

BR 21. januar 2021, Bilag 10

Ændringsforslag til Københavns Kommunes høringssvar til miljøkonsekvensvurdering for Lynetteholm

Afstemningspuljer (51 ændringsforslag i alt):

Afstemning 1 - Overordnet	ÆF 2, 7, 9, 22, 23
Afstemning 2 - VVM direktiv	ÆF 3, 30
Afstemning 3 - Miljø og klima	ÆF 4, 5, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51
Afstemning 4 - Infrastruktur	ÆF 8, 10, 11, 40, 41
Afstemning 5 - Rekreativ	ÆF 6, 34, 35
Afstemning 6 – Kulturarv	ÆF 52

ÆF nr.	Parti	Vedrører	Ændres fra	Ændres til	Pulje
1.	Ø			"at Københavns Kommune henvender sig til Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen om forlængelse af høringsfristen for at give tid til en ordentlig demokratisk proces og borgerinddragelse som Corona restriktioner har besværliggjort. Samtidig er det afgørende at Sverige og omegnskommunerne bliver inddraget i høringsprocessen."	
2.	Ø og Å	"Overordnede Bemærkninger" (Nyt afsnit efter overskriften)	Tilføjes	" København Kommune konstaterer, at forarbejdet med Lynetteholmen og tilhørende infrastrukturprojekter viser, at principaftalens helt centrale forudsætning om, at den samlede projektpakke skal være selvfinansierende, ikke kan opfyldes. Dermed er forudsætningerne for principaftalen bortfaldet og Københavns Kommune står derfor frit i forhold til at støtte en fortsættelse af processen med Lynetteholmen. Tilsvarende stiller dette de enkelte partier bag principaftalen frit i forhold til, om de vil støtte en fortsættelse af processen."	Overordnet
3.	Ø og Å	"Overordnede Bemærkninger" S. 1 mellem 1. og 2. afsnit Nyt afsnit indsættes efter "byområde."	Tilføjes	" Formålet med Lynetteholmen er ikke alene at etablere et jordlager. Som det fremgår i såvel ansøgning som miljøkonsekvensrapporten, skal arealet bruges til byudvikling og som finansieringskilde til ny infrastruktur. Det er derfor i strid med VVM-direktivet at fremlægge en miljøkonsekvensrapport for kun en del af denne samlede projektpakke.	VVM direktiv

				<p>Lynetteholmen er et integreret element i en samlet pakke med Østlig Ringvej og metrolinje, som det også fremgår af principaftalen. Når der alene fremlægges en miljøkonsekvensrapport for første fase, er det en omgåelse af EU's VVM-direktiv som jf. artikel 2, stk. 1 anfører, at hvor flere projekter samlet kan have væsentlig indvirkning på miljøet, bør deres miljøpåvirkning vurderes som en helhed. Dette er klart tilfældet, når der i tilknytning til Lynetteholmen og som aftalt i principaftalen anlægges en Østlig Ringvej – fx som en sænketunnel ned gennem Øresund ud fra kysten, hvilket har været fremhævet som den mest sandsynlige løsning – og etableres en metroforbindelse. Alene anlæggelsen af Østlig Ringvej og havnetunnel må i anlægsfasen antages at have væsentlig negativ indvirkning på vandgennemstrømning, vandkvalitet og forholdene for sejlads, idet der etableres dæmninger omkring byggeriet. Faseopdelingen fremgår også direkte af miljøkonsekvensrapporten, jf. fx rapportens afsnit 3.1.5. og 5.4.7. Derfor bør der gennemføres en samlet fælles miljøkonsekvensrapport (VVM).</p> <p>Som der videre står i VVM-direktivet, er det "nødvendigt at vurdere projekter samlet, især hvor de hænger sammen og følger efter hinanden, eller hvis deres miljøeffekter overlapper hinanden</p> <p>[...] Desuden, for at undgå misbrug af EU-regler ved at opdele projekter, som</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>sammenlagt sandsynligvis vil have væsentlig indvirkning på miljøet, er det nødvendigt at tage højde for den kumulative effekt af sådanne projekter, hvis der er en objektiv og kronologisk sammenhæng mellem dem." Der kan fx henvises til afgørelser herom i Miljø- og Fødevareklagenævnet samt følgende beretning fra EU-Kommissionen, der indeholder et afsnit om "salami-metoden" (salami-slicing): https://ec.europa.eu/environment/archives/eia/pdf/report_da.pdf</p> <p>Såfremt der undlades en samlet miljøkonsekvensrapport, kan der forventes sagsanlæg herom.</p> <p>Derfor anbefaler Københavns Kommune, at VVM-processen anlægsloven for Lynetteholmen udskydes og at der gennemføres en samlet VVM, som inddrager de øvrige delprojekter i principaftalen."</p>	
4.	Ø og Å	<p>"Overordnede Bemærkninger"</p> <p>S.2 indsættes nyt punkt efter "det drejer sig bl.a. om"</p>	Tilføjes	<p>Jordtransport til deponering bør uanset evt. merpris gennemføres med pram med udskibning som betyder, at kørsel gennem det centrale København og nordlige Amager undgås.</p>	Miljø og klima
5.	Ø og Å	<p>"Overordnede Bemærkninger"</p>	Tilføjes	<p>Al transport af jord bør foregå med elektriske eller brintdrevne lastbiler/pramme, hvilket</p>	Miljø og klima

