

22. januar 2023  
J.nr. 2023-0008594

Transportministeriet

Transportministeriet har sendt tillæg til den strategiske miljøvurdering (SMV) af udvikling af Østhavnen i offentlig høring med svarfrist den 22. januar 2023.

Indre By Lokaludvalg henviser til det vedlagte høringssvar af 6. januar 2023 om den strategiske miljøvurdering (SMV) af udvikling af Østhavnen.

Derudover beder vi om, at man undersøger miljøkonsekvensen af et alternativ, hvor Østlig Ringvej etableres på en måde, så der ikke sker en stigning i den samlede trafik i København. Dvs. at miljøkonsekvensen af en østlig vejforbindelse, som primært bruges til at køre til og fra Lynetteholm, skal undersøges.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
Indre By Lokaludvalg

6. januar 2023  
J.nr. 2023-0003837

Transportministeriet  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk); [arp@trm.dk](mailto:arp@trm.dk)

Transportministeriet har sendt den strategiske miljøvurdering (SMV) af udvikling af Østhavnen i offentlig høring med en frist den 9. januar 2023.

Indre By Lokaludvalg beklager, at der ikke blev gennemført en indledende offentlig høring om Lynetteholm-projektet inkl. infrastrukturen i 2018 i forbindelse med indgåelsen af principaftalen om Lynetteholm. Det ville have været rettidig omhu, respekt for borgerne og god forvaltningskik, og det kunne have styrket borgernes tillid til den offentlige forvaltning og de politiske systemer.

Nu er man på bagkant med de offentlige høringer, borgerinddragelse, borgerdialog osv. på en måde, der svækker tilliden til, at arbejdet med Lynetteholm-projekt går rigtigt for sig. Det er ærgerligt, ikke mindst projektets størrelse og vigtighed for Københavns udvikling taget i betragtning.

Umiddelbart mener lokaludvalget, at stormflodssikring af hele Øresundskysten må prioriteres før byudvikling i Østhavnen. Det sker ikke med gennemførelsen af "Planen", bl.a. fordi "Planen" ikke indeholder en højvandssikring.

Indre By Lokaludvalg foreslår,

- at oplægget til de politiske partier bag Østhavn-projektet med resultaterne af denne høring skal indeholde en samlet og detaljeret status på stormflodssikringen af København.
- at Lynetteholm-projektet her i den indledende fase alene ses som et stormflodssikringsprojekt inkl. etableringen af en stormflodsport i Kronløbet. En sådan stormflodsport skal indgå i SMV. Dvs. at vi foreslår, at man udskyder planlægningen af byudviklingen på Lynetteholm.
- at det undersøges, hvordan Lynetteholm kan etableres uden byudvikling; dvs. så Lynetteholm efter etablering henstår som et rekreativt grønt område. Et sådant alternativ skal indgå i SMV.
- at det undersøges, hvordan indersiden af Lynetteholm kan indrettes til et rekreativt strandareal med krav til vandkvaliteten, der gør badning mulig.

