



NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
noahtrafik@noah.dk

Kbh. den 17. januar 2021

Til orientering

Lynetteholm og en havnetunnel vil undergrave alle lokale og nationale trafik, - miljø og klimamålsætninger

Baggrund

Tanker om Lynetteholm og tilhørende havnetunnel blev som bekendt præsenteret af daværende overborgmester Frank Jensen og daværende statsminister Lars Lykke Rasmussen ved et pressemøde den 5. oktober 2018. Planerne blev lanceret uden forudgående debat i befolkningen, i Københavns Borgerrepræsentation eller i Folketinget. Planerne blev omtalt som et selvfinansieret "kinderæg" der havde disse 4 formål:

- 1) Mindsker trængsel og forbedrer infrastruktur
- 2) Deponi af overskudsjord fra byggeri og anlæg
- 3) Stormflodssikring. Beskytter København mod stormflod fra nord
- 4) Dæmper prisudviklingen på boligmarkedet. Lynetteholm, Kløverparken og Refshaleøen skaber plads til ca. 50.000 indbyggere.

Vi har gennemgået materialet vedr. projekterne og må desværre konkludere, at de 4 officielle argumenter for projektet ikke holder:

Det fremføres, 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 biltrafikens 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. Der sker ingen trafikdæmpning og trængselsreduktion. Der sker tværtimod en kraftig trafikstigning de fleste steder.

Mængden af den såkaldte "overskudsjord", kan reduceres kraftigt, hvis man lever op til sine trafik-, klima- og miljømålsætninger samt til kravet om mere genbrug af jordressourcer lokalt. Meget såkaldt "overskudsjord" til Lynetteholm forventes i øvrigt at komme fra unødvendige, miljøfjendtlige, trafikgenererende anlæg som en havnetunnel og parkeringskældre. Letbaner på overfladen, i stedet for mere metro, vil være billigere, hurtigere at bygge, give borgerne bedre fladedækkende trafikbetjening samt ikke generere "overskudsjord" af betydning.

De bebudede projekter giver kun et yderst beskedent bidrag til stormflodssikring og kun mod nord. København kan stormflodssikres både fra nord og syd bedre, billigere og hurtigere på anden måde.

Projekterne dæmper heller ikke prisudviklingen på boligmarkedet. Tidligere planchef i Københavns Kommune, lektor og arkitekt m.a.a. Holger Bisgaard konkluderede sådan i kronik i Politiken den

den 8. januar 2021: ”Der findes ikke historiske eksempler på, at massivt boligbyggeri giver lavere priser”.

Projekterne vil helt overordnet fremme biltrafikken og være til stor skade for Københavns ambitioner om en grøn og bæredygtig udvikling. Samtidig belastes andre kommuner med manglende byudvikling samt øget trafikbelastning.

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 vil komme mere trafik på næsten alle veje i forhold til nu. På Lyngbyvejen viser beregninger, at der vil være en samlet trafikvækst på ca. 91 %.

Vi kommentarer senere i denne skrivelse mere detaljeret de 4 erklærede formål.

Status:

Planerne om Lynetteholm m.m. og en havnetunnel rykker nærmere. Dog er intet vedtaget endnu. Til trods for, at der er tale om et sammenhængende projekt er man startet med kun at lave en Miljøkonsekvensrapport, der 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/>

Miljøkonsekvensrapporten er købt og betalt af dem der vil have projekterne gennemført. Altså ikke udarbejdet af et uafhængigt organ. Der er høringsfrist den 25. januar 2021.

Inden udløbet af høringsfristen har Transport- og Boligministeriet tilmed den 15. januar sendt *Forslag til anlægslov for Lynetteholm* i høring indtil den 14. februar 2021. Anlægsloven vil bemyndige By & Havn til at anlægge Lynetteholm. By & Havn forventer, at anlægsloven bliver behandlet i løbet af foråret og med ikrafttræden den 1. juli 2021. Her ligger forslag til anlægslov.

https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64753?fbclid=IwAR3IVdKaT9_kpFV5ZchecRYWtr2ARFvJSrwni86wkpPnAgwImJMk5V-lqDA

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.