		S.2 indsættes nyt punkt efter "det drejer sig bl.a. om"		skal indarbejdes i udbud af transportopgaverne.	
6.	Ø og Å	"Overordnede Bemærkninger" S. 2	"Undersøges om de mest sårbare brugere af vandet (kajakker, små både mv.) er trygge og forsat benytter muligheden for at sejle ind og ud af havnen, samt vurdere ekstra indsatser for at understøtte en rekreativ brug af avnen, hvis der bliver behov herfor."	Lynetteløbet ønskes bevaret af hensyn til fritidsfartøjer og de mere udsatte brugere af vandet som kajakker etc, der i praksis afskæres fra at komme ind og ud af havnen, fordi de skal dele adgangen i Kronløbet med de kommercielle skibe og hvor kajakker skal langt ud i Øresund for at komme ind og ud, og fordi de rigtig mange københavnere, der bruger vandet på Amagers østside vil få ca. 10 km længere sejlads for at komme ind og ud af havnen. Havnen bliver et dødt område ift til fritidssejlere mm medmindre Lynetteløbet holdes åbent.	Rekreativ
7.	Ø og Å	"Alternativer" Side 2, som nyt første afsnit efter mellemrubrikken "Alternativer", indsættes flg.:		"Københavns Kommune finder belysningen af alternative løsninger helt utilstrækkelig, set i lyset af det samlede projekts omfang, langsigtede og indgribende karakter. Det gælder både i forhold til øens funktion som lager for overskudsjord og øen som et afgørende element i en fremtidig stormflodssikring af København. Endelig gælder det ikke mindst for Lynetteholmen som grundlag for fremtidig byudvikling, hvor der savnes beskrivelse af alternativer, som tager udgangspunkt i de betydelige muligheder for by- og boligudvikling, som eksisterer i kommunerne umiddelbart udenfor centralkommunerne."	Overordnet
8.	Ø og Å	"Alternativer"	Ændres fra:	Ændres til:	Infrastruktur

		S. 2, 1. afsnit efter "for en metro i den del af København."	"Sidstnævnte, at der i 0-alternativet ikke er behov for metro, er Københavns Kommune uenig i."	"Københavns Kommune er enig i dette, men der er dog stadig behov for en højklasset kollektiv trafikbetjening af Nordøstamager allerede i dag, hvilket med fordel kan være letbaner, som modsat en metroløsning kan etableres længe før, en metro vil være operativ (om tidligst 15 år jf. metrorapporten) og til en langt lavere pris. Københavns Kommune opfordrer til, at der snarest ses nærmere på en letbanebetjening af Nordøstamager."	
9.	Ø og Å	"Alternativer" S. 2, 2. afsnit, efter første punktum efter "de kommende år".	Tilføjes	"medmindre den aktuelle byplanlægning for befolkningsvæksten koordineres langt bedre med omegnskommunerne, så befolkningsvæksten spredes ud over hovedstadsområdet og ikke som forudsat langt overvejende skal ske inden for Københavns Kommunegrænse. Derfor foreslår Københavns Kommune, at der arrangeres en konference omfattende alle kommuner i hovedstadsområdet, hvor det samlede Lynetteholm-projekt diskuteres på lige fod med alternative løsninger vedr. stormflodssikring, behovet for bolig- og byudvikling og et styrket, primært kollektivt, trafiksystem – jf. at en samlet og koordineret planlægning vil lette presset på byfortætning og sikre bevarelse af bynære naturområder inden for kommunegrænsen."	Overordnet
10.	Ø og Å	"Alternativer"	Slettes	"ikke blot".	Infrastruktur

		S. 3, 1. afsnit, 1. linje			
11.	Ø og Å	"Alternativer" S. 3, 1. afsnit, 3. linje	Slettes	"...., men at også kapacitetsudfordringen over havnesnittet er løst med en metroetape i 2035. Dette gav Borgerrepræsentationen opbakning til at gennemføre en forundersøgelse af i tilknytning til Principaftale om anlæg af Lynetteholmen og infrastrukturanalysen "Udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2" (KIK2) den 18. november 2018. Forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholmen viser, at løsning af kapacitetsudfordringerne over havnesnittet kan opnås ved anlæg af metrolinjen M5 eller M5 Vest (anlagt som fuld linje). Der vil altså være behov for at løse kapacitetsudfordringen over havnesnittet uanset etablering af Lynetteholm."	Infrastruktur
12.	Ø og Å	"Alternativer" S. 3, efter 1. afsnit indsættes efter "tilstrækkelig kollektiv infrastruktur," (Hvor afsnittet indsættes afhænger af ovenstående vedtagelse)	Tilføjes	" Det er bemærkelsesværdigt, at VVM-undersøgelsen når frem til, at problemet med mindskning af vandgennemstrømningen i Øresund som øen vil medføre, vil blive 'løst' af den stigende vandstand, som forventes pga. klimaforandringerne. Københavns Kommune finder, hverken denne problematik eller den samlede klimabelastning fra de sammenhængende projekter tilstrækkeligt undersøgt. Ved byggeriet af Øresundsbroen blev der sat et mål om 0,25 % som maksimal reduktion og efter kompenserende arbejder opnåedes en reduktion på 0,24 %. Med den forventede reduktion ved blokering af	Miljø og klima