- at det undersøges, hvilke trafikale foranstaltninger i det indre København, der skal etableres, for at Østlig Ringvej giver samfundsøkonomisk mening. Sådanne trafikale foranstaltninger skal indgå i SMV.
- at det undersøges, hvordan en eventuel senere udvikling af Lynetteholm med boliger, arbejdspladser og infrastruktur jf. "Planen" kan gennemføres med en betingelse om, at området skal kunne fungere som en by med de funktioner, der kendetegner en by. I SMV skal "by" defineres. Dette forslag fremsættes, fordi vi ser for os, at Lynetteholm bliver en forstad til København, der medfører indkøbs- og pendlertrafik.
- at det undersøges, hvordan en eventuel senere udvikling af Lynetteholm med boliger, arbejdspladser og infrastruktur jf. "Planen" kan gennemføres med en betingelse om, at der i området skal være en blandet beboersammensætning; dvs. et område, hvor folk med forskellige indkomster har mulighed for at bo. I SMV skal "blandet beboersammensætning" defineres. Dette forslag fremsættes, fordi vi ser for os, at Lynetteholm bliver et område, hvor kun dem med de højeste indkomster vil få råd til at bo.
- at det undersøges hvilke befolkningsgrupper, der vil bo på Lynetteholm, idet lokaludvalgets formodning om, at kun velstillede vil kunne bo der, kan være forkert.
- at det undersøges, hvordan en eventuel senere udvikling af Lynetteholm med boliger, arbejdspladser og infrastruktur jf. "Planen" kan gennemføres med en betingelse om, at der i området skal være en blandet erhvervsammensætning; dvs. et område, hvor fx. også kunsthåndværkere og håndværkere har mulighed for at etablere deres forretning. I SMV skal "blandet erhvervsammensætning" defineres. Dette forslag fremsættes, fordi vi ser for os, at Lynetteholm bliver et område for de serviceerhverv, som har en indtjening, der gør dem i stand til at placere sig et eksklusivt sted.
- at det undersøges, hvordan en eventuel senere udvikling af Lynetteholm med boliger, arbejdspladser og infrastruktur påvirker priserne på ejendomsmarkedet i de dele af København, som mister herlighedsværdi, fordi bebyggelse på Lynetteholm vil tage udsigt jf. "Skitser" i høringsmaterialet. Dette skal indgå i SMV.
- at det undersøges, om "Planen" lever op til målsætningerne i Københavns kommuneplan, Københavns klimaplan, Københavns vandkvalitetsplan og andre planer, som Københavns Kommune har vedtaget. Lokaludvalget mener, at der skal være en sammenhæng mellem planerne.
- at det undersøges, hvordan en eventuel senere udvikling af Lynetteholm med boliger, arbejdspladser og infrastruktur vil leve op til kommunens målsætning om, at biltrafikken maksimalt skal udgøre 25 % af antal ture

og at antallet af ture i øvrigt skal fordele sig med mindst 25 % gang, 25 % cykling og 25 % kollektiv transport.

- at "Planen" skal indgå i en overordnet trafikplan, som Københavns Kommune bør udarbejde.
- at det undersøges, hvordan man kan udvikle Middelalderbyen og tilstødende bykvarterer med samme antal boliger og arbejdspladser på Lynetteholm, som der er forudsat i "Planen". Dette som et alternativ til byudvikling på Lynetteholm. I praksis vil man nok skulle se på, hvordan kontorer mv. i Middelalderbyen og tilstødende bykvarterer vil kunne konverteres til boliger.  
Forslaget skal ses i lyset af, at Middelalderbyen og tilstødende bykvarterer ændrer karakter i disse år fra at være et boligområde med dagligvarebutikker og serviceerhverv til i hovedsagen at være et område for shopping-, restaurations- og underholdningsvirksomheder samt deres kunder og gæster.
- at det økonomiske aspekt ved "Planen" vurderes. Lokaludvalget mener, at man mangler at belyse, hvordan etableringen af Lynetteholm inkl. infrastruktur kan blive selvfinansierende.

Jeg henviser i øvrigt til de vedlagte høringsvar fra lokaludvalget om Østlig Ringvej og M5.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
Indre By Lokaludvalg

Kopi sendt til Københavns Borgerrepræsentation og Borgersamlingen vedr.  
Lynetteholm

31. oktober 2022  
J.nr. 2022-0315252

## Økonomiforvaltningen

Her er Indre By Lokaludvalgs input til idéfasehøring forud for miljøkonsekvensvurdering af en Østlig Ringvej:

Miljøvurderingen af anlægsfasen af orange linje skal omfatte

1. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere, luften i Indre By, biodiversiteten i Østre Anlæg, søerne i Østre Anlæg og landskabet i Østre Anlæg påvirkes af anlæg af en skakt i Østre Anlæg.
2. vurdering af, om anlæg af en skakt et andet sted ved Østerport end i Østre Anlæg har færre konsekvenser for miljøet end anlæg af en skakt i Østre Anlæg.
3. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af anlægget af Østerport og af boringen af en tunnel fra Østerport til Refshaleøen.

Miljøvurderingen af driftsfasen af orange linje skal omfatte

1. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere, luften i Indre By, biodiversiteten i Østre Anlæg, søerne i Østre Anlæg og landskabet i Østre Anlæg påvirkes af en skakt i brug i Østre Anlæg.
2. vurdering af, om en skakt i brug et andet sted ved Østerport end i Østre Anlæg har færre konsekvenser for miljøet

Miljøvurderingen af anlægsfasen af lilla linje skal omfatte

1. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere, luften i Indre By, biodiversiteten i og omkring Sankt Jørgens Sø og landskabet omkring Sankt Jørgens Sø påvirkes af anlæg af en skakt øst for Sankt Jørgens Sø.
2. vurdering af, om anlæg af en skakt et andet sted end øst for Sankt Jørgens Sø har færre konsekvenser for miljøet end anlæg af en skakt øst

for Sankt Jørgens Sø.

3. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af boringen af en tunnel til en skakt øst for Sankt Jørgens Sø.

Miljøvurderingen af driftsfasen af lilla linje skal omfatte

1. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere, luften i Indre By, biodiversiteten i og omkring Sankt Jørgens Sø og landskabet i området omkring Sankt Jørgens Sø påvirkes af en skakt i brug øst for Sankt Jørgens Sø.
2. vurdering af, om en skakt i brug et andet sted ved Sankt Jørgens Sø har færre konsekvenser for miljøet.

Derudover beder vi om,

1. at der foretages en vurdering af konsekvenserne for miljøet i Indre By i driftsfasen, hvis man både anlægger lilla linje og orange linje, så ringlinjen er i drift samtidig som den øvrige del af M5. Her tænkes på ringlinjens indvirkning på bil- og cykeltrafik i Indre By og de miljømæssige konsekvenser heraf.
2. at der foretages en vurdering af konsekvenserne for miljøet i Indre By i driftsfasen, hvis man anlægger en metrolinje fra Hovedbanegården over Stengade til Rigshospitalet og Østerport, så denne strækning er i drift samtidig som den øvrige del af M5. Her tænkes på denne linjes indvirkning på bil- og cykeltrafik i Indre By og de miljømæssige konsekvenser heraf.
3. at der foretages en vurdering af konsekvenserne for miljøet i både anlægs- og driftsfasen af at placere M5-Østerport station ved siden af den nuværende metrostation, dvs. i samme niveau.
4. at der foretages en vurdering af konsekvenserne for miljøet i både anlægs- og driftsfasen af at placere M5-Østerport station under den nuværende metrostation.
5. at klimabelastningen (CO<sub>2</sub>-belastningen) af både anlægs- og driftsfasen miljøvurderes.

6. at vurderingerne af M5 tager udgangspunkt i, at kommende bolig- og erhvervsområder i Østhavnen kan sammenlignes med Nordhavnen - og ikke brokvartererne - for så vidt angår boligpriser, pendlingsmønster osv.
7. en vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af M5 uden anlæg af Østlig Ringvej.
8. en vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af M5 med samtidig anlæg af Østlig Ringvej.
9. at den samlede miljøpåvirkning af Metrolinje M5 over jorden fra Amager til Nordhavn bør vurderes.

Så et spørgsmål: Hvem skal miljøvurdere Metrolinje M5? Det nævnes ikke høringsmaterialet, har et medlem af lokaludvalget gjort opmærksom på.

Da lokaludvalget den 13. oktober 2022 behandlede sagen, var der indlæg for og imod Lynetteholm, Metrolinje M5 og Østlig Ringvej. Lokaludvalget aftalte, at synspunkter om projekterne skal gengives i høringsvaret. Synspunkterne ses i bilaget nedenfor.

Jeg understreger, at lokaludvalget ikke har taget stilling til Lynetteholm, Metrolinje M5 og Østlig Ringvej.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
Indre By Lokaludvalg

Kopi sendt til Københavns Borgerrepræsentation

## BILAG

---

Synspunkter i Indre By Lokaludvalg den 13. oktober 2022 om planerne om Lynetteholm, Metrolinje M5 og Østlig Ringvej:

Dem, der udtalte sig for planerne om Lynetteholm, Metrolinje M5 og Østlig Ringvej, gav udtryk for

- tilfredshed med, at man med Østlig Ringvej vil få ledt trafik uden om Indre By.
- at der bør være en garanti for, at der med Østlig Ringvej vil ske en trafikbegrænsning i Indre By, jf. løftet, der er blevet afgivet tidligere.
- at trafikken skal helt væk fra byen.
- at det er fornuftigt at bygge en by på affaldsjord og dermed undgå at bygge på naturområder.
- at Lynetteholm udbygges i faser, hvorfor der er affaldsjord nok.
- at der bør være kanaler på Lynetteholm
- at der bør være en strand på både ydersiden og indersiden af Lynetteholm
- at der bør være en underjordisk cykelsti til Lynetteholm.
- at Metrolinje M5 bør føres omkring Holmen, hvor der er beboelsesområder, fremfor omkring Kløvermarken, hvor ingen bor.

