hensynet til den tunge trafik der vil være på daglig basis igennem hele byen. Jeg mener at dette projekt vil påvirke alle Københavnernes tilværelse negativt. Derudover er jeg bekymret for hvilke type boliger der skal opføres ude på Lynetteholm og hvilket segment af befolkningen de er tiltænkt. Da man allerede nu ser en hurtig gentrificering i store dele af København, hvor der ikke er plads til alle lag af samfundet, men kun til de velhavende. Det hænger ikke sammen med visioner om at København er en 'by for alle', og at det skal være en 'grøn by'.

Med venlig hilsen

Julie Stensballe

Hørings svar vedrørende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune, med hensigten at opnå en revurdering eller annullering af det planlagte byggeprojekt kaldet 'Lynetteholm', samt akkompagnerende infrastrukturprojekter 'Østlig Ringvej' og 'Metro til Lynetteholm'.

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

Klagepunkter:

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

Vedr. Punkt 1:

72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹.

Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

Vedr. Punkt 2:

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

Vedr. Punkt 3:

Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavnskommunes øvrige løfter og erklæringer hvad angår byens ambitioner om sikring af biodiversitet, reduktioner i drivhusgasser og

¹ LynetteholmTrafikale forhold s. 222

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

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 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.

Venlig hilsen

Herdis Gudbrandsdottir

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholms. 22

77

Fra: Pierre Girard
Sendt: 12. januar 2021 15:43
Til: VVM-Sager
Emne: Against the new island of CPH

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Hello,

I am living in Copenhagen and am a bit afraid of what implementing that project really means.

I know you have the best intentions in the world but this is not a good way to solve the housing crisis in my opinion and the inconvenience linked to that project (cost, noise, pollution, traffic...) is definitely not worth it.

I would suggest you to talk to sociologists and urbanists to better understand the problems of Copenhagen and find a smarter and cheaper solution to solve them.

Kind regards,

Pierre Girard
Project Consultant

+45 28 40 57 86
Pierre.girard@tamigo.fr

tamigo

21 Boulevard Haussmann
75009 Paris
France

www.tamigo.fr
+33 1 53 43 29 53
VAT No. DK28277679
LinkedIn →

tamigo France is registered in Denmark.
Registered office: Kristianiagade 8, 2100 Copenhagen.

This message may contain confidential or privileged material. Any unauthorized recipient is obliged to contact the sender and delete the message without reading, reviewing, retransmitting or disseminating it.

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 forhindre irreversible skade på Øresunds marineliv som konsekvens af Lynetteholm. Ingen

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af 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,

Emil T. Madsen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Er det her man kan henvende sig til, angående høringsvar om Lynetteholmen?

Hvis ja, så vil jeg gerne, som en del af Christianshavns beboere, klage over denne plan.

Jeg vil ikke have mere trafik på Christianshavn og omegn.

Jeg vil bestemt ikke have mere forurening med 49 lastbiler dagligt i gennem mit hjem.

Jeg takker nej.

Venlig Hilsen,

Dafne Agate Sloth de Fine Licht

Kontakt:

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 miljøsiknende løsninger kan

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af 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 spudsudsættelse, 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,

Nicola Helin

Kontakt:

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 skattekrone.

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Julie Grove

% Michael Størup

Kontakt:

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.

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.

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af 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,

Frederik Quist Holm

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

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 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 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

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 Vordingborggade vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening², som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige når trafikmassen forøges.

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Charlotte Wittrup

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

85

Fra: Christian Willesen ·
Sendt: 12. januar 2021 16:54
Til: VVM-Sager
Emne: Vedr. Lynetteholm
Vedhæftede filer: Lynetteholm klage.PDF

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Sag: TS6040102-00024
Sagsdokument: 8979812

Kære rette vedkommende

Jeg har vedhæftet min klage over projektet Lynetteholm. Jeg synes det er yderst respektløst at påbegynde et så drastisk og indgribende projekt som dette, som kommer til at få meget store konsekvenser for rigtig mange københavnere, i de næste mange årtier. Det kommer til at have støjmæssige konsekvenser, økonomiske konsekvenser, miljømæssige konsekvenser, og det er alt sammen til for blandt andet at forbedre boligmarkedet? Men som det fremkommer af jeres opslag og bilag, vil lejlighederne og boligerne være alt for dyre for befolkningen, hvorfor det slet ikke vil opnå det ønskede resultat.

Jeg bor ude på Refshaleøen, et par hundrede meter fra byggepladsen, så jeg har naturligvis en personlig interesse, men jeg synes, på baggrund af vedhæftede dokument, at det er uforsvarligt og latterligt.

Venlig hilsen
Christian Willesen

Vedr. Punkt 4: Øresundsvand-samarbejdet, marinepark Øresund, samt Københavnskommunes 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.

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. Se pkt. 1.

Venlig hilsen

Christian Willesen

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 skattekrone.