				Kongedybet vil der således være tale om en reduktion på i alt 0,49 %. Dette niveau kan være kritisk i forhold til en række marinbiologiske parametre og bør efter kommunens mening undersøges nærmere."	
13.	Ø og Å	"Alternativer" S. 3, efter 1. afsnit som nyt afsnit indføres:	Tilføjes	"Anlæggelsen af Lynetteholmen vil direkte og indirekte udlede hundredetusindevis af tons CO2, frigøre store mængder metan og mindske tangskove, der optager CO2. Derfor bør det i lyset af de accelererende klimaforandringer overvejes om anlægget er absolut nødvendigt for Københavns fremtid."	Miljø og klima
14.	Ø og Å	"Klima og Klimatilpasning" S. 3, nyt første afsnit efter mellemrubrikken:	Tilføjes	"CO2-udledningen for det samlede anlægsprojekt opgøres til 350.000 tons, hvilket svarer til reduktionsmålet for 25.000 danskeres årlige CO2-udledning eller til knap 700 danskeres udledning i 30 år. Set i lyset af verdens akutte behov for hastig nedbringelse af CO2 er det afgørende for Københavns Kommunes stillingtagen til Lynetteholmen mm., at det kan godtgøres i VVM-undersøgelserne for hhv. Østlig ringvej m. havnetunnel og metroudvidelse, at CO2-udledningerne for det samlede projekt ikke forhindrer realiseringen af kommunens egen klimaplan eller målsætningerne i Danmarks klimalov."	Miljø og klima
15.	Ø og Å	"Klima og Klimatilpasning" S. 3, 2. afsnit, linje 4 efter "uanset placering."	Ændres fra: "Da ca. 70 % kommer fra København og Frederiksberg Kommune, ville jorden	Ændres til: "I de senere år er ca. 70 % af overskudsjord kommet fra Københavns og Frederiksberg Kommuner. Imidlertid kan der ikke som	Miljø og klima

			uden en central løsning skulle køres til fjernere placeringer med deraf følgende større CO ₂ -udledning (og luftforurening). "	forudsat i VVM-redegørelsen forventes en tilsvarende mængde overskudsjord 30 år frem, da byggeaktiviteten ikke kan forventes at være på samme høje niveau så mange år frem – da ledige arealer til bebyggelse nu er mere begrænsede end tidligere. Kommunen skal derfor bede om, at der udarbejdes en langt grundigere afklaring og specifikation af, hvorfra den nødvendige mængde overskudsjord kan komme, herunder en analyse af, hvilke andre større anlægsarbejder på Sjælland, der vil have behov for at aftage overskudsjord, hvornår og i hvilke mængder."	
16.	Ø og Å	"Klima og Klimatilpasning" S. 3, 2. afsnit, efter ovenstående, tilføjes nyt afsnit.	Tilføjes	"Det kan således antages, at en væsentlig andel af den jord, der skal tilføres Lynetteholmen skal tilføres fra Sjælland eller længere væk, såfremt der ønskes en tilførsel på 2,6 mil. tons årligt. Denne jord bør ikke fragtes med lastbil gennem København, men bør planlægges tilført med pram. Derfor ønsker Københavns Kommune indføjet et krav om, at overskudsjord udenfor Københavns og Frederiksberg Kommuner ikke må transporteres med lastbil gennem København, men alene må tilføres Lynetteholm via havet."	Miljø og klima
17.	Ø og Å	"Klima og Klimatilpasning" S. 3, 2. afsnit, efter ovenstående, tilføjes nyt afsnit.	Tilføjes	" Det fremgår af baggrundsrapporten om "Støj og vibrationer" (side 33), at der forventes op til 687 daglige lastbiler ekstra på Uplandsgade og Vermlandsgade samt op til 226 daglige lastbiler mere	Miljø og klima

				<p>på Torvegade gennem Christianshavn - i hvert fald dagligt frem til år 2035.</p> <p>Dette anser Københavns Kommune for uacceptabelt, fordi dette omfang vil stride med kommunes øvrige tiltag for at reducere trafikmængderne på de københavnske gader og fremme fremkommelighed for cyklende trafik."</p>	
18.	Ø og Å	<p>"Klima og Klimatilpasning"</p> <p>Side 3, 2. afsnit, efter ovenstående, tilføjes som nyt ændringsforslag.</p>	Tilføjes	<p>" Derfor anbefaler Københavns Kommune en sejladsløsning, hvor jorden fra byggeprojekter udenfor indre by fragtes ud af København til fx et opsamlingssted nord for og sydvest for København, og jorden derefter fragtes med pram til Lynetteholmen – eller, at der udvikles andre løsninger, der kan reducere lastbiltrafikken over Langebro/Knippelsbro og videre til Lynetteholmen til et minimum."</p>	Miljø og klima
19.	Ø og Å	<p>Ny overskrift:</p> <p>"Overskudsjord og anvendelse heraf"</p> <p>indsættes foran overskriften: "Stormfoldssikring"</p> <p>S. 4</p>	Tilføjes	<p>"Overskudsjord og anvendelse heraf"</p> <p>"Københavns Kommune anbefaler, at der inden en anlægslov, udarbejdes en nærmere analyse af de forventede mængder af overskudsjord de kommende 30 år fra København og Frederiksberg kommuner."</p>	Miljø og klima
20.	Ø og Å	<p>"Overskudsjord og anvendelse heraf"</p>	Tilføjes	<p>"I den 634 side lange VVM er der ikke set på alternative muligheder for anvendelse/deponering af overskudsjord –</p>	Miljø og Klima

