



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

## Hørings svar vedr. VVM for anlæg af Lynetteholm

29. januar 2021

Amager Øst Lokaludvalg takker for muligheden for at afgive høringssvar vedr. VVM for opførelse af Lynetteholm.

Vi har via Facebook og et online informationsmøde været i kontakt med et bredt udsnit af borgere fra bydelen, ligesom vi har benyttet os af lokalaviserne samt deltaget i By & Havns følgegruppe, med henblik på at tilegne os mest mulig viden om projektet.

Overordnet havde vi gerne set, at der forelå alle VVM'er for det samlede politiske projekt, inklusive metro og ringvej. Vi mener, at det er omgørelse af EU's VVM-direktiv artikel 2, stk. 1, som anfører, at hvor flere projekter samlet kan have væsentlig indvirkning på miljøet, bør deres miljøpåvirkning vurderes som en helhed. (Citat: "Desuden, for at undgå misbrug af EU-regler ved at opdele projekter, som sammenlagt sandsynligvis vil have væsentlig indvirkning på miljøet, er det nødvendigt at tage højde for den kumulative effekt af sådanne projekter, hvis der er en objektiv og kronologisk sammenhæng mellem dem.")

Det forekommer derudover mangelfuldt, at ikke er bestilt analyser for cykelbetjening af Lynetteholm, eftersom cykler er den primære transportform for omkring 30% af Københavnerne, og en forudsætning for overholdelse af Københavns klimamål og trafikmålene i Kommuneplanen.

### Opsummering af høringssvarets hovedpointer

1. Øget tung trafik på Nordøstamager kræver bedre støjværn, trafiksikring og tiltag til reduktion af luftforurening.
2. Ønske om mest mulig pramning af jord.
3. Ønske om sydlig kanal til bløde vandtrafikanter adgang til og fra inderhavnen.
4. CO2-belastning fra anlægsfasen bør begrænses mest muligt.



Sekretariatet for Amager Øst  
Lokaludvalg  
Jemtelandsgade 3  
2300 København S

[www.aoe.lu.kk.dk](http://www.aoe.lu.kk.dk)

5. Behov for hyppigere åbningstider for klappbroen ved Margretheholm Havn.

Derudover kommenteres på støjbelastningen for beboere på Margretheholm, samt ønsket om en samlet befolkningsprognose for hovedstadsområdet, flere billige boliger og en bekymring om konkurrencen om deponi-jord med andre anlægsprojekter med jordbehov.

Afslutningsvis opsummeres øvrige bemærkninger fra vores informationsmøde den 20. januar.

#### 1. Behov for kompenserende tiltag som følge af øget tung trafik på Nordøstamager

Jordtransport gennem Nordøstamager øger den tunge trafik på Vermlandsgade og Uplandsgade med 70-80% i anlægsfasen (Se figur 1). De overordnede konklusioner i VVM'en tager udgangspunkt i det samlede trafiktal, inkl. personbiler, men dermed undervurderer man problemet med tung trafik lokalt for beboerne på Nordøstamager.

Særligt de bløde trafikanter til og fra Kløvermarkens mange idrætsanlæg, vil i fremtiden være udsat for flere farlige situationer, hvis der ikke etableres sikre krydsningspunkter.

Samtidig opføres den nye skole på Nordøstamager lige ud til Prags Boulevard med meget få udearealer. Der er derfor brug for at sikre, at skolens børn kan komme trygt til og fra Kløvermarken over Uplandsgade og Prags Boulevard. En "børnepassage".

Trafiksikring er særligt vigtigt, eftersom der er planlagt byudviklingsområder langs Uplandsgade og Ved Amagerbanen. Der er også bekymring for støjens konsekvenser for beboerne på Nordøstamager.

By & Havn bør foretage flere afværgetiltag i forhold til støj, trafiksikkerhed og luftforurening, herunder en nødvendig opgradering af vejnettet. Her tænkes særligt på en ny-indretning af den mest belastede korridor Vermlandsgade-Uplandsgade-Prags Boulevard (Se figur 2) - med en grøn barriere mellem cykelsti og vejbane, støjdæmpende asfalt og flere sikre krydsningspunkter. Med den rette beplantning kan der skabes absorbering af partikler samt reduktion af støj. Den afsatte pulje på 20 mio.kr. til kompenserende tiltag er lagt fra tilstrækkelig.