I artikel på TV2Lorry.dk den 1. december 2020 omtales skarp kritik af ”salamimetoden” fra professor 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 "salamim 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 følgevirkning 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>

Samme dag var der indslag om Lynetteholm m.m. og ”salamimetoden” på TV2Lorry med deltagelse af 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>

Finansiering

Da planen om projektet blev lanceret blev det meddelt, at hele projektet med Lynetteholm, Havnetunnel og metro kunne hvile i sig selv økonomisk. Senere har det vist sig, at det slet ikke kan lade sig gøre. Her uddrag af artikel fra Ingeniøren.dk:

"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 havnetunnelen.

Grundsaget 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 i øvrigt betyde kraftig støj, forringelse af det maritime miljø m.m. samt store trafikale belastninger. Dertil kommer store belastninger for sejlads både under byggeprocessen og fremover, idet tilgængeligheden reduceres kraftigt ved indskrænkning af vandarealet, sejlrender og adgangsforhold til havne.

Her kommentarer til de ovennævnte de 4 erklærede formål:

1) Påstand: Mindsker trængsel og forbedrer infrastruktur

Kommentarer: De foretagne trafikanalyser viser klart, at der ikke sker nogen trafikdæmpning - sammenlignet med dagens trafiksituation. En stor ekstra vejforbindelse i form af en havnetunnel samt udbygning af eksisterende motorvejsanlæg vil tværtimod forstærke trafikbelastningen og gøre det endnu mere attraktivt at vælge bil i stedet for mere bæredygtige trafikformer. I en sådan situation hjælper det ikke noget særligt med lidt mere metro. Vi tror ikke, at der er mange der ønsker en så voldsom vækst i trafikken, som projekterne lægger op til. Der er masser af muligheder for at forhindre en sådan miljøskadelig udvikling. Vi er i denne henvendelse til Regeringen og Folketinget kommet med bud på hvad man kan gøre for at få en mere miljø- og klimavenlig transportpolitik:

<https://www.noah.dk/sites/default/files/2020-04/Rapport-om-en-ansvarlig-klimapolitik-paa-persontransportomraadet.pdf>

For at få det til at se bedre ud på papiret anvender man et ”prokuratorkneb” ved først at fremskrive

trafikmængden i København med 24 % til 2035 og yderligere med 5 % til 2035+ (2050). Man kaldet det en "basisfremskrivning". Derefter sammenligner man med en situation efter anlæg af en havnetunnel. Det er stærkt vildledende. Man skal naturligvis sammenligne med situationen i dag. Det er det eneste rigtige og forståelige.