		S. 4, efter ovenstående, tilføjes		<p>udover 6 (seks) linjer herom. Dette finder Københavns Kommune helt utilstrækkeligt. Således har kommunen udarbejdet en stormflodsplan, der peger på behovet for nye diger på Amager. Det fremgår heri, at "Den samlede sikring mod stormflod fra nord er ikke så presserende som sikring mod stormfloder fra syd." samt at "En konkretiseringsfase for stormflodssikring skal inddrage hensyn til samordning med deponi."</p> <p>Endvidere at "Det anbefales, at København sikres mod stormflod med en ydre sikring." samt at "En ydre løsning kan beskytte havnen og de ydre kyster med dæmninger, diger og porte på tværs af havnen ved Trekroner i det nordlige indløb til København og lige syd for motorvejsbroen ved Kalveboderne. Ligeledes vil lignende løsninger skulle etableres ved Nordhavn, Svanemøllen samt Amagers østkyst."</p> <p>Som det fremgår, forudsætter stormflodsplanen, at der anvendes deponijord til dæmninger og diger mange steder. Derfor er det ikke gennemtænkt, at al jord de næste 30 år skal øremærkes til Lynetteholmen, som i sig selv ikke yder stormflodsbeskyttelse.</p> <p>Vurderingen af stormflod fra syd er tillige forudsat i en igangværende høring af "Risikostyringsplan 2021 for Køge Bugt", som skal danne baggrund for kommunens egen</p>	
--	--	-----------------------------------	--	--	--

				<p>vedtagelse af en sammenhængende plan for videre foranstaltninger inden årets udgang.</p> <p>Københavns Kommune noterer, at disse vurderinger ikke indgår i VVM-materialet og anbefaler derfor, at en anlægslov først vedtages, når der er foretaget en nærmere vurdering af andre, set i stormflodsperspektiv, højere prioriterede anvendelser af overskudsjord."</p>	
21.	Ø og Å	<p>"Overskudsjord og anvendelse heraf"</p> <p>S. 4, efter ovenstående, tilføjes</p>	Tilføjes	<p>"Københavns Kommune anbefaler, at der udover anvendelse af jord til andre stormflodsprojekter også vurderes en samlet efterspørgsel efter overskudsjord til andre formål, som kan komme på tale på nationalt plan de kommende 30 år. Fx kan peges på planerne om nye øer ved Avedøre Holme.</p> <p>Dette skal også ses i lyset af, at kommunerne fremover fratages anvisningsretten for affaldsjord, som dermed kommer i fri konkurrence, hvor bygherrer kan vælge at afsætte affaldsjord overalt i landet."</p>	Miljø og klima
22.	Ø og Å	<p>"Overskudsjord og anvendelse heraf"</p> <p>S. 4, efter ovenstående, tilføjes</p>	Tilføjes	<p>"I VVM-rapporten forudsættes, at proceduren med kommunal anvisning af affaldsjord er gældende. Fx på side 118-119.</p> <p>Imidlertid ændres disse vilkår markant med affaldsaftalen fra juni i år, hvori det indgår, at kommunens anvisningspligt og -ret fjernes, og at affaldsjord liberaliseres. Det betyder, at bygherrer selv kan vælge, hvem de vil afsætte jorden til. Det medfører i praksis konkurrence</p>	Overordnet

				<p>mellem aftagere på tværs af landet, hvilket igen giver faldende indtægter på at modtage jord.</p> <p>Det kan derfor forudses, at B&H næppe kan forvente de samme jordmængder til aktuelle priser/indtægter. Dette aspekt bør belyses nærmere inden behandlingen af en anlægslov, som forudsætter, at anlæggelsen af Lynetteholmen er selvfinansierende via indtægterne fra jordmodtagelsen."</p>	
23.	Ø og Å	<p>"Overskudsjord og anvendelse heraf"</p> <p>S. 4, efter ovenstående, tilføjes</p>	Tilføjes	<p>" Der er efter Københavns Kommunes vurdering væsentlig usikkerhed om tilgængelige jordmængder og indtægter forbundet hermed, og dermed om størrelsen af behovet for et nyt deponeringsanlæg. Det bør derfor overvejes at anlægge Lynetteholm i selvstændige faser, og ikke starte med en indramning af det samlede område, der forudsætter en given mængde tilført jord - 82 mio. tons - 30 år frem.</p> <p>Københavns Kommune anbefaler derfor at den kommende anlægslov opdeler projektet i mindre, selvstændige faser, der hver især kun påbegyndes, såfremt der ad åre er tilstrækkelig jord."</p>	Overordnet
24.	Ø og Å	<p>"Stormfoldssikring"</p> <p>S. 4, 1. afsnit, linje 2 efter "... den ydre stormflodssikring af København."</p>	Tilføjes	<p>"Det noteres, at Lynetteholmen i sig selv ikke udgør en stormflodssikring, idet det fremgår side 99, at "Lynetteholm projekteres og anlægges, så det bliver muligt at anlægge en docport mellem halvøen og Nordhavn, men det indgår ikke som en del af det konkrete projekt at etablere docporten."</p>	Miljø og klima

