

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

Lynetteholm

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sendte d. 30. november 2020 Miljøvurderingen af Lynetteholm i høring med frist for høringssvar d. 25. januar 2021. I den anledning skal Christianshavns Lokaludvalg fremkomme med dette høringssvar. I høringssvaret ønsker Lokaludvalget at kommentere syv forhold, som vi på det foreliggende grundlag finder af særlig betydning. Det drejer sig om:

- I. Høringsprocessen
- II. Behov for en samlet miljøvurdering og faseopdeling
- III. Klimasikring
- IV. Jordtransport
- V. Anlæggets nærområde
- VI. Borgernes sundhed
- VII. Sejladmæssige forhold

I. Høringsprocessen

Lokaludvalget hilser muligheden for at afgive et høringssvar velkommen. Imidlertid beklager Lokaludvalget, at høringen om VVM-redegørelsen gennemføres i en tid hvor corona-restriktionerne forhindrer fysiske debatmøder. En virtuel høringssvar giver ikke samme mulighed for inddragelse af berørte og interesserede borgere i grundige debatter om et så væsentligt og omfattende projekt som Lynetteholm.

Høringsprocessen burde forlænges så den offentlige høring slutter en måned efter, at forsamlingsforbuddet er ophævet. Hermed kunne et borgermøde, som måtte aflyses grundet corona-restriktionerne, og som Christianshavns Lokaludvalg og Indre By Lokaludvalg har planlagt, afholdes inden høringens udløb og en bredere kreds af borgere blive hørt.

22. januar 2021
J.nr. 2021-0014269

II. Behov for samlet miljøvurdering og faseopdeling

Som det fremgår af VVM-redegørelsen, har Lynetteholm-projektet i henhold til den politiske principaftale fra oktober 2018 som formål at 1) bidrage til klimasikring af København, 2) skabe et areal til byudvidelse, 3) muliggøre deponering af overskudsjord og 4) bidrage

til finansiering af overordnet infrastruktur. Redegørelsen omhandler dog kun to forhold: 1) konstruktion af øens afgrænsning med ny adgangsvej og 2) modtagelsesanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord og opfyldning af området.

Lokaludvalget anser komponenterne om klimasikring, byudvikling og infrastruktur som integrerede elementer i projektet. Lokaludvalget finder det derfor beklageligt, at der ikke foreligger en miljøkonsekvensvurdering af samtlige komponenter, som i henhold til den politiske principaftale udgør formålet med Lynetteholm.

Det gælder også forholdene om fjernelse af blød havbund og påfyldning af sand. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at disse arbejder behandles i selvstændige miljøvurderinger. Da Lynetteholm ikke kan anlægges uden disse arbejder og da arbejdet hermed formodes at starte tidligt i anlægsarbejdet, burde indvinding af sand fra Kriegers Flak og klappning af havbundsmaterialer i Køge Bugt være med i en samlet miljøvurdering. Bl.a. er det væsentligt at få belyst de mulige problemer med erodering af kysten, som kan være forbundet med opslugning af op til 4 mio. m³ sand til brug for Lynetteholm.

I lyset af beslutningen om, at København skal være CO₂-neutral i 2025, og regeringens mål om at reducere CO₂-udledningen i Danmark med 70% i 2030, finder Lokaludvalget, at der må foretages en samlet vurdering af projektets CO₂-belastning. I den forbindelse er det relevant, at projektet vurderes i relation til realiseringen af FN's 17 Verdensmål, jf. den betydning de tillægges i planen, ”Verdensby med ansvar”, for Københavns udvikling de næste 12 år. Det vil i øvrigt flugte med By & Havns ambition om at levere langsigtet, bæredygtig og helhedsorienteret byudvikling.

For at skabe et retvisende overblik over projektets samlede miljøkonsekvenser finder Lokaludvalget derfor, at en sammenfattende VVM-redegørelse over projektets samlede miljøkonsekvenser burde foreligge forud for udformning af den anlægslov der igangsætter projektet.

Ønsket om en samlet miljøkonsekvensvurdering af alle projektets komponenter betyder ikke, at Lokaludvalget ikke anerkender behovet for en faseopdeling af et så stort projekt som Lynetteholm. Tværtimod. I lyset af den meget lange tidshorisont og projektets betydelige økonomiske omfang er det vigtigt med en faseopdeling, også ud over den opdeling, der allerede opereres med ved afgrænsning af jordopfyldning i to faser.