Lokaludvalget finder, at der bør skabes mulighed for at jordtransporten kan reguleres gennem forpligtelse til at bruge fastlagte ruter på fastlagte tidspunkter for at undgå transporten foregår på tidspunkter, hvor trafikbelastningen i området i forvejen er stor.

Lokaludvalget ønsker fortsat at der udarbejdes en samlet trafikplan for Nordøstamager.

### 2. Ønske om mest mulig pramning af jord

I lyset af den store stigning i tung trafik, er det vigtigt for Amager Øst, at så meget jord som muligt prammes ind, for at aflaste vejnettet. Herunder særligt i forbindelse med de kommende byggepladser i Nordhavn.

VVM-rapporten konkluderer, at der udledes mere CO<sub>2</sub> fra pramning end fra lastbiler. Men her er ikke undersøgt mulighed for el-pramme og omlastningsmaskiner på el. Der bør sikres omlægning af pramme og omlastningsmaskiner til eldrift snarest muligt.

### 3. Ønske om sydlig kanal til bløde vandtrafikanter adgang til og fra inderhavnen.

I forbindelse med at Lynetteholm etableres, vil man lukke Lynetteløbet. Lynetteløbet bruges i dag af lystfartøjer, dvs. sejl- og motorbåde samt joller, kajaker, robåde m.fl. De skal fremover passere igennem Kronløbet sammen med Oslofærgen og krydstogtskibe. De små fartøjer vil opleve et tættere og mere uroligt løb i Kronløbet, særligt når bølgerne går højt og banker mod Lynetteholms nordlige spuns-perimeter. Det vil givetvis afholde nogle sejlere i at sejle ud i Øresund. Samtidig vil Lynetteholm danne en stor omvej for sejlere mellem Amagers østkyst og inderhavnen.

Der bør derfor som del af projektet skabes en sydlig kanal for mindre både, syd om Lynetteholm. Fx mellem Margretheholm Havn og inderhavnen – dvs. under Refshalevej, i tråd med lokaludvalgets vision om "Den blå sti" mellem Øresundskysten og Inderhavnen.

Etablering af en sydlig kanal vil fastholde byens maritime identitet og kan med fordel suppleres med indre kanaler i kvarteret, efter samme model som Sluseholmen.

### 4. Ønske om mindre CO<sub>2</sub>-belastning fra anlæg

Et stort anlægsprojekt, der anvender fossile drivmidler, harmonerer dårligt med Københavns 2025-klimaplan og det nationale mål om 70 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion. Og betyder samtidig øget luftforurening i København.

Der bør stilles krav til byggepladserne om brug af CO<sub>2</sub>-neutrale drivmidler overalt, hvor det er muligt. Dette kan gøres i et udbud, ved at stille krav til CO<sub>2</sub>-udslip eller fossilfrihed.

Desuden bør der stilles krav om fossilfri jordtransport, og projektet bør i det hele taget bidrage til at drive markedet fremad.

I øvrigt bør der kompenseres for de fossile udledninger som er uundgåelige. Eventuelt gennem skovrejsning på Lynetteholm, så længe areaerne ikke anvendes til byudvikling.

#### 5. Behov for hyppigere åbningstider for klapbro ved Margretheholm Havn

Margretheholm Havn vil i fremtiden blive hæmmet af en bro, hvor lastbiler skal køre jord kontinuerligt i dagtimerne. Der er lagt op til at broen åbnes tidlig morgen, og derefter først ved aften - og ellers hele weekenden.

Det vil være hensigtsmæssigt, at der sikres yderligere åbninger af broen i løbet af dagtimerne, fx med times-intervaller.

#### **Øvrige bemærkninger**

I det følgende opridses en række supplerende pointer til planerne om Lynetteholm:

#### Bekymring om støjbelastning for beboere på Margretheholm

Boligerne på Margretheholm vil i anlægsfasen ligge konstant inden for områder med 40 dB og derover (Se figur 3). Når man erindrer problemerne med at indfri støjkrav ved byggeriet af metro-cityringen, er det vigtigt at anlægsprojektet for Lynetteholm giver større sikkerhed for beboerne, samt de mange som arbejder på Refshaleøen.

Det fremgår af tabellerne, at aktiviteterne på anlægget i døgn-timerne har et niveau på 110 dB og spunsaktivitet om dagen er på 125 dB, svarende til en mellemting mellem en rockkoncert og en flymotor. Vi er derfor meget interesseret i de faktiske foranstaltninger som vil kunne afbøde denne type støj.