				<p>Det er endvidere ikke korrekt at fremstille det som om, det er Lynetteholm, som gør det muligt at etablere en docport. Københavns Kommune har fået udarbejdet andre forslag til stormflodssikring med etablering af docporte uden Lynetteholm.</p> <p>VVM-rapporten burde beskrive alternative muligheder, når nu stormflodssikringen indgår som et væsentligt argument for Lynetteholmen. Københavns Kommune anbefaler, at en anlægslov afventer en samlet og opdateret vurdering af kystsikringsbehov."</p>	
25.	Ø og Å	<p>"Stormflodssikring"</p> <p>S. 4, efter 2. afsnit indsættes nyt afsnit</p>	Tilføjes	<p>"Ifølge kommunens eksisterende stormflodsplan er det vigtigere at stormflodssikre København mod syd frem for mod nord, hvilket taler for at affaldsjord prioriteres hertil frem for til Lynetteholm."</p>	Miljø og klima
26.	Ø og Å	<p>"Badning og vandkvalitet"</p> <p>S. 5, i forlængelse af 1. afsnit indsættes</p>	Tilføjes	<p>"Københavns Kommune ønsker særlig opmærksomhed på at minimere ophvirvling og spredning af det forurenede bundslam i Kongedybet, der i anlægsfasen vil opleve strømforhold under stadig forandring."</p>	Miljø og klima
27.	Ø og Å	<p>"Badning og vandkvalitet"</p> <p>S. 5 efter sidste afsnit indsættes nyt afsnit</p>	Tilføjes	<p>" Københavns Kommune finder, at der desværre ikke er redegjort for de kumulative effekter på badevandskvaliteten i Svanemøllebugten af de samtidigt vedtagne anlægsprojekter i Nordhavnen (Nordhavnstunnelen og uddybningen til 12½m omkring den fremtidige containerhavn på Ydre Nordhavn). Begge projekter vil sammen med anlægget af Lynetteholm bidrage til spredning af en synlig sedimentfane</p>	Miljø og klima

				op til nord for Taarbæk og mod syd ned til syd for Dragør."	
28.	Ø og Å	"Badning og vandkvalitet" S. 5 efter overstående indsættes nyt afsnit	Tilføjes	"For at sikre en forsat udmærket badevandskvalitet i Københavns Inderhavn bør de nu værende udløbsledninger fra rensningsanlæggene Lynetten og Damhusåen placeres minimum 500 m fra Lynetteholm og helst ud i Hollænderdybet."	Miljø og klima
29.	Ø og Å	"Badning og vandkvalitet" S. 5 efter overstående indsættes nyt afsnit	Tilføjes	"Københavns Kommune noterer, at der vil være en øget drift og akkumulation af tang i inderhavnen og Svanemøllebugten. Det kan give anledning til øgede lugtgener og dermed øgede driftsudgifter til oprensning."	Miljø og klima
30.	Ø og Å	"Klapning" S. 5, efter 1. afsnit indsættes nyt afsnit	Tilføjes	" Københavns Kommune mener, det er i strid med VVM-direktivet, at alle aktiviteter tilknyttet anlæggelsen af Lynetteholmen ikke indgår i en samlet VVM-rapport. Opdelingen i flere uafhængige VVM-rapporter, som sendes i høring hver for sig, står i vejen for det samlede blik for påvirkningen af havmiljøet. Udover klapningen gælder dette også opgravningen af store mængder sand ved Kriegers Flak i Østersøen til erstatning for det bundslam, som fjernes og dumpes i Køge Bugt. Opgravningen af sand ved Kriegers Flak bør ydes særlig opmærksomhed, idet anlæggelsen af Femern-forbindelse forudsætter gravning efter sand sammesteds og i samme periode."	VVM direktiv
31.	Ø og Å	"Natur"	Tilføjes	" Der er desværre ikke redegjort for de kumulative effekter på ålegræsset fra de	Miljø og klima

