
From: ivan@noah.dk
Sent: 8. december 2020 16:50
To: Camilla Stolt Nielsen
Subject: Lynetteholm m.m og havnetunnel nej tak
Attachments: Lynetteholm og havnetunnel nej tak. 8. december 2020.pdf

Til medlemmerne af Brønshøj-Husum lokaludvalg

Til orientering

Som bekendt rykker planerne om Lynetteholm m.m. og en havnetunnel nærmere. Dog er intet vedtaget endnu. Til trods for, at Lynetteholm, havnetunnel og metro er et sammenhængende projekt er man startet med udsendelse af en Miljøkonsekvensrapport, der kun vedrører etablering af Lynetteholm.

”Dermed konkretiseres planerne for Lynetteholms præcise placering i Københavns Havn, udformningen af det nye stykke land, og hvordan etableringen vil foregå. Miljøundersøgelser af Lynetteholms infrastruktur m.v. vil først ske i en senere fase.”

Kilde: <https://byoghavn.dk/lynetteholm/hoering-om-lynetteholm/>

Ydermere bygger planerne om at skaffe jord m.m. til at etablere Lynetteholm på, at der skal bygges en havnetunnel samt en metro til betjening af Lynetteholm. Man bygger generelt planerne på, at den hektiske byggeaktivitet gennem de seneste 10-15 år skal fortsætte i København og på Frederiksberg i mange årtier for at skaffe "overskudsjord" til Lynetteholm. Altså flere store underjordiske parkeringsanlæg, som p-anlæg til 1500 biler på "postgrunden" bag Kbh.H., vejtunneller, som en Nordhavnstunnel og underjordiske metroanlæg. Hvis København levede op til sin trafik-, klima- og miljømålsætninger skulle man ikke bygge flere store p-anlæg, vejtunneller og metro. Hvis man f.eks. bygger letbaner på overfladen i stedet for metro vil der ikke komme "overskudsjord", som jordressourcen noget nedladende omtales i projektet.

Miljøkonsekvensrapporten er bestilt, købt og betalt af tilhængerne af projektet. Altså ikke udarbejdet af et uafhængigt organ. Der er høringsfrist hen over jul og nytår til den 25. januar 2021.

Inden udløbet af høringsfristen vil Transportministeriet tilmed inden nytår sende anlægsloven for Lynetteholm i høring i fire uger. Anlægsloven vil bemyndige BY & Havn til at anlægge Lynetteholm. By & Havn forventer, at anlægsloven bliver førstebehandlet i marts 2021 og vedtaget ved en tredjebehandling i juni 2021.

Dernæst vil man tage bid for bid af projektet, som nævnt ovenfor: *”Miljøundersøgelser af Lynetteholms infrastruktur m.v. vil først ske i en senere fase”*

Der kommer altså ikke en samlet miljøkonsekvensvurdering, som der kan tages stilling til. Det er udemokratisk og tilmed i modstrid med EU-direktiv.

Se artikel på TV2Lorry fra den 1. december 2020. Skarp kritik af salamimetoden fra professor i miljøret ved Københavns Universitet Peter Pagh, DN København og Rådet for Bæredygtig trafik:

”Peter Pagh, der er juraprofessor med speciale i miljøret på Københavns Universitet, giver natur- og miljøorganisationerne ret i, at man ifølge regler fastsat af EU-kommissionen ikke må dele en VVM-rapport op i bidder - den såkaldte "salami-metode" - hvis der er kendskab til afledte følger af projektet som kræver en vurdering.

- Hvis det er blevet meldt ud, at der skal være en transportkorridor til Lynetteholm som en del af projektet, så er det en direkte afledt følgerkning af Lynetteholm, og så skal den belyses, siger Peter Pagh."