Lokaludvalget opfordrer til, at der udarbejdes støj kort, som viser den faktiske støj i dag- og aften-timerne, frem for døgn-gennemsnit, da den faktiske støj er højere end figur 3 angiver.

#### Ønske om samlet befolkningsprognose for Hovedstadsområdet og billige boliger

Lynetteholm anlægges med henblik på senere byudvikling. Vi har imidlertid ikke kunne finde analyser af den samlede forventede befolkningsudvikling i Storkøbenhavn, samt hvordan og hvor den udvikling vil forløbe med eller uden byudvikling på Lynetteholm. Sådanne analyser bør tilvejebringes inden en endelig vedtagelse af projektet, eftersom byudvikling er en af de fire årsager til anlæggelsen af Lynetteholm. En sådan analyse kunne f.eks. danne baggrund for en yderligere etapeopdeling af Lynetteholm, i takt med at behovet for byudvikling manifesterer sig.

Det er vigtigt med en blandet by til alle indkomstgrupper. Det fremhæves i den sammenhæng, at Lynetteholm skal dæmme op for prisstigningerne på boligmarkedet. Imidlertid vil man ikke gå efter et bilfri byudviklings-scenarie, eftersom det "vurderes at have en negativ effekt på byggeretspriserne på Lynetteholm, hvilket påvirker finansieringsmulighederne ved salg af grunde". Vi mener det er problematisk at afskrive den mulighed på forhånd, eftersom øen ikke ligger optimalt for trafikafvikling.

For at tilvejebringe billige boliger mener vi, at der naturligvis skal opføres 25% almene boliger. Samt at man skal satse på fællesbyg (byggeföreninger). For at skabe billige lejeboliger foreslår vi desuden, at By & Havn, som noget nyt, selv udvikler og udlejer af en vis mængde lejeboliger til en rimelig pris.

#### Bekymring om mængden af deponi-jord til rådighed i Hovedstadsområdet.

Det fremgår af stormflodsplanerne fra Københavns Kommune, Tårnby og Dragør, at der skal opføres diger rundt om hele Amager. Dertil kommer planerne om flere øer ved Avedøre Holme. Der risikerer derfor at være "kamp" om deponi-jorden i fremtiden.

VVM-rapporten forholder sig desuden ikke til, at den nye politiske affaldsaftale fratager kommunerne pligten og retten til at anvise deponering af jord, ligesom affaldsaftalen gør det usikkert, om By & Havn vil modtage samme mængde jord som hidtil, fordi affaldsjord underlægges fri konkurrence.

Vi mener det er vigtigt at vide, hvor meget jord, og hvilke typer jord, de andre store anlægsprojekter kræver. Samt at der udarbejdes en ny prognose for jordleverancer fra Storkøbenhavns byggepladser, med de ændrede forudsætninger. For at kunne vurdere, om der vil være en usund intern konkurrence om jord mellem flere offentlige anlægsprojekter, og hvad det vil betyde for Lynetteholms økonomi og tidsplan.

#### **Borgernes bemærkninger fra informationsmødet den 20. januar**

Her opridses en række bemærkninger fra informationsmødet, som ikke er dækket ovenfor.

- Ønske om længere høringsfrist på grund af corona-situationen.
- Bekymring for øget trafik på Amager Strandvej, som allerede er belastet.
- Behov for nye investeringer i vejnettet i Amager Øst.

- Bekymring for den samlede drivhusgasudledning for Lynetteholm set i et livscyklusperspektiv inklusive afledte infrastrukturprojekter.
- Bekymring for ålegræs og havbund mod øst ud i Øresund.