En sådan faseopdeling, som bl.a. kan anvendes til at rangordne de forskellige nærliggende og stormflodssikringsafledte projekter, skal tilrettelægges med henblik på at muliggøre, at politiske beslutninger kan justeres i takt med, at vidensgrundlaget for tekniske, miljømæssige og socioøkonomiske forudsætninger løbende opdateres og præciseres. Dertil kommer, at Københavns Kommunes erklærede ønske om dialog med borgerne vil kunne fremmes med en veltilrettelagt faseopdeling.

III. Klimasikring

Som det følger af det foregående, er det beklageligt, at en miljøkonsekvensvurdering af dokporten i Kronløbet ikke indgår i VVM-redegørelsen. Skønt det ikke er tilfældet, ønsker Lokaludvalget at fremkomme med følgende kommentarer hertil og til klimasikringsspørgsmålet.

Af de fire formål med Lynetteholm anser Lokaludvalget klimasikring som en meget høj prioritet. Ifølge beregninger baseret på FN's Klimapanel's prognoser er Christianshavn blandt de områder i Storkøbenhavn, som vil blive mest berørt af vandstandsstigning og stormflod. Allerede i dag står vandstanden faretruende højt under stormfloder langs havnepromenaden og kanalerne på Christianshavn, som det f.eks. sås under stormen Bodil i 2013. Uden klimasikring vil risikoen kun blive forøget.

Lokaludvalget finder derfor, at en miljøkonsekvensvurdering af dokporten må igangsættes straks, så dokporten kan være på plads, ikke om 15-20 år, men hurtigst muligt, hvilket bør være i umiddelbar forlængelse af, at Lynetteholms perimenter er etableret.

Lokaludvalget undrer sig over, at det i VVM-redegørelsens indledning er nævnt, at "en eventuel dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn" ikke indgår i redegørelsen. Hvorfor omtales det som en "eventuel" dokport, når klimasikring netop er ét af de fire politisk besluttede formål med Lynetteholm? Formuleringen efterlader indtryk af, at der er usikkerhed om denne væsentlige komponent, hvilket forstærker kritikken af, at der ikke foreligger en samlet miljøkonsekvensvurdering af samtlige projektets komponenter.

Endvidere ønsker Lokaludvalget at påpege, at begrænsningen af bredden af Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm er begrundet i hensynet til klimasikring med en dokport. Enhver tvivl om at klimasikringen gennemføres, herunder etableringen af en

dokport i Kronløbet, vil således fjerne begrundelsen for, at Kronløbets bredde indsnævres.

Yderligere noterer Lokaludvalget sig, at det budget der var afsat til planerne om klimasikring af Københavns metro, herunder metroen på Christianshavns Torv, er blevet lagt til side. Det er tilsyneladende sket med henvisning til, at de midler der var afsat, vil blive omallokeret til klimasikringen i Lynetteholm-projektet. Beslutningen giver absolut ingen mening, hvis klimasikringskomponenten i Lynetteholm drages i tvivl og vi er uenige i den, hvis klimasikringskomponenten ikke fremskyndes som en topprioritet.

Klimasikring og stormflodsrисici er et problemkompleks, der ikke kun vedrører Christianshavn, men andre områder i København og dets nabokommuner. Det fremgår klart af Københavns Kommunes Stormflodsplan fra juni 2017. Lokaludvalget tager hatten af for, at klimasikring indgår i Lynetteholm-projektet, men så må man også tage skridtet fuldt ud og vurdere projektet i sammenhæng med de klimasikringsprojekter, der derudover skal til for at sikre københavnsområdet.

Derfor foreslår Lokaludvalget, at der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering, som rettes specifikt mod klima- og kystsikringsaspekterne og som baseres på et helhedssyn, der omfatter de regionale perspektiver og som kan udgøre grundlaget for en mulig faseopdelt klimasikringsplan for hele Hovedstadsområdet.

En sådan vurdering, som kunne finansieres af puljen til tiltag i opfølgning på VVM-redegørelsen, kunne udformes som en ajourføring og udbygning af Københavns Kommunes Stormflodsplan, hvori det forudsættes, at den skal videreudvikles til en konkret plan, hvis komponenter (bl.a. dokporte, dæmningsanlæg og andre beskyttelsestiltag) skal afdækkes.