Trafikstigning på Lyngbyvejen på 91% fra 2015 til 2050

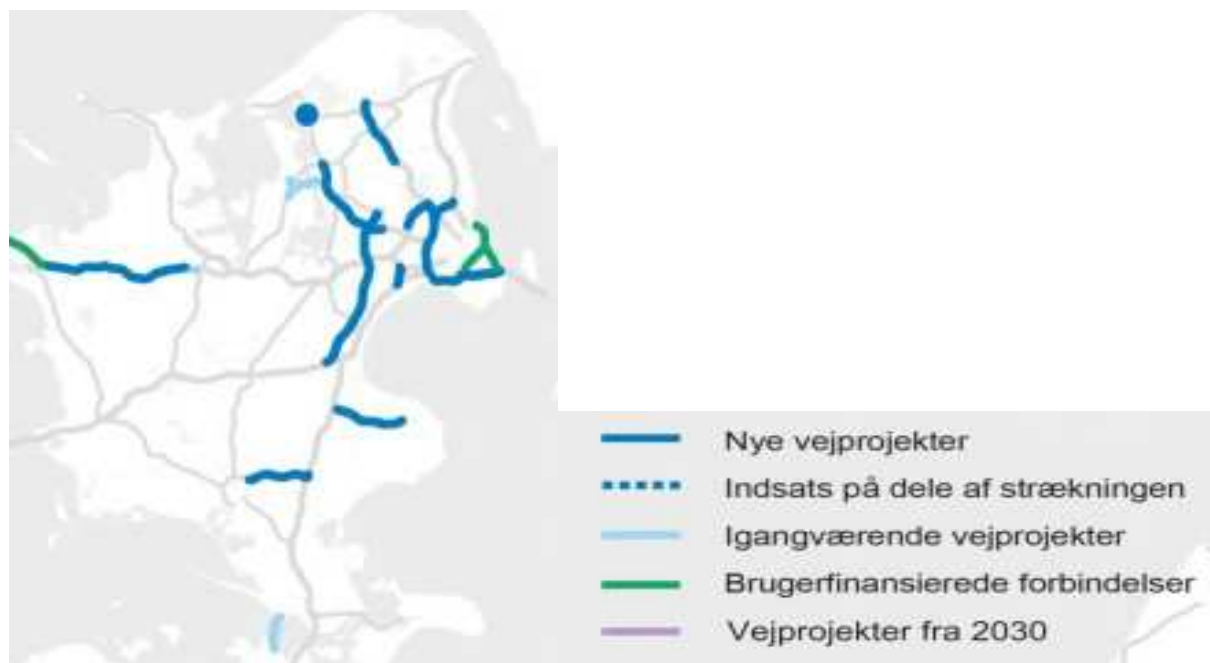
Nedenfor er en oversigt udarbejdet efter indhentning af yderligere materiale fra diverse myndigheder, herunder Vejdirektoratet. Se især spalten yderst til højre. Der kan man se forskellen i trafikmængder mellem 2015 (som der tages udgangspunkt i) og en fremskrivning til 2050 med en østlig havnetunnel som sænketunnel uden brugerbetaling og uden trafiksanering af Indre by. Det er den model som foretrækkes af tilhængere af projekterne.

Som man kan se kan man forvente mere trafik næsten alle de nævnte steder. For eksempel kan man forvente en stigning fra 78.173 motorkøretøjer i 2015 til 149.565 i 2050 på Lyngbyvejen. Det svarer til en trafikforøgelse på 91 % på et hverdagsdøgn efter udrugning af "kinderægget".

Beregnet biltrafik over udvalgte snit, antal køretøjer pr. hverdagsdøgn							
	basis 2015	basis 2050	korridor Ø med bet. med <u>tr.san.</u> 2050	korridor Ø uden bet. uden <u>tr.san.</u> 2050	ændring 2015- 2050	ændring 2015-2050	ændring 2015- 2050
					basis, %	med bet. <u>+tr.san., %</u>	uden bet. <u>-tr.san., %</u>
<u>Knippelsbro</u>	23.472	30.950	25.372	22.605	32	8	-4
<u>Lang Tilpas tabelrække</u>	67.102	74.172	65.671	57.535	11	-2	-14
Gammel Kongevej	9.569	10.926	8.085	10.522	14	-16	10
Vesterbrogade	16.143	17.744	14.251	17.292	10	-12	7
Istedgade	11.974	13.195	10.753	13.174	10	-10	10
<u>Østerbrogade</u>	23.161	24.561	20.395	19.189	6	-12	-17
<u>Store Kongensgade</u>	9.794	13.067	8.990	10.535	33	-8	8
Bredgade	12.592	15.331	15.486	12.479	22	23	-1
Jagtvej s. Tagensvej	23.092	23.674	29.280	23.060	3	27	0
<u>Kalkbræderihavngade</u>	13.453	32.041	31.964	28.335	138	138	111
Amager Strandvej	14.415	22.846	9.689	12.930	58	67	-10
<u>Kløvermarksvej</u>	8.822	18.154	18.072	14.770	106	105	67
Ørestads Boulevard	9.989	15.027	14.501	14.381	50	45	44
Center Boulevard	7.374	11.529	10.962	10.843	56	49	47
<u>Helsingørmotorvej v TSA 1</u>	67.321	99.006	101.061	122.703	47	50	82
Lyngbyvej v TSA 1	10.852	16.065	19.183	26.862	48	77	148
Lyngbyvej samlet	78.173	115.071	120.244	149.565	47	54	91
Havnetunnel	0	0	27.433	70.659			