Venlig hilsen

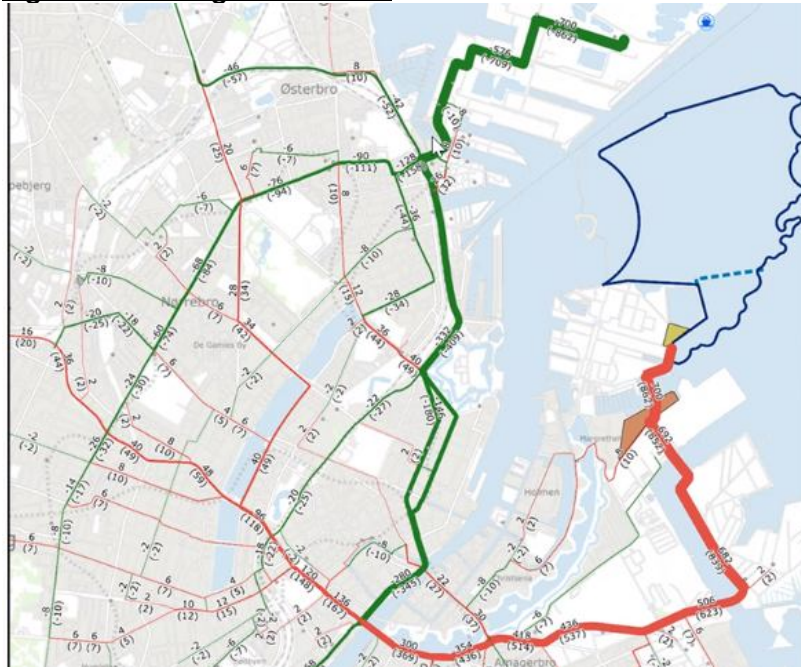
Susanne Møller, Formand for Amager Øst Lokaludvalg

**Figur 1. Vedrørende tung vejtrafik**

Veje	Baggrundstrafik år 2035		Ny tung trafik v. 2,6 mio. t	Pct. ændring	
	Samlet trafik	Heraf tunge køretøjer		Samlet trafik	Tunge køretøjer
Ved Stadsgraven	16.000	1.120	360	2%	32%
Torvegade	26.000	1.300	180	1%	14%
Vermlandsgade	11.600	766	540	5%	70%
Uplandsgade	10.400	687	560	7%	82%
Amager Strandvej	17.000	2.057	10	0	0

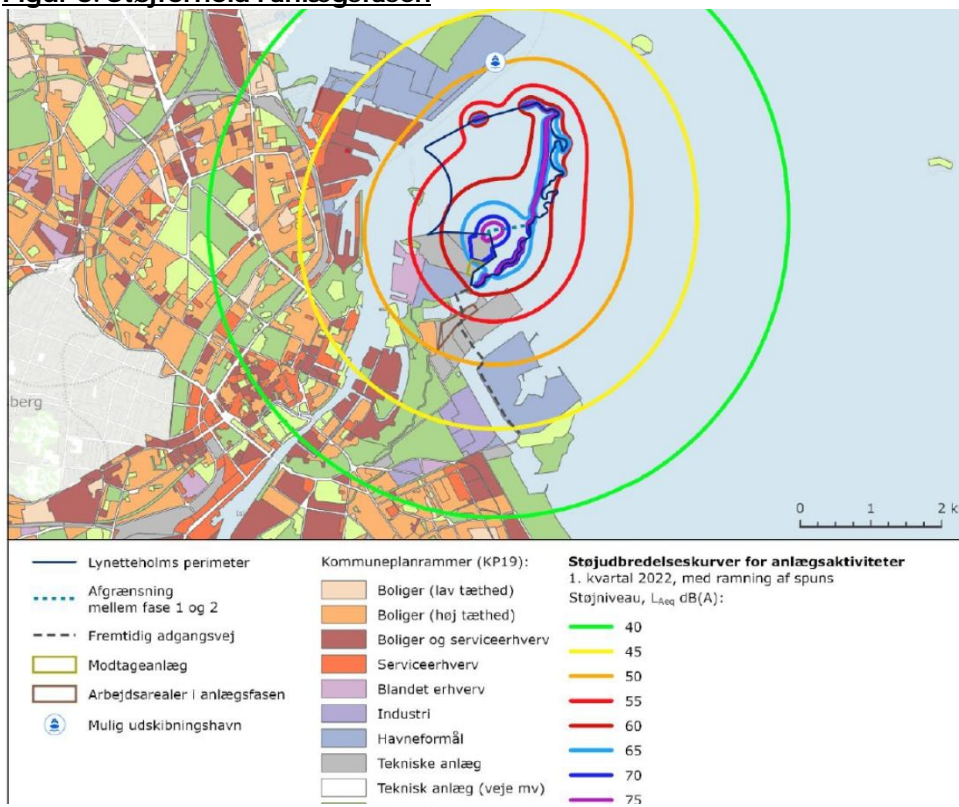
(Kilde: By & Havns slides til Borgerrepræsentationen)

**Figur 2. Udvikling i lastbiltrafik**



(Kilde: Miljøkonsekvensrapport)

**Figur 3. Støjforhold i anlægsfasen**



(Kilde: Miljøkonsekvensrapport)