Lokaludvalget konstaterer med tilfredshed, at klimasikringskomponenterne er nævnt som nærliggende projekter VVM-redegørelsen og at det i Kommunens udkast til risikostyringsplan, der aktuelt er i høring, anføres, at der vil blive set på forudsætningerne for en sikring i nord, herunder portløsninger i Kronløbet

For god ordens skyld bemærkes, at skønt Stormflodsplanen anbefaler stormflodssikring af København fra syd først, vil det være helt forkert, hvis der ikke i forbindelse i Lynetteholm gives prioritet til dokporten mod nord.

IV. Jordtransport

De mange forhold, der indgår i miljøvurderingen, deles i tre hovedkategorier: 1) væsentlige påvirkninger, 2) moderate påvirkninger og 3) små, ubetydelige eller ingen påvirkning. Af tre forhold der vurderes at give væsentlige påvirkninger, omhandler det ene transport af jord fra mellemoplaget på Nordhavn med 2,7 mio. tons jord samtidig med transport af øvrig overskudsjord på 2,6 mio. tons årligt fra københavnsområdet.

Det anføres i redegørelsen, at Københavns Kommune har oplyst, at jorden fra mellemoplaget i Nordhavn sejles til Lynetteholm. For at undgå jordtransport på lastbiler fra mellemoplaget på Nordhavn til Lynetteholm via Indre By og Christianshavn finder Lokaludvalget det afgørende, at jorden sejles til Lynetteholm. Vi noterer os tilkendegivelsen fra Københavns Kommune og lægger til grund, at Kommunen vil sikre, at det sker.

Transporten af den løbende produktion af restjord til Lynetteholm med lastbil er i modsætning til den kortvarige transport af mellemoplaget ikke noteret som en væsentlig påvirkning af miljøet. Det drejer sig om 350 lastbillæs derud, 350 tomme lastbiler derfra, i alt 700 lastbilkørsler dagligt, 250 dage om året.

Lokaludvalget er helt uenig i, at denne transport, som vil foregå i mindst 15 år frem til den mulige åbning af Østre Ringvej, ikke er en væsentlig påvirkning af miljøet. Det bygger på den fejlagtige vurdering, at den daglige kørsel med nogenlunde tilsvarende jordmængder i perioden siden begyndelsen af 1990'erne ikke har været en væsentlig miljøpåvirkning. Det har den. Eller den fejlagtige antagelse, at der ikke er alternativer til at flytte overskudsjord til Lynetteholm. Det er der naturligvis. I den forbindelse finder Lokaludvalget følgende forhold afgørende:

Beslutningsgrundlaget for, at pramning er uøkonomisk, bør fremlægges. Så meget som muligt af den løbende tilførsel af jord til Lynetteholmen bør prammes fra Nordhavn eller fra Prøvestenen. I VVM-analysen anføres, at pramning vil være uøkonomisk. Men grundlaget for denne vurdering er ikke fremlagt.

Beslutningsgrundlaget må fremlægges. Mer-CO₂-belastning fra pramning indgår også som en selvstændig begrundelse. Det er ikke velbegrundet. Der findes kendt el-teknologi, der kan bringes i anvendelse, hvilket bør lægges til grund.

Ingen jordtransport over Knippelsbro. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at Torvegade har 154 daglige jordtransporter og at Lynetteholm-projektet medfører yderligere 30 daglige transportere. Det svarer til en stigning på mere end 16 % og medfører samlet en jordtransport hvert 4. minut i 12 timer om dagen. Samtidig reduceres antallet af transportere på Langebro.

Derfor må der i Lynetteholm-loven indsættes en tvangsroutebestemmelse på linje med den, der i VVM-redegørelsen foreslås for Raffinaderivej / Kløvermarken / Forlandet, så jordtransport til Lynetteholm ikke sker ad Knippelsbro og Torvegade samt gennem andre tæt befolkede områder i Indre By og Christianshavn.

Kapacitetsproblemerne på Torvegade er allerede betydelige. Kommunens igangværende planer om at løse kapacitetsproblemerne, f.eks. i forhold til cykeltrafikken, vil blive vanskeliggjort, hvis der fortsat skal køre jordlastbiler og tilmed i et større omfang end nu.

Pramning må fortsætte fra Nordhavn og modtageanlægget på Nordhavn må bevares også efter 2023. Det giver ikke mening, at jord fra den nordlige del af københavnsområdet skal køres gennem Indre By og det nordlige Amager til Lynetteholm. Pramning af jord herfra må fortsætte, også efter at mellemoplaget på de 2,7 mio. tons jord er sejlet til Lynetteholm. Selv om der p.t. ikke er planer herom, må der skabes mulighed for en løbende politisk og økonomisk revurdering heraf. Der bør ikke på forhånd spændes ben for en beslutning om fortsat pramning fra Nordhavn gennem en nedlæggelse af modtageanlægget.