Alle trafikberegningerne bygger i øvrigt også på, at hele den tidligere regerings vejplan fra 2019 gennemføres. Gennemførelse af planen vil indebære store vejudbygninger i hele landet - også på Sjælland.

Det er helt uacceptabelt, at man indregner denne plan eftersom den ikke har flertal i Folketinget efter valget i 2019. Her en oversigt over projekterne på Sjælland. Bemærk at havnetunnel er indtegnet som brugerfinansieret. Som nævnt ovenfor viser de nu foretagne undersøgelser, at det ikke kan lade sig gøre. Der mangler mindst 20 mia. kr. (skattekroner) til en evt. havnetunnel. Uanset finansieringsmåden er en havnetunnel dog ikke acceptabel. Den er for ødelæggende.



Kilde: <https://www.regeringen.dk/media/6531/aftale-om-et-sammenhaengende-danmark-investeringsplan-2030.pdf>

I den såkaldte ”basisfremskrivning” er der - udover anlæg af de mange vejprojekter - tillige indregnet billigere og billigere bilkørsel år for år og højere takster år for år i kollektive transportmidler.

Der er derimod ikke indregnet, at Københavns kommunes klima- og trafikale målsætninger skal opfyldes. Og ej heller at nationale og internationale klima- og miljømålsætninger skal opfyldes.

Derfor er en sådan ”basisfremskrivning” ikke rimelig. Det er ”grønvaske” af Lynetteholm og en havnetunnel. ”Basisfremskrivningen”, er efter vores opfattelse urealistisk, miljøskadeligt og i åbenbar modstrid med alle trafikale og miljømæssige målsætninger. Vejnettet er i øvrigt i forvejen presset. Dette pres i ”spidstimen” består primært af pendlerbiler med i gennemsnit 1,05 person pr. bil. Vejplanerne tager udgangspunkt i, at disse næsten tomme pendlerbiler selv i ”spidstimen” skal kunne komme frem med højest tilladte hastighed. Koste hvad det vil.

Tricket med først at fremskrive trafikmængden langt ud i fremtiden – uanset om det er ønskeligt og der er plads eller ej - er ikke udtryk for redelig planlægning, men kun egnet til at vildlede borgerne.

Det påstås jfr. nedenfor, bl.a. at trafikken på Knippelsbro og Langebro reduceres med hhv. 27 og 22 %. Det er ikke korrekt jfr. skemaet overfor. Og at trafikken vil falde i store dele af København (grønne streger) er heller ikke korrekt. Der nævnes end ikke hvad man sammenligner med. De fleste læsere vil nok tro, at der vil komme mindre trafik alle steder, hvor der er grønne streger. Hvordan skulle man tro andet med det ordvalg og valg af illustration.

Bemærk i øvrigt den kraftige merbelastning (udover basisfremskrivning af trafikmængden) af bl.a.

Lynghbyvejen, Nordhavnsvejen, Helsingørmotorvejen og veje på Østamager:

Her en officiel men fuldkommen misvisende beskrivelse af effekterne af en Havnetunnel/Østlig Ringvej.