Klagepunkter:

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 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,

***Morten Schmidt

Kontakt:

**

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Høringssvar vedrørende plan for konstruktionen af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver i min kapacitet som borger bosat i Københavns Kommune med et ønske om 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 er inkonsistente med kommunens retorik og løfter om København som 'grøn by'.**
- 4. Konstruktionen af Øster Ringvej vil på sigt øge mængden af biltrafik i kommunen.**
- 5. Vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.**
- 6. Alternative løsninger på de erklærede formål er mere økonomisk effektive og mindre forurenende.**

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse områder¹. Ydermere dør ca. 550 Københavnerne for tidligt

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af 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

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

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

Med venlige hilsner,

Magnus Juhl

Kontakt:



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 skattekrone.

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

Paul Pampiri

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

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

Høringssvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver til jer som almindelig dansk borger med omsorg for klima, miljø, og økonomisk ulighed, og som mor til to unge mennesker der bor i Københavns kommune.

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

Blandt de indlysende problemer i projektet er:

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

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

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

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

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

Tak.

Venlig hilsen

Sju G. Thorup

Cand. scient., MBA, managementkonsulent // Adolfsvej 66 sth, 2820 Gentofte // sju@xpmf.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.

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 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 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,

***Mikkel B. Nørgaard

**

Kontakt:

**

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Hørings svar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm og associerede projekter

Journal nr. TS6040102-00024

Vi skriver som repræsentanter for beboerne i Nansensgade Kvarteret. Nansensgade Handelsstandsforening, hvilken indbefatter samtlige beboere på matrikel i alt ca. 1500 beboer. Vi bor derved i det såkaldte 'Nansensgade kvarter' nært til Nørresøgade samt alle sidegader der løber op til nørresøgade og nørre Farimagsgade. Formålet med dette høringssvar er at bede Københavns Kommune genoverveje den nuværende jordtransport-plan i forbindelse med konstruktionen af 'Lynetteholm' og associerede projekter 'Metro til Lynetteholm' og 'Østlig Ringvej'. Vi motiveres af vores bekymring for vores beboeres livskvalitet hvad angår en formodet stigning i luft- og støjforurening, samt den øgede risiko for trafikuheld.

Klagepunkter:

- 1. Planen for at føre omkring 200 lastbiler gennem Nørre-Søgade-Gyldenløvsgade-krydset hver dag indtil 2035 repræsenterer en øget risiko for dødsfald relateret til luftforurening.**
- 2. Trafikplanen vil øge risikoen for trafikuheld + Nansensgade er i 2019 blevet oplyst i avisen at være en af de mest forurenede gader i indre by.**
- 3. Trafikplanen vil øge den allerede signifikante støjforurening fra Nørresøgade og Gyldenløvsgade.**
- 4. Lynetteholm-projektet er uforeneligt med kommunens løfter om at København skal være en 'grøn by'.**

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

Vedr. Punkt 2: Krydset ved Nørre-Søgade og Gyldenløvsgade er i forvejen enormt trafikeret, hvorfor beboerne i vores forening finder det utrygt at bringe dem selv og deres børn gennem dette område. Risikoen for bilulykker, især højresvingsulykker, stiger

¹ Baggrundsrapport vedr. Trafikale Forhold s. 22

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

signifikant hvis trafikplanen gennemføres. Vi så gerne at trafikken i området blev mindre farlig, i stedet for mere farlig.

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

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

Venligst hilsen,

Bestyrelsen

Nansensgade Handelsstandsforening

Matriklerne – Nansensgade Kvarteret

12 januar 2020

Kontakt:

Tali Piontek

Formand

Nansensgade Handelsstandsforening

Email.

Fra:
Sendt: 12. januar 2021 18:15
Til: VVM-Sager
Emne: Høringsvar vedrørende Lynetteholmen

Høringsvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

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

Klagepunkter:

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

Vedr. Punkt 1: 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Torvegade-Amagerbrogade-krydset vil kun øge de allerede eksisterende problemer i disse 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 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 spuds 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 spudsned sættelse, og derefter igen påstå, under ed, at de mener at den nuværende vurdering er korrekt. Enhver der foretager en sådan test, vil forstå at støjgenen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

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

Venligst hilsen,
Katrine Bruun Dahl

Kontakt:

Fra: Christian Willesen ·
Sendt: 12. januar 2021 18:21
Til: VVM-Sager
Emne: Re: Vedr. Lynetteholm

Hej igen
 Michael Colville-Andersen, dansk byplanlægger, kommer med gode argumenter for og imod i nedenstående video. Jeg anbefaler, at I ser den, da hans kritik er meget gyldigt begrundet, hvor han også kommer med gode alternativer: <https://www.youtube.com/watch?v=K4icpF0S5BM&t>
 Venlig hilsen
 Christian Willesen