Lynetteholm-projektet bør anerkende behovet for overgang til fossilfri lastbiltransport i den københavnske miljøzone. På nuværende tidspunkt giver lovgivningen om miljøzoner ikke kommunen mulighed for at forbyde kørsel med diesellastbiler i den københavnske miljøzone. Men af miljøhensyn kan det ikke udelukkes, at et flertal i Folketinget vil åbne for denne mulighed inden for en kort årrække. Der ønskes en klar tilkendegivelse fra Lynetteholm-projektet af, at man i givet fald vil støtte op om hurtigst muligt at forbyde diesellastbiler i København, også selv om det kan betyde, at jordtransport med lastbil til Lynetteholm fordyres.

V. Anlæggets nærområde

Lokaludvalget anerkender, at den foreslåede vejføring for jordtransport på nordøst-Amager er den mindst belastende af de

mulige adgangsveje i området. Den nye adgangsvej fra Prøvestenen til Refshaleøen forventes imidlertid først færdiggjort i 2023. I perioden 2021-23 indtil den nye vej er anlagt forventes det, at materiel, herunder formentlig tungt materiel, vil blive kørt til byggepladserne på Kraftværksøen og Refshaleøen ad Raffinaderivej, Kløvermarksvej, Forlandet og den nordlige del af Refshalevej.

Også selv om der gennemføres aflastningsforanstaltninger finder Lokaludvalget dette uacceptabelt. Det skyldes især, at den nordligste del af Forlandet er tæt bebygget og at dette vejstykke og den nordlige del af Refshalevej er snæver og snørklet. Alle de nævnte vejstrækninger er allerede svært belastede. Lokaludvalget lægger derfor vægt på, at vejene ikke vil blive brugt som anført, men at materiel i hele perioden vil blive sejlet til de nævnte lokaliteter, der alle er umiddelbart tilgængelige fra søsiden.

Området ved Margretheholm med omkring 3.000 beboere er en trafikflaskehals og nærmeste nabo til den byggeplads, der i mange år vil fungere i forbindelse med projektet. Derfor ønsker Lokaludvalget, at der gennemføres forbedrede og effektive afværgeforanstaltninger ved krydset Refshalevej/Forlandet samt Forlandet / Margretheholmsvej, f.eks. i form af lysregulering, vejbump, lav hastighed eller andre tiltag.

Hvad angår støj må Margretheholmområdet forventes særligt påvirket fra byggepladsen, der skal anlægges mindre end 150 m fra byggeriet Udsigten og lige op til et grønt område her. Konsekvenserne heraf for livskvaliteten for beboere i området er kun overfladisk beskrevet. Lokaludvalget anmoder om overvejelser om, hvordan afstanden kan øges til mindst 200 m og om, hvordan effektiv afskærmning kan etableres.

VI. Borgernes sundhed

Refshaleøen fra Christianshavn i sydvest til Lynette-rensningsanlægget i nordøst er et område med nybyggeri til bolig og erhverv med arealer afsat til offentlige institutioner og rekreative formål. Anlæg af perimeteren og driften af jordpåfyldning af Lynetteholm får som nævnt konsekvenser for borgerne i de bolig- og erhvervsområder, der ligger tæt på den kommende byggeplads og de transportveje, der skal anvendes.

Lokaludvalget finder, at såvel anlægsfase som driftsfase, som beskrevet i VVM-rapporten, vil få omfattende negative konsekvenser for berørte borgers sundhed og at der derfor må findes tekniske

løsninger for at afbøde de negative konsekvenser af ikke mindst følgende forhold:

Ramning af spuns til etablering af perimeteren vil give et støjtryk, der påvirker boligområder på Margretheholm, Østamager, Christianshavn, Indre By, Østerbro og boligområdet i Nordhavn. Det oplyses i VVM-rapporten, at støjen vil overholde de gældende grænseværdier, men samtidig kalkuleres med muligheden for dispensation derfor. Arbejdet planlægges udført 24/7 fra 4. kvartal 2021 til 4. kvartal 2023. Erfaringer fra andre store projekter – metrobyggeri f.eks. – peger dog på, at det kan forventes at vare væsentligt længere. En støjpåvirkning af den karakter over 2 år eller mere er ikke acceptabelt for de borgere, der bliver berørt deraf.