		S. 6, efter sidste afsnit indsættes nyt afsnit		opfølgende projekter som Østlige Ringvej og en metro under Kronløbet. I Forundersøgelse af Østlig Ringvej – Sammenfattende Rapport 604, Vejdirektoratet 2020: står der "Forekomster af ålegræs i Kronløbet, som måtte være blevet påvirket i anlægsfasen, vil genindfinde sig i driftsfasen. Det kan dog vare 15-20 år, før ålegræssets udstrækning svarer til i dag" og "Gravearbejdet vil også komme til at hvirvle sand op, som vil skygge for sollys, så ålegræssets vækstbetingelser forringes". Der mangler derfor en samlet kvalitativ vurdering af påvirkningen af ålegræsset omkring Trekroner, samt i den fane af forplumring, der forventes helt op til Taarbæk."	
32.	Ø og Å	"Natur" S. 6, efter ovenstående afsnit indsættes nyt afsnit	Tilføjes	"Københavns Kommune ønsker, at byggeriets konsekvenser for fiskeyngel belyses yderligere, således at der kan gives et tydeligere billede af, hvor Øresunds yngel af torsk og andre arter klarer sig igennem de tidlige livsfaser, herunder hvilken betydning Kongedybet har for eksisterende bestande."	Miljø og klima
33.	Ø og Å	"Natur" S. 6 efter sidste afsnit indsættes nyt afsnit	Tilføjes	"Der ønskes en nærmere beskrivelse af den betydning som vanddybdernes varierende salinitet har for biodiversiteten i Øresund omkring Kongedybet, og hvorledes lavere salinitets indvirker på livet i Østersøen."	Miljø og klima
34.	Ø og Å	"Sejlads og rekreation" S. 6, i 1. afsnit erstattes første del "Københavns Kommune	Ændres fra: "Københavns Kommune finder det glædeligt, at der er fundet løsninger som	Ændres til: Københavns Kommune noterer, at anlæggelsen af Lynetteholm betyder store forringelser for den rekreative sejlads for københavnere. Lukningen af Lynetteløbet	Rekreativ

		finder.....adgang til havet” (seks linjer) med:	kan tilgodese den rekreative sejlads. Det er betryggende, at sikkerheden er testet grundigt for at sikre de mindre fartøjer. Der er også positivt, at behovet for en ny adgangsvej er løst på en måde, så begge de berørte lystbådehavne bevarer en adgang til havet.	forringer markant forbindelsen mellem især det østlige Amager, som udgør grundlag for mange forskellige sejladsformer, der benytter Lynetteløbet til at besøge havnen og omvendt alle både og kajaker mm, som skal fra havnen og ud i Øresund. I praksis bliver det meget vanskeligt for de mindre sejladsformer, fx kajaker og småbåde, fordi vejen bliver alt for lang, når de skal ind og ud via Kronløbet, dels skal de langt ud i Øresund, hvor der er mere blæst, bølger og strøm for at komme rundt om Lynetteholm. Strømmen mellem Lynetteholm og Middelgrunden vil øges op mod 50 procent, hvorfor farvandet i perioder kan blive vanskeligt passabelt for mindre fartøjer. De småbåde, som begiver sig ud i Kronløbet vil desuden udgøre et problem og en påsejlingsrisiko for de store fartøjer. Søfartsstyrelsen bør høres, hvad angår konsekvenser for skibsfarten af, at mere fritidssejlads vil søge ud i Hollænderdybet.		
35.	Ø og Å	”Sejlads og rekreation”	Tilføjes	Den stærkt forlængede vej ind til havnen for sejlskibe og motorbåde vil virke begrænsende på fritidssejlads. Konsekvensen er en væsentlig forringelse af mulighederne for de mange tusinde borgere, der bruger vandet til alle mulige former for rekreativ sejlads, og havnelivet vil blive markant reduceret, når forbindelsen mellem havn og sund således kappes.”	”Københavns Kommune vil kraftigt opfordre til, at Lynetteløbet bevares og at en plan om en	Rekreativ

		S. 6 i forlængelse af ovenstående indsættes nyt afsnit		passage syd om Lynetteholm for mindre fartøjer nyder fremme."	
36.	Ø og Å	"Trafikale Konsekvenser" Side 7, nyt afsnit indsættes som det første efter 'Generelle bemærkninger':	Tilføjes	"Der er ikke i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm undersøgt noget reelt alternativ til lastbiltransport af jord gennem København. Der er kun undersøgt en pramning fra Prøvesten til Lynetteholm hvorved man sparer 1,3 km lastbilkørsel. Det giver overraskende nok et stort ekstra CO2-bidrag. Et reelt alternativ kunne være pramning fra Sydhavnen eller Kalveboderne. Det ligger tæt på store veje og en enkelt pram vil kunne aflaste vejene over nord Amager for 100-150 lastbiler hver vej. Samtidig ville det blive muligt at transportere en stor del af byggematerialerne til Lynetteholm ad vandvejen og fra Nordhavnen, hvor 25 % af jorden skal karteres frem til 2035."	Miljø og klima
37.	Ø og Å	"Trafikale Konsekvenser" S. 7, 3. afsnit fra 2. punkt og afsnittet ud slettes og erstattes med følgende:	Ændres fra:	Ændres til: "Københavns kommune finder det nødvendigt, at vurderingen af jordtransportens samlede påvirkning af byens miljø, trafikikkerhed og klimaregnskab tager udgangspunkt i en mere detaljeret opgørelse af, hvorfra de forventede og nødvendige jordmængder skal transporteres fra. Samtidig er det en væsentlig mangel ved VVM-undersøgelsen, at den ikke forholder sig til den forøgede udledning af sundhedsskadelige partikler, som især på de mest belastede	Miljø og klima