Det fremgår således ikke, at udgangspunktet er en ”basisfremskrivning” af trafikken i København med ca. 30 % til 2050. Derfor vil de fleste ”grønne veje” på kortet være sorte, hvis man sammenligner med dagens situation. De ”røde veje” vil være røde, men med federe streg, idet der både er en ”basisfremskrivning” af trafikken og en effekt af Lynetteholm og en havnetunnel:

Trafikalt billede med Østlig Ringvej

Hovedscenarie: Uden brugerbetaling og uden trafiksanering

- Stor aflastning af trafik gennem hele København. Aflaster fx trafikken på Knippelsbro og Langebro med hhv. 27% og 22%. Amager Strandvej med 43%
- Tidsbesparelse i trafikken på 2.500.000 timer/ år i hovedstaden.
- Brugerbetaling er hverken rentabel eller en god løsning for trafikafviklingen.
- Uden brugerbetaling flytter Østlig Ringvej mange biler ud af Indre By, selv uden trafiksanering.
- Stort set ingen omvejskørsel (røde streger).



Kilde: Københavns Kommune, Præsentation for lokaludvalg 5. oktober 2020.

Det bruges ofte som et argument for en havnetunnel, at Indre By – især den historiske plads Kgs. Nytorv - ville blive ”aflastet”. Her udtalt af tidligere overborgmester Frank Jensen:

”Jeg tror, at vi er den eneste hovedstad i Europa, hvor man accepterer, at dele af den indre by fungerer som omfartsvej for biltrafik”, skriver Frank Jensen til politiken.dk. Han henviser til den tunge trafik med Ringvej 2, som går midt ind over Kgs. Nytorv i centrum af København”.

Kilde: <https://politiken.dk/indland/politik/art5417017/Frank-Jensen-Kritik-af-havnetunnelen-er-forfejlet>

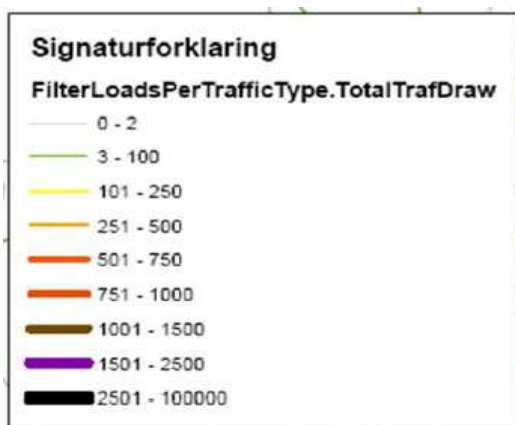
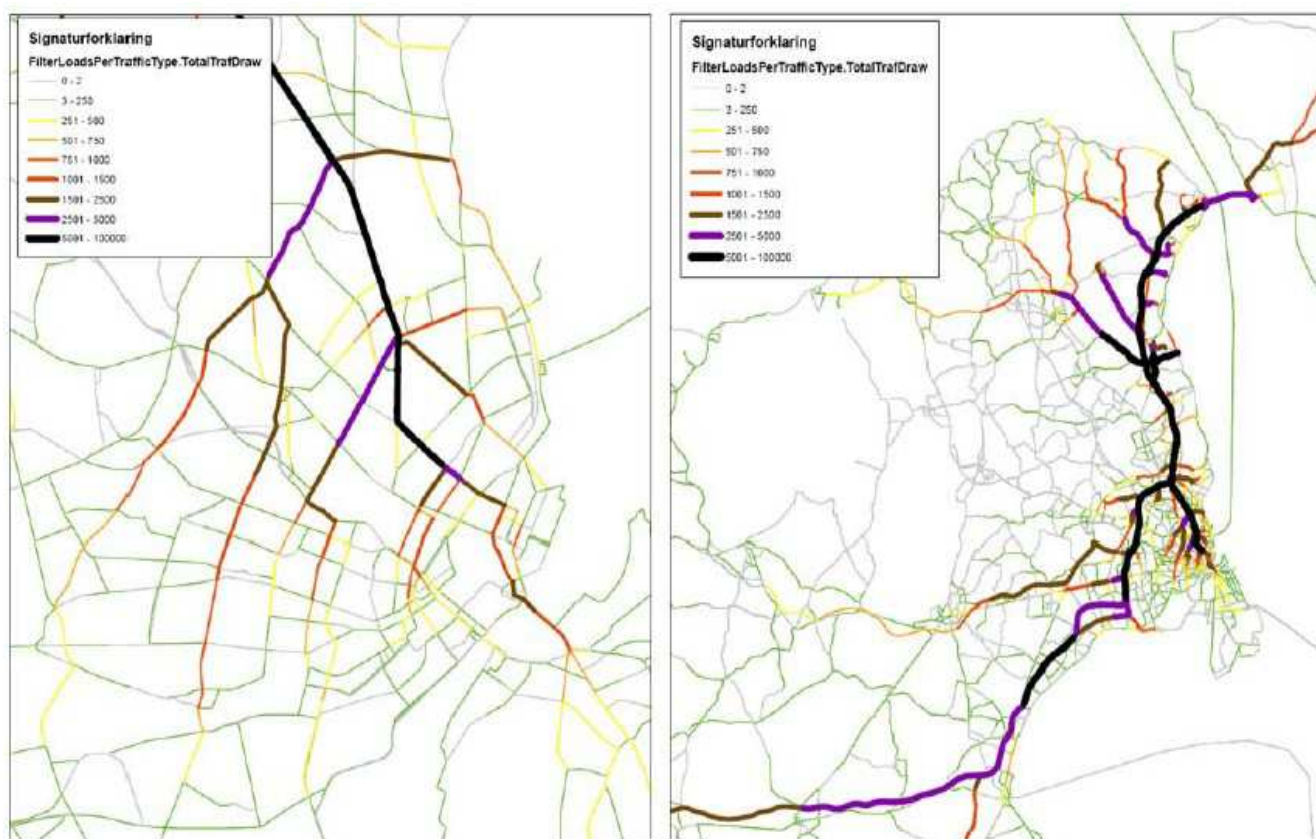
Problemet med dette argument er, at det ikke er korrekt. Indre by og Kgs. Nytorv er kun i meget begrænset omfang præget af gennemkørende trafik til Amager. Derfor vil en evt. aflastning ved anlæg af en havnetunnel være lille.