Støj og støv er blandt de vigtige faktorer, som VVM-rapporten beskæftiger sig med. Vurderingen tager udgangspunkt i forureningselementernes grænseværdier og det fremhæves, at de sjældent bliver overskredet.

Imidlertid er det bekymrende, at forureningsbelastningen påvirker de samme lokaliteter over en lang tidsperiode. Det er de samme beboere, de samme kolonihaver og samme arbejdspladser, de samme marine habitater, der over en meget lang årrække påvirkes af støj, støv og anden forurening. I lyset heraf ønsker Lokaludvalget oplyst, hvordan grænseværdien på 40 dB(A) agtes overholdt i de områder, f.eks. Margretheholm, hvor spunsning i VVM-redegørelsen opgøres at ville medføre et støjniveau på min. 45-50 dB.

I særdeleshed vil støj og støv fra transportaktiviteterne være en væsentlig påvirkningsfaktor. Den planlagte forsyningsvej langs Kraftværksøen over Margretheholm havn giver ikke en nævneværdig støj- og støvmæssig beskyttelse pga. den korte afstand til de berørte områder.

VVM-rapporten koncentrerer sig om de sidste kilometer frem til Lynetteholms modtageanlæg, men det må forventes, at støj og støv bliver en lige så stor påvirkningsfaktor på indfaldsvejene over Christianshavn, Indre By, Østerbro mv. Lokaludvalget savner en vurdering heraf.

Forureningsfaktorer fra transport, grave- og udfyldningsarbejde. I VVM-redegørelsen tages udgangspunkt i den aktuelle maskinpark, hvor de anvendte maskiner – lastbiler, udfyldnings-, grave- og pumpemaskiner – drives af dieselmotorer med stor udledning af CO₂, NO_x og SO₂.

Aktiviteterne bidrager til at øge forureningen i lokalområderne og langs forsyningsvejene i den lange projektfase, som vil få betydning for berørte borgeres sundhed. Lokaludvalget efterlyser et svar i VVM-redegørelsen på, hvordan den omfattende forurening stemmer overens med Københavns Kommunes planer om at gøre København CO₂-neutral i 2025.

Trafiksikkerheden i de berørte byområder bliver truet af stigning i tung trafik. I årene frem mod 2035 vil jordpåfyldningen påvirke trafikmængden væsentligt og derefter vil materialeleverancer – til boliger, infrastruktur, Metro mv. – i yderligere mange år fortætte trafikken i tilstødende byområder. Lokaludvalget efterlyser derfor, at der fra starten tages højde for sikkerhed i trafikken for de mange cyklister og andre bløde trafikanter, der berøres af byggeriet.

Der savnes således en overordnet beskrivelse af, hvilke tiltag der tænkes ind for at sikre bløde trafikanter i forbindelse med den øgede trafik, projektet medfører i form af bl.a. transport af personale, maskiner/udstyr og byggematerialer med såvel tunge som lettere køretøjer.

Lokaludvalget finder det væsentligt, at der ud over foranstaltningerne nævnt ovenfor under jordtransport og anlæggets nærområde planlægges og gennemføres trafiksikkerhedsfremmende tiltag i alle berørte områder i form såvel midlertidige som permanente tiltag som cykelstier, afstribninger, lysregulering, vej bump, belysning m.m.

Miljøkonsekvenserne af havbundsændring er blandt de forhold VVM-redegørelsen beskæftiger sig med. Til havs må det forventes, at de maritime beskyttelsesområder samt Natura 2000 områder bliver truet af sedimentflytning, herunder forurenede sediment samt tungmetaller og sandpumpning fra Kriegers Flak.

Lokaludvalget henviser samtidig til Länsstyrelsen Skånes notat af 7. november 2019 ang. Espoo-konventionens gyldighed ved etablering af Lynetteholm, hvori der gøres opmærksom på det mulige varige tab af maritimt habitat i et omfang, der vil berøre den svenske del af Øresund. Udover de ovenfor nævnte VVM-redegørelser om indvinding af sand og klappning af havbundsmaterialer efterlyser Lokaludvalget de danske myndigheders svar på de svenske bekymringer.

VII. Sejladsmæssige forhold

Sejlads i Københavns Havn vil på mange måder blive negativ berørt af anlæggelsen af Lynetteholm. Det vil gælde sejlads til og fra hele havneområdet, herunder Christianshavn. Og det vil gælde både kommercielle fartøjer og fritidsfartøjer, som kun levnes en relativt smal passage gennem det indsnævrede Kronløb.

