

Tema	Kritikpunkter
Sikring mod stormfloder og havspejlsstigninger	1. Lynetteholm er den forkerte løsning på kyst- og stormflodssikring - den er risikabel og kommer for sent Ved at placere en ny bydel med 35.000 indbyggere og tilsvarende antal arbejdspladser i en fremskudt position i havet arbejder LH ikke med, men mod naturen. Desuden er sikringsniveauet for LH allerede for lavt – jf. at havvandsstigningerne nu forventes at blive højere end forudsat i 2021. 2. Lynetteholmen er ikke tænkt sammen med kyst- og stormflodssikring af resten af hovedstaden LH er en løsrevet og opdelt løsning, der ikke er tænkt ind som en del af en samlet kystsikring for København og de omkringliggende kommuner. Hvis man fortsætter med af LH i sin nuværende udformning, vil halvøen komme til at konkurrere om jord og ressourcer med anlæggelsen den samlede sikring af hovedstaden.
Havmiljø, blokering af indstrømning til Østersøen	1. Lynetteholmen er en afvigelse af princippet om en nul-løsning og væsentlige negative følger for Østersøen kan ikke udelukkes Lynetteholm er fejlagtigt grebet an som et traditionelt byudviklingsprojekt, og på trods af projektets indgribende blokering af Kongedybet har man set bort fra Danmarks Havstrategi, hvor princippet om en nul-løsning indgår. 2. Risikoen for forurening fra tungmetaller og andre miljøfremmede stoffer fra spild og udsivning af sediment er undervurderet Både de svenske myndigheder og danske forskere har peget på, at det ved opgravning i anlægsfasen og med den valgte løsning for perimeteren næppe vil kunne forhindres, at tungmetal- og giftholdigt sediment siver ud i Øresund.
Klimabelastning	1. Klimabelastningen fra Lynetteholmen vurderes ikke i forhold til nationale klimamål mm. Den beregnede klimabelastning fra det samlede projekt sættes udelukkende i forhold til 'business as usual' og vurderes ikke i forhold til Danmarks officielle klimapolitiske mål eller EU-forpligtelsen på CO2-neutralitet i 2050. 2. Beregningen af CO2-udledningen er ufuldstændig og usikker Beregningen af CO2-udledningen fra det samlede projekt er ikke gjort færdig og den bygger på en problematisk forudsætning vedr. klimabelastningen fra byudvikling, hvor boligbyggeriet på LH sammenlignes med, hvordan der indtil nu typisk er blevet bygget i omegnskommunerne. Klima- og ressourceaftrykket ved anlæggelse af en helt ny bydel fra scratch indgår IKKE i CO2-beregningerne.
Byudvikling og demografi	1. Demografi og til- og fraflytning resulterer potentielt i færre københavnere Det er i høj grad en politisk beslutning, hvor mange københavnere, vi skal være. Fastholdes det høje mål om bosætning i København vil der ske en markant skævvridning i forhold til resten af hovedstadsområdet og landet som helhed. Med de foreliggende målsætninger vil 55 % af den forventede befolkningsvækst i Danmark frem mod 2060 skulle finde sted indenfor Københavns kommune. 2. Ud fra befolkningsprognoserne alene er der IKKE behov for Lynetteholmen. Byudvikling på LH vil være et samfundsøkonomisk selvmål og en kæmpe risiko for København. De seneste tal fra DST peger på, at der vil være ca. 65.000 flere københavnere i 2050 end i dag. Af den tilvækst vil ca. 20 pct. være børn og unge under 18 år, som typisk ikke har eget boligbehov. Det heraf afledte behov for flere boliger vil let kunne opfyldes UDEN Lynetteholm. 3. Planerne for Østhavnen og Lynetteholmen blokerer for bedre, billigere og mere bæredygtig byudvikling andre steder LH, Østlig ringvej, metro mm. vil føre til, at staten vil nedprioritere investeringer i byudvikling og infrastruktur i det øvrige hovedstadsområde – selvom der mange steder i omegnskommunerne langs fingerplanens fingre ville kunne bygges nye boliger, som er både billigere og mere bæredygtige.