				strækninger (som fx Vermlandsgade og Uplandsgade) kan frygtes at bringe udledningerne op på kritiske niveauer."	
38.	Ø og Å	<p>"Trafikale Konsekvenser"</p> <p>S. 7, 3. afsnit tilføjes følgende efter:</p> <p>Dvs. en nettoforøgelse på 22 jordtransportere.</p>	Tilføjes	"De angivne tal for lastbiltransporter er i timen (i 10 timer dagligt)."	Miljø og klima
39.	Ø og Å	<p>"Trafikale Konsekvenser"</p> <p>S. 8, 1 afsnit erstattes af følgende</p>	<p>Ændres fra:</p> <p>"Københavns Kommune finder det meget positivt, at der anlægges ny separat adgangsvej for jordtransport over Prøvestenen og Kraftværkshalvøen, således at afstanden til boliger bliver den størst mulige og der på denne strækning ikke er trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser. Kommunen bakker op om, at der findes en løsning, der sikrer, at jordtransporter</p>	<p>Ændres til:</p> <p>" Københavns Kommune noterer sig, at man vil undgå kørsel ad Forlandet til Refshaleøen for at undgå støjbelastning af beboerne på især Margretheholm ved at etablere en forbindelse via Prøvestenen.</p> <p>Men lastbilerne passerer stadig rigtig mange eksisterende og især kommende boliger på strækningen fra Christmas Møllers Plads og ud til Prøvestenen. Endvidere er der en ny folkeskole under etablering på Holmbladsgade og denne vil skulle benytte boldbanerne på Kløvermarken. Dvs mange børn skal dagligt passere Vermlandsgade, hvor der kan forventes op til 70 lastbiler mere i timen oveni de allerede mange lastbiler, der kører her.</p> <p>Det ses ikke, at der er foretaget en vurdering af at tilpasse/ombygge og benytte</p>	Miljø og klima

			benyttes af anden tung trafik til Kraftværkshalvøen og Refshaleøen."	Kløvermarksvej-Kraftværksvej og så herfra ad den tænkte nye vej og sammenligne fordele og ulemper med den nu lagte rute, hvilket anbefales gennemført, inden der vedtages en anlægslov."	
40.	Ø og Å	"Trafikale Konsekvenser" S. 11, i forlængelse af ovenstående tilføjes	Tilføjes	"Københavns Kommune savner generelt en mere samlet vurdering af konsekvenser for byens mange cyklister. Selvom der er en del cykelstier, er der på mange strækninger ikke lysregulerede krydsninger og cyklisterne udsættes for mere dieselos på især visse strækninger. I baggrundsrapporten om de trafikale forhold er cyklisterne stort set fraværende - på nær Vermlandsgade-Uplandsgade krydset. Der ønskes således en mere samlet analyse, der ser på cyklisternes forhold i den samlede anlægsfase for at indkredse, hvor der med fordel kan foretages ændringer, herunder behov for eventuelle nye lyskryds. Dette skal også ses i tilknytning til den kraftige boligudbygning på Nordøstamager."	Infrastruktur
41.	Ø og Å	"Trafikale Konsekvenser" S. 11, i forlængelse af ovenstående tilføjes	Tilføjes	"Københavns Kommune lægger afgørende vægt på, at jordtransporterne skal planlægges og gennemføres på vilkår, som ikke forlænger cyklisternes kørselstid."	Infrastruktur
42.	Ø og Å	"Støjpåvirkning"	Tilføjes	"Som bekendt har Københavns Kommune dårlige erfaringer med støjproblemer fra	Miljø og klima

		S. 11, nyt afsnit efter overskriften: "Støjpåvirkning"		<p>metrobyggeriet, som gav anledning til beboerprotester og deløsnings undervejs i projektfasen.</p> <p>Dette vil vi gerne forebygge sker igen. Da anlæggelsen af Lynetteholm især i startfasen er knyttet til meget høje støjværdier gennem flere år, ønsker Københavns Kommune en langt mere omfattende vurdering af støjområdet, krav hertil og afværgeforanstaltninger."</p>	
43.	Ø og Å	"Støjpåvirkning" S. 11, nyt afsnit i forlængelse af ovenstående	Tilføjes	<p>"Københavns Kommune mener, at den udarbejdede baggrundsrapport om støj og VVM-rapporten er mangelfuld og til dels misvisende i forhold til de støjgener borgerne udsættes for.</p> <p>Fx er de viste tabeller med støjgrænser anført i enheden L(den), mens støjkort er angivet i enheden L(Aeq) dB(A), hvorved værdierne ikke umiddelbart kan sammenlignes."</p>	Miljø og klima
44.	Ø og Å	"Støjpåvirkning" S. 11, nyt afsnit i forlængelse af ovenstående	Tilføjes	<p>"Et særligt problem er støjkortene i dagtimerne, hvor der vil foregå spunsning fra 4. kv. 2021 og 2-3 år frem.</p> <p>De viste støjkort viser døgn gennemsnittet, dvs. at selvom al støj foregår om dagen, opgøres den samlede støj fordelt ud på et helt døgn, hvilket får støjbelastningen til at fremstå væsentligt lavere end den faktisk vil blive oplevet i dagtimerne. De viste støjkort afspejler dermed ikke den støj, som borgerne rent faktisk udsættes for i dagtimerne, hvilket skjuler et væsentligt velfærds- og sundhedstab ved projektet uden afværgeforanstaltninger."</p>	Miljø og klima