Byen forventes at rumme flere og flere borgere, men ved at opfylde en væsentlig del af "Den blå Fælledpark" = Københavns Havn med jord til byudvikling, udelukker man mange mennesker fra at bruge byens måske største og internationalt anerkendte aktiv: Nem og uhindret adgang til Øresund.

I den indledende anlægsfase bliver Sejlklubben Lynetten og Københavns Motorbådsklub generet. Det foreslåede anlæg til jordtransport fra Benzinøen til Refshaleøen kan få markante konsekvenser for søadgangen til sejlklubbernes havneanlæg. En dæmning fra Prøvestenen til Kraftværkshalvøen vil være til gene for besejlingen af Københavns Motorbådsklubs havn - også selv om en smal åbning etableres.

I VVM-redegørelsen vurderes det, at forholdene for sejladsen i Margretheholm havn er ét forhold, der vil være "en væsentlig påvirkning". Lokaludvalget deler denne vurdering og frygter, at den begrænsede adgang til Margretheholm havn kan føre til nedlæggelse af 700-800 bådpladser.

Som kompenserende foranstaltning foreslås etableret en dæmning med klapbro fra Kraftværkshalvøen til Refshaleøen. Tanken er, at mastebærende skibe i S/K Lynetten - og det er flertallet - vil kunne lukkes ud og ind uden for arbejdstid og i weekender. Løsningen er langt fra optimal. Der sejles, når vejret er til det og ikke når en bro er oppe om aftenen og natten.

Uden kompenserende foranstaltninger kan den begrænsede adgang til Margretheholm havn også få konsekvenser for klubaktiviteterne i Margretheholm havn og store økonomiske konsekvenser for havnens funktion som gæstehavn. En særdeles bæredygtig turisme kan ende med at blive nedlagt. Ikke alene medlemmer og havnens virksomheder kan miste hvad de gennem mere end fyrre år har opbygget. Et nærområde kan miste sin historie og en væsentlig kultur.

Dansk Søredning, der har københavnerbase i Margretheholm havn, er landets mest benyttede, når fritidssejlere får problemer til søs. En lukket klapbro vil hindre, at havarister kan bringes i tilstrækkelig sikkerhed. Det vil forringe søsikkerheden for fritidssejlere i den danske del af Øresunds centrale farvand.

I lyset af disse problemer lægger Lokaludvalget afgørende vægt på, at der gennemføres de afværgeforanstaltninger til mindskning af konsekvenserne for sejladsforholdene, der anbefales i VVM-redegørelsen.

Der er også behov for anden eller supplerende kompenserende foranstaltning hvad angår adgangen til Margretheholm havn. Ud over pramning af jord til Lynetteholm kunne der blandt mulighederne også være at etablere en tunnel, så broåbningsproblematikken undgås. Uanset hvilke løsninger der kan blive tale om, må de findes i tæt dialog med de berørte borgere.

VIII. Afrunding

Samlet set konkluderer Lokaludvalget,

- at høringsprocessen bør forlænges, så borgerne kan få en ordentlig debat på et oplyst grundlag med beslutningstagerne om Lynetteholm-projektet.
- at anlægsloven for Lynetteholm skal bygge på en samlet VVM-redegørelse for alle komponenter, som projektet omfatter; især klimasikringen i forhold til vandstandsstigning og stormflod.
- at den påtænkte løsning med jordtransport til Lynetteholm med diesel-lastbil påvirker såvel miljøet som anlæggets nærområde og borgernes sundhed væsentligt, hvorfor der er behov for tiltag, som mindsker miljøpåvirkningen, mindsker belastningen af nærområdet og afværger truslen mod befolkningens sundhed.
- at sejlads i og omkring Københavns Havn vil blive berørt negativt af Lynetteholm-projektet, hvorfor der skal kompenserende foranstaltninger til, som mindsker konsekvenserne af projektet for fritidssejladsen i området.

Vedlagt ses resultaterne af borgerpanelundersøgelsen om Lynetteholm-projektet, som Lokaludvalget gennemførte i perioden 7.-12. januar 2021 i samarbejde med Indre By Lokaludvalg.

Lokaludvalget beder om, at høringssvaret og resultaterne af borgerpanelundersøgelsen tages i betragtning i den videre proces.

Med venlig hilsen

Poul Cøhrt,
formand