Biltrafik ad Helsingørmotorvejen

Figuren nedenfor viser personbiler, der passerer et snit på Helsingørmotorvejen ved Gl. Holte (hvor de kommer fra og kører til). Til højre det samlede billede, til venstre destinationer i København.

Som det fremgår af figuren har den langt overvejende del af biltrafikken fra Helsingørmotorvejen mål på Sjællandssiden og kører altså ikke gennem Indre by til Amager. Den fordeler sig ligeligt mod

København, Vestegnen og fjernere steder på Sjælland.



Kilde: Vejtrængsel, Materiale, Trængselskommissionen. DTU-Transport. Professor Otto Anker Nielsen

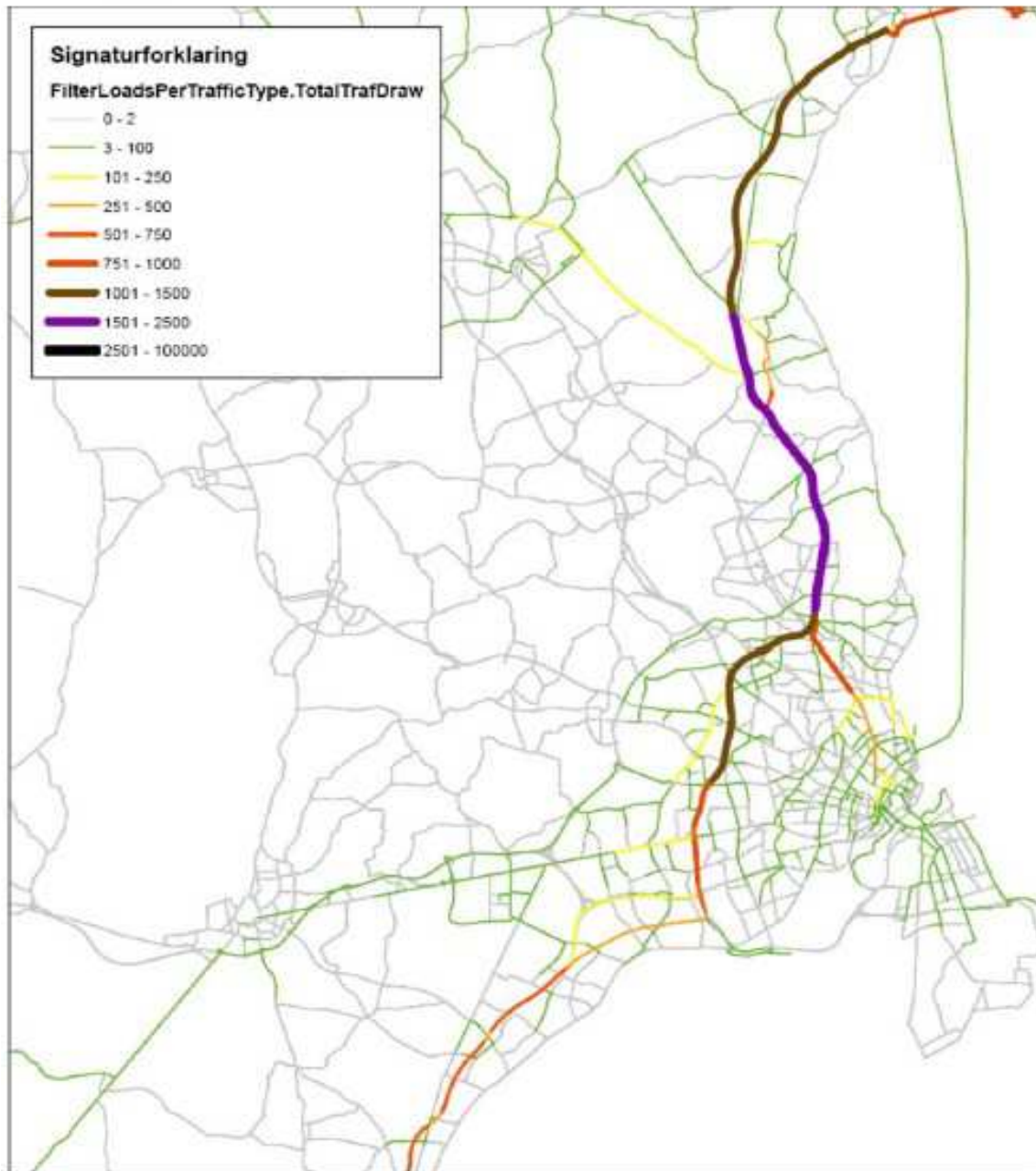
Havnetunnel vil ikke fjerne tung trafik af betydning fra Kgs. Nytorv

Frank Jensen bruger i citatet ovenfor også tung trafik på Kgs. Nytorv som argument for en havnetunnel. Frank Jensen fik også i budgetaftale for 2021 om Lynetteholm og Havnetunnel indføjet dette argument "Østlig Ringvej skal trække biler ud af byen - især tung transport". Det er hverken korrekt hvad angår biltrafik eller tung trafik. Her graf nedenfor viser hvor lastbiltrafikken fra Helsingørmotorvejen skal hen. Den skal ikke gennem Indre by og videre til Amager.

Der er meget lille (om nogen) lastbiltrafik som en havnetunnel vil kunne fjerne fra Kgs. Nytorv.

Lastbiltrafikken er i øvrigt faldet kraftigt i København gennem mange år. Fra 2000 til 2011 faldt den tunge trafik over kommunegrænsen med 42,3 % og med 44,5 % over søsnittet.

Figur 29 viser lastbiltrafik ad Helsingørmotorvejen. Det ses, at hovedparten af lastbiltrafikken her er fjerntrafik, og kun en meget lille andel har mål i Centrum af København.