45.	Ø og Å	"Støjpåvirkning" S. 11, nyt afsnit i forlængelse af ovenstående	Tilføjes	<p>" Det fremgår, at der ikke er indarbejdet impulstillæg i støjberegninger, hvilket Københavns Kommune ikke kan acceptere. Netop spunsning er om noget en impulsstøj, som naturligvis skal indregnes i støjberegningerne.</p> <p>I VVM'en anføres (side 338), at det ikke er medtaget på grund af den store afstand mellem støjkluder og modtager. Denne argumentation er Københavns Kommune ikke enig i, da vi her taler om støj hen over vand og afstanden er ned til 1 km til fx Margretheholms beboere.."</p>	Miljø og klima
46.	Ø og Å	"Støjpåvirkning" S. 11, nyt afsnit i forlængelse af ovenstående	Tilføjes	<p>"Københavns Kommune ønsker derfor udarbejdet nye støjkort, som dels er sammenlignelige med de formelle støjgrænser og dels opgøres, så den faktiske støj i hhv. dagtimer og nattetimer præsenteres hver for sig, så det er muligt for borgerne at se, hvilken støj de reelt kan forvente at blive udsat for. Herunder også støjkort, der viser det maksimale lydtrykniveau LpA,max.</p> <p>Sådan nye støjkort bør fremlægges i god tid inden en anlægslov besluttet og anlægsloven skal være baseret på sådanne støjkort.."</p>	Miljø og klima
47.	Ø og Å	"Støjpåvirkning" S. 11, nyt afsnit i forlængelse af ovenstående	Tilføjes	<p>"Københavns Kommune ønsker, at der i VVM'en indgår et kapitel om mulige afværgeforanstaltninger, der teoretisk og praktisk kan tages i anvendelse i de indledende anlægsaktiviteter på havet og som vil kunne</p>	Miljø og klima

				sikre, at støjniveauet betyder, at ingen støjgrænser overskrides."	
48.	Ø og Å	"Støjpåvirkning" S. 11, 1. afsnit, linje 8 erstattes	Ændres fra: "Med dette krav og de afværgeforvaltninger vedr. maskiner, arbejdstidspunkter mv., der er fastsat, vil støj nok kunne være hørbar, men den vil ikke blive en sundhedsmæssig belastning."	Ændres til: "Københavns Kommune vil lægge afgørende vægt på, at støjgrænser overholdes og at der ikke ydes nogen dispensationer, idet sådanne altid vil give anledning til øgede gener og dermed protester, som kommunen skal bruge ressourcer på."	Miljø og klima
49.	Ø og Å	"Støjpåvirkning" S. 11, nyt afsnit i forlængelse af ovenstående	Tilføjes	"Københavns Kommune forbeholder sig ret til løbende at stoppe byggeriet, hvis støjgrænser og støjkrav ikke overholdes."	Miljø og klima
50.	Ø og Å	"Støjpåvirkning" S. 11, 2. afsnit erstattes	Ændres fra: "Der vil være en støjpåvirkning over grænseværdien (på 40 dB) på nogle rekreative områder, herunder Trekroner. Dette er dog allerede tilfældet for flere af områderne, ligesom det er gældende for en meget stor del af kommunens	Ændres til: "Det fremgår, at der ønskes en dispensation for støjgrænser for rekreative områder fra 40 dB til 50 dB, hvilket svarer til 4 gange højere støj. Dette kan Københavns Kommune ikke acceptere."	Miljø og klima

			eksisterende rekreative områder og faciliteter. Da støjpåvirkningen især vil ligge indenfor normal arbejdstid på hverdage, hvor den rekreative benyttelse er begrænset, finder kommunen det berettiget at give denne lempelse, når der ikke kan peges på alternative løsninger med den nuværende teknologi (maskiner mv.).		
51.	Ø og Å	"Støjpåvirkning" S. 11, nyt afsnit i forlængelse af ovenstående (dvs. nyt afsluttede afsnit)	Tilføjes	" Københavns Kommune savner en belysning af mulighederne for og effekterne ved at jordkørsel foregår med eldrevne lastbiler, som formodes langt mindre støjende og uden klima og luftforurening. Der er tale om korte kørsler og derfor formodes der at være eldrevne lastbiler på markedet nu eller om kort tid, der kan varetage transporten."	Miljø og klima
52.	Ø og Å	"Kulturarv og fortidsminder"	Tilføjes (S. 12 efter første afsnit og før 'videre proces', indsættes nyt afsnit med overskriften: "Kulturarv og fortidsminder")	"Skabelsen af en kunstig ø midt ude i Kongedybet er et betydeligt indgreb i Københavns geografi og i muligheden for at genfortælle og fornemme byens lange historie som havn og maritim kultur. Store begivenheder som slaget på Reden har fundet sted over Kongedybet og oplevelsen af København som havneby gennem århundrede vil uundgåeligt blive forringet ved øens etablering.	Kulturarv

				<p>Københavns Kommune er bekymret for, om den omfattende chance for at støde på og sikre kulturhistoriske levn og fra dem at lære mere om byens fortid og gøre denne fortid anskuelig, reelt er tildelt den fornødne tid i forhold til anlægsarbejdets fremdrift."</p>	
--	--	--	--	--	--