Dem, der udtalte sig imod planerne om Lynetteholm, Metrolinje M5, gav udtryk for

- at 0-alternativet i miljøvurderingen er en fiktiv by på Vestegnen af samme størrelse, som man forestiller sig, at de nye byområder i Østhavnen skal udgøre, men at det ikke tages i betragtning, at de to Østhavns-projekter Østlig Ringvej og Metrolinje M5 i sig selv er forbundet med store stigninger i CO<sub>2</sub>-udslip samt at anlægget af de to projekter også har CO<sub>2</sub>-konsekvenser.



- at en uvildig uafhængig myndighed bør foretage en kvalitetsvurdering af miljøvurderingerne af Østlig Ringvej og Metrolinje M5 og herunder vurdere, om det, der miljøvurderes, er det rigtige at vurdere.
- at Lynetteholm, Østlig Ringvej og Metrolinje M5 er vanvid i forhold til klimaet og trafikalt samt i forhold til placering af byggepladser.
- at forudsætningerne for projekterne er skredet, idet det bliver økonomisk dyrt og idet befolkningsprognosen, der ligger til grund for projekterne, ikke holder.
- at projekterne er skjult erhvervsstøtte.
- at man bør se på, om der kan anlægges lightrail eller sporvogne i stedet for metro.
- at Lynetteholm, Østlig Ringvej og Metrolinje M5 skal bygges af beton, som er noget af det mest CO2-udledende.
- at Metrolinje M5 i højden på betonpiller fylder, hvorfor metrolinjen bør køre på jorden.
- at der ikke bør være flere anlægskonstruktioner i parker.
- at den samlede trafik vil stige et par år efter åbningen af en tunnel.
- at en rapport viser, at 30% af jorden til Lynetteholm kommer fra Sjælland.
- at der er efterspørgsel efter jord mange steder, hvorfor man om få år vil skulle betale for at få jord til Lynetteholm.
- at trafikberegningerne er modelberegninger med en base i 2035, hvorfor der bør forelægge tal for, hvad den reelle trafikudvikling i forhold til nu vil være.
- at der ret hurtigt vil opstå kapacitetsproblemer på vejnettet.

31. oktober 2022  
J.nr. 2022-0315079

Sund & Bælt  
idefase@oestlingringvej.dk

Her er Indre By Lokaludvalgs input til idéfasehøring forud for miljøkonsekvensvurdering af en Østlig Ringvej:

Miljøvurderingen af anlægsfasen skal omfatte

1. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af transport i og tæt ved Indre By af byggematerialer til sænketunnelen, idet vi formoder, at ikke alle byggematerialer sejles fra tunnelfabrikken på Lolland.
2. vurdering af, hvordan vandet i Inderhavnen påvirkes af etableringen af sænketunnelen.
3. vurdering af, hvordan vandet i Inderhavnen påvirkes af etablering af en boret tunnel.

Miljøvurderingen af driftsfasen skal omfatte

1. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af Østlig Ringvej uden forudgående trafiksanering i Indre By.
2. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af Østlig Ringvej med forudgående trafiksanering i Indre By i forskellige grader, fx. trafiksanering af Søgade-linjen, Farimagsgade-linjen, Voldgade-linjen og/eller Grønningen-St. Kongensgade/Bredgade-linjen.
3. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af Østlig Ringvej uden betaling for brug af vejen.

4. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af Østlig Ringvej med betaling for brug af vejen.
5. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af Østlig Ringvej uden en forudgående udvidelse af det offentlige transportnetværk i det østlige København.
6. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af Østlig Ringvej med en forudgående udvidelse af det offentlige transportnetværk i det østlige København, fx. en metroudbygning som M5.

Derudover beder vi om,

1. at der ses på, om en boret tunnel til Østlig Ringvej kan være et alternativ til en sænketunnel, idet Østlig Ringvej under Lynetteholm vil blive lagt i en boret tunnel.
2. at der foretages en miljøkonsekvensvurdering af både en sænketunnel og en boret tunnel, særligt i forhold til havmiljøet.
3. at vurderingerne af driftsfasen tager udgangspunkt i trafiktal for 2022 og i begrundede estimerede trafiktal i 2035, 2050 og 2070, så de forskellige scenarier kan sammenlignes.
4. at der for både anlægs- og driftsfasen vurderes på alle de forskellige alternativer til linjeføring for en østlig ringvej i sænketunnel.
5. at klimabelastningen (CO<sub>2</sub>-belastningen) af både anlægs- og driftsfasen miljøvurderes.
6. at vurderingerne af Østlig Ringvej tager udgangspunkt, i at kommende bolig- og erhvervsområder i Østhavnen kan sammenlignes med Nordhavnen - og ikke brokvartererne - for så vidt angår boligpriser, pendlingsmønster osv.