Kilde: <https://www.tv2lorry.dk/koebenhavn/skarp-kritik-af-lynetteholm-rapport-utilstraekkeligt-grundlag-og-i-strid-med-eu-direktiv>

Her indslag om Lynetteholm m.m. og salamimetoden fra TV2Lorry den 1. december med professor Peter Pagh. Ole Damsgaard, DN København og Kjeld A. Larsen, Rådet for bæredygtig Trafik

Kilde: <https://www.tv2lorry.dk/nyheder/01-12-2020/1930/1930-01-12-2020?clip=0bcdcd7e-d04d-45c1-89de-d722e14c68f7>

Det postuleres officielt, at en havnetunnel og Lynetteholm vil reducere biltrafikken i det meste af Kbh. Det er desværre ikke rigtigt. Man sammenligner med en lineær fremskrivning af biltrafikkens omfang med ca. 30 %. Derved er det en misvisende sammenligning. Man skal sammenligne med trafikken nu, sådan at folk kan vurdere om de ønsker projektet gennemført eller ej.

Hvis planerne om etablering af Lynetteholm, bebyggelse på denne samt på Østamager samt bygning af en havnetunnel fra Nordhavn til Øresundsbroen realiseres, viser trafikberegninger, at der stort set vil komme mere trafik på alle veje i forhold til nu. På Lyngbyvejen viser beregningerne, at der vil være en samlet trafikvækst på ca. 91 %. Det fremgår ikke klart af rapporterne om projektet, men af yderligere materiale, som vi har indhentet bl.a. fra Vejdirektoratet.

De officielle argumenter for projektet er:

Mindsker trængsel og forbedrer infrastruktur
Deponi af overskudsjord
Stormflodssikring
Dæmper prisudviklingen på boligmarkedet

Da planen om projektet blev lanceret blev det omtalt som hvilende i sig selv økonomisk. Senere har det vist sig at det slet ikke kan lade sig gøre.

"Minister slår fast: Lynetteholmsprojektet kommer til at koste et ukendt antal milliarder Hvem betaler milliardregningen ?

Selvom ingen kender størrelsen på regningen, viser forundersøgelserne af projektet, at det i hvert fald ender med at koste milliarder. Ifølge ministerens svar koster infrastrukturen omkring 26 mia. kr., heraf 6 mia. kr. til metrobetjening til Lynetteholmen ca. 20 mia. kr. til havnetunnellen.

Grundsalget vil imidlertid kun indbringe et sted mellem 17,4 og 22,9 mia. kr.

Udgifterne vil muligvis være endnu højere. Det er nemlig stadig nu uklart, hvad det koster at flytte det rensningsanlæg, som blokerer for byggeri på dele af både Refshaleøen og Lynetteholmen. Samtidig er det værd at nævne, at finansieringsbehovet på 6 mia. kr. kun gælder, hvis det drejer sig om den billigste af tre linjer. Lokalpolitikere i Københavns Kommune har imidlertid givet klart udtryk for, at de ønsker en af de to andre metrolinjer. Her er finansieringsbehovet på ca. 20 mia. kr."

Kilde: <https://ing.dk/artikel/minister-slaar-fast-lynetteholmsprojektet-kommer-at-koste-ukendt-antal-milliarder-239146>

Uanset finansieringsform mener vi ikke, at projektet er miljømæssigt og trafikalt forsvarligt. Selve byggeprocessen vil iøvrigt betyde store trafikale belastninger. Omlægningen af transportveje med kørsel af jord via en ny adgangsvej på vestsiden af Prøvestenen vil betyde en betragtelig forøgelse af tung trafik gennem de indre bydele. Eksempelvis vil lastbiltrafikken ad Torvegade forøges med 64-69 %, eller endnu mere, såfremt jord fra et mellemlager i Nordhavn også skal transporteres med lastbil til Lynetteholm."

Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH Trafik har forsøgt i relativ kort form at gennemgå de officielle fire argumenter for projektet. Analysen er vedhæftet. Vores konklusion er, at det hele mildt sagt halter gevaldigt. Vor analyse viser, at projekterne helt overordnet er noget, der fremmer udvikling af privatbilisme og er til stor skade for Københavns

ambitioner om en grøn og bæredygtig udvikling. Samtidig belastes andre kommuner med manglende byudvikling samt øget trafikbelastning. De fire argumenter kan langt bedre honoreres uden dette projekt.

Med venlig hilsen
Rådet for Bæredygtig Trafik
NOAH-Trafik