Den trafikale infrastruktur	1. Østlig ringvej forudsætter fortsat vækst i privatbilismen i og omkring København Med en investering på mindst 21 mia. kr. kobler Østlig ringvej byudviklingen i hovedstaden tæt sammen med stigende biltrafik og er dermed i direkte modstrid med Københavns kommunes egne trafikpolitiske mål om at reducere privatbilernes andel og øge cyklismens og den kollektive trafiks andel af trafikken i København. 2. De trafikale forbindelser til Lynetteholm og Østhavnen er underdimensionerede per design og skubber store uløste problemer foran sig Trafikforbindelsen til og fra Lynetteholm og Østhavnen - Østlig ringvej, M5-metroen og en udvidet vej ml. Amagerbro og Refshaleøen - være kraftigt underdimensioneret, hvis byudviklingen gennemføres som planlagt. 3. Østlig ringvej vil skabe trængsel på kritiske vejstrækninger Østlig ringvej vil qua sin funktion som (nordlig) adgangsvej til de nye bydele og Københavns lufthavn øge trafikken markant på Helsingørmotorvejen / Lyngbyvej og Nordhavnsvej. Iflg. VD's foreløbige analyse vil trafikken stige med op til 40.000 køretøjer per døgn på Nordhavnsvej, hvilket vil betyde fast kødannelse / sammenbrud i spidsbelastningsperioder. 4. Lynetteholm vil blive et tilbageskridt for København som cykelby Lynetteholm er blevet lanceret som et nyt 'brokvarter' i København, men vil ud fra de foreliggende planer blive meget lidt attraktiv for den cyklende trafik. De nuværende brokvarterer har en mangfoldighed af adgangsveje og ruter for cykler, som er den dominerende transportform for mange københavnere. Det ser ikke ud til at blive tilfældet på Lynetteholm, hvor der indtil videre blot er peget på 300 mio. kr. til brug for cykelforbindelser.
Den økonomiske model bag Lynetteholm	1. Planen med en Østlig ringvej og ny metrolinje er kraftigt underfinansieret og økonomisk yderst risikabel; planen vil øge den i forvejen betydelige gæld, som er ophobet i By & Havn og Metroselskabet, og som i løbet af 10 – 20 år kan blive en bombe under Københavns økonomi. Erfaringerne fra de første to faser af 'the Copenhagen model' er klare: Udgifterne til anlæg af metro mm. har generelt har været (kraftigt) undervurderede, mens indtægterne ofte har været overvurderede. Denne ubalance er der al mulig grund til at frygte vil gentage sig med planerne for Østhavnen og Lynetteholmen – bare i endnu større skala og med endnu større usikkerheder. 2. Planerne for Østhavnen og Lynetteholmen er et generationstyveri ved højlys dag Danmarkshistoriens største byudviklingsprojekt er reelt blevet besluttet af en snæver kreds af toppolitikere og interessenter i en lukket og forceret proces, som står i skærende kontrast til projektets store risici og indgribende karakter. Projektet binder årtiers planlægning, bolig- og trafikudbygning til en finansieringsmodel, som er højst usikker og som truer med at efterlade et enormt oprydningsarbejde – miljømæssigt, trafikalt og økonomisk - til de unge generationer af københavnere. 3. Med planerne for Østhavnen og Lynetteholm monopoliserer Københavns kommune by-, bolig- og trafikudviklingen omkring hovedstaden Med byudvikling i ydre Nordhavn, Lynetteholm og Østhavnen til ca. 100.000 mennesker og næsten lige så mange arbejdspladser vil det demografiske og økonomiske grundlag for byudvikling i kommunerne udenom København uundgåeligt blive svækket. Københavns kommune (og staten) vil have en stærk interesse i – og kunne lægge betydelige ressourcer i - at sikre, at investorer og developere først og fremmest fokuserer på projekter indenfor kommunens grænser.