Den tir. 12. jan. 2021 kl. 16.53 skrev Christian Willesen

- < [redacted] >
- >
- > Kære rette vedkommende
- > Jeg har vedhæftet min klage over projektet Lynetteholm. Jeg synes det
- > er yderst respektløst at påbegynde et så drastisk og indgribende
- > projekt som dette, som kommer til at få meget store konsekvenser for
- > rigtig mange københavnere, i de næste mange årtier. Det kommer til at
- > have støjmæssige konsekvenser, økonomiske konsekvenser, miljømæssige
- > konsekvenser, og det er alt sammen til for blandt andet at forbedre
- > boligmarkedet? Men som det fremkommer af jeres opslag og bilag, vil
- > lejlighederne og boligerne være alt for dyre for befolkningen, hvorfor
- > det slet ikke vil opnå det ønskede resultat.
- > Jeg bor ude på Refshaleøen, et par hundrede meter fra byggepladsen, så
- > jeg har naturligvis en personlig interesse, men jeg synes, på baggrund
- > af vedhæftede dokument, at det er uforsvarligt og latterligt.
- >
- > Venlig hilsen
- > Christian Willesen
- > [redacted]

Høringsvar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Jeg skriver til jer som borger bosat i Københavns Kommune, 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 begrundet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skatte kroner, og desuden i at projektet modarbejder byens klima- og miljøambitioner.

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

kan erstatte de blå arealer der bliver destrueret. Lynetteholm er uforenelig med kommunens retorik vedrørende en 'grøn by', og en skændsel for byen.

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 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 støjrænse 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.

Bedste hilsner,

Ronja Mannov Olesen

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Hørings svar vedrørende plan for konstruktion af Lynetteholm

Journal nr. TS6040102-00024

Kære Københavns Kommune

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 (se herunder) er funderet i hensyntagen til beboerne i kommunen, både hvad angår deres livskvalitet og brugen af deres skatte kroner. Derudover synes jeg det er skammeligt, at man i et land, der hævder (på demokratisk opfordring!) at arbejde mod grøn omstilling, bæredygtig og 'klogere' storbyer, i ramme alvor kan finde på at bygge en kunstig ø til mere trafik og dyre boliger, der sikkert bliver solgt til den udenlandske (eller bare enorme) investeringsfonde, der i forvejen opkøber verdens storbyer (og som man i øvrigt også påstår at forsøge at holde fra døren). Pinligt!

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.

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

Vedr. Punkt 2: Boligusikkerheden i København påvirker hovedsageligt lavindkomstgrupper i kommunen såsom studerende og førtidspensionister. Disse bliver ikke hjulpet af en forøgelse i antallet af boliger der koster over 10 millioner kroner stykket. Det er svært nok at få afsat de store dyre lejligheder, der i forvejen bliver bygget³ og som en person bosat i dyrt nybyggeri, kan jeg også skrive under på, at byggerier som disse hverken fordrer godt naboskab, byforskønnelse eller et overskud af penge til at bruge andre steder i København end i udlejernes allerede fyldte lommer.

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. I stedet burde man arbejde mod færre personbiler i København – arbejde mod langsigtede, bæredygtige og kreative løsninger i stedet for at lappe og klippe-klistre oven på de dårlige, der allerede findes.

Vedr. Punkt 5: Intensiteten af støjgenen fra installationen af spuds vurderes til at være 'mellem' jfr. Miljøkonsekvensrapporten s. 358⁴. Jeg vil opfordre forfatterne bag denne rapport, samt læseren af dette hørings svar, 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 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.

Venligst hilsen,

Mathilde Ravn Melvang

³ <https://finans.dk/erhverv/ECE11487672/hver-ottende-store-lejlighed-staar-tom-i-oerestad/?ctxref=ext&fbclid=IwAR0xRMMpJZMiAKF8YVbPVVYFutZU2EjPYeUGnpY78Zxb6T3o1rK-6UPZJMM>

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁵ 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.

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

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

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

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

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

Venligst hilsen,

Alexander Malskær Lohmann

Kontakt:

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 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 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.

Med venlig hilsen,

Rebecca Kidd Petersen

Kontakt:

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 skattekrone.

Klagepunkter:

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

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

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

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

¹ Lynetteholm Trafikale forhold s. 22

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

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

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

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

Lars Nielsen

Kontakt:

³ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 358

⁴ Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm s. 22

Jeg paul logan.

er stærkt imod at de skal bygge en kunst ø nord for amager, jeg syntes i forvejen at trafikken på amager ind mod centrum kan være slem med op mod en times kø for at køre fra amagercenteret til tivoli.....

yderligere bryder jeg mig ikke om tanken om at der skal køre 720 lastbiler igennem vores ø da det kommer til at forurene vores luft. Hvilket på sigt vil give syreregn og lungekræft to ting der vil koste staten dyrt.

Larmen kommer også til at blive helt forfærdelig.

Boligprisen på amager vil og synke totalt da det ikke længere vil være folk der har lyst til at bo her med alle de ovennævnte ting.

Det kommer også til at være en gigantisk økonomisk udgift af vores alles skatte kroner og i den her epidemi tid er det dybt uansvarligt.

hvis i absolut skal bygge den så transporter jorden ud med færger i stedet og gør det oppe fra Nordhavn af

Eller endnu bedre opkøb land udenfor København og gør byen større den vej. Så slipper vi for alle de negativer der er skrevet ovenfor (for ikke at tale om alle dem jeg ikke har nævnt). Det kommer til at koste langt mindre men kan give noget bedre bolig økonomi i kost kontra gevinst