Da lokaludvalget den 13. oktober 2022 behandlede sagen, var der indlæg for og imod Lynetteholm, Metrolinje M5 og Østlig Ringvej. Lokaludvalget aftalte, at synspunkter om projekterne skal gengives i høringsvaret. Synspunkterne ses i bilaget nedenfor.

Jeg understreger, at lokaludvalget ikke har taget stilling til Lynetteholm, Metrolinje M5 og Østlig Ringvej.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
Indre By Lokaludvalg

Kopi sendt til Københavns Borgerrepræsentation

## BILAG

Synspunkter i Indre By Lokaludvalg den 13. oktober 2022 om planerne om Lynetteholm, Metrolinje M5 og Østlig Ringvej:

Dem, der udtalte sig for planerne om Lynetteholm, Metrolinje M5 og Østlig Ringvej, gav udtryk for

- tilfredshed med, at man med Østlig Ringvej vil få ledt trafik uden om Indre By.
- at der bør være en garanti for, at der med Østlig Ringvej vil ske en trafikbegrænsning i Indre By, jf. løftet, der er blevet afgivet tidligere.
- at trafikken skal helt væk fra byen.
- at det er fornuftigt at bygge en by på affaldsjord og dermed undgå at bygge på naturområder.
- at Lynetteholm udbygges i faser, hvorfor der er affaldsjord nok.
- at der bør være kanaler på Lynetteholm
- at der bør være en strand på både ydersiden og indersiden af Lynetteholm
- at der bør være en underjordisk cykelsti til Lynetteholm.
- at Metrolinje M5 bør føres omkring Holmen, hvor der er beboelsesområder, fremfor omkring Kløvermarken, hvor ingen bor.

Dem, der udtalte sig imod planerne om Lynetteholm, Metrolinje M5, gav udtryk for

- at 0-alternativet i miljøvurderingen er en fiktiv by på Vestegnen af samme størrelse, som man forestiller sig, at de nye byområder i Østhavnen skal udgøre, men at det ikke tages i betragtning, at de to Østhavns-projekter Østlig Ringvej og Metrolinje M5 i sig selv er forbundet med store stigninger i CO<sub>2</sub>-udslip samt at anlægget af de to projekter også har CO<sub>2</sub>-konsekvenser.

- at en uvildig uafhængig myndighed bør foretage en kvalitetsvurdering af miljøvurderingerne af Østlig Ringvej og Metrolinje M5 og herunder vurdere, om det, der miljøvurderes, er det rigtige at vurdere.
- at Lynetteholm, Østlig Ringvej og Metrolinje M5 er vanvid i forhold til klimaet og trafikalt samt i forhold til placering af byggepladser.
- at forudsætningerne for projekterne er skredet, idet det bliver økonomisk dyrt og idet befolkningsprognosen, der ligger til grund for projekterne, ikke holder.
- at projekterne er skjult erhvervsstøtte.
- at man bør se på, om der kan anlægges lightrail eller sporvogne i stedet for metro.
- at Lynetteholm, Østlig Ringvej og Metrolinje M5 skal bygges af beton, som er noget af det mest CO2-udledende.
- at Metrolinje M5 i højden på betonpiller fylder, hvorfor metrolinjen bør køre på jorden.
- at der ikke bør være flere anlægskonstruktioner i parker.
- at den samlede trafik vil stige et par år efter åbningen af en tunnel.
- at en rapport viser, at 30% af jorden til Lynetteholm kommer fra Sjælland.
- at der er efterspørgsel efter jord mange steder, hvorfor man om få år vil skulle betale for at få jord til Lynetteholm.
- at trafikberegningerne er modelberegninger med en base i 2035, hvorfor der bør forelægges tal for, hvad den reelle trafikudvikling i forhold til nu vil være.
- at der ret hurtigt vil opstå kapacitetsproblemer på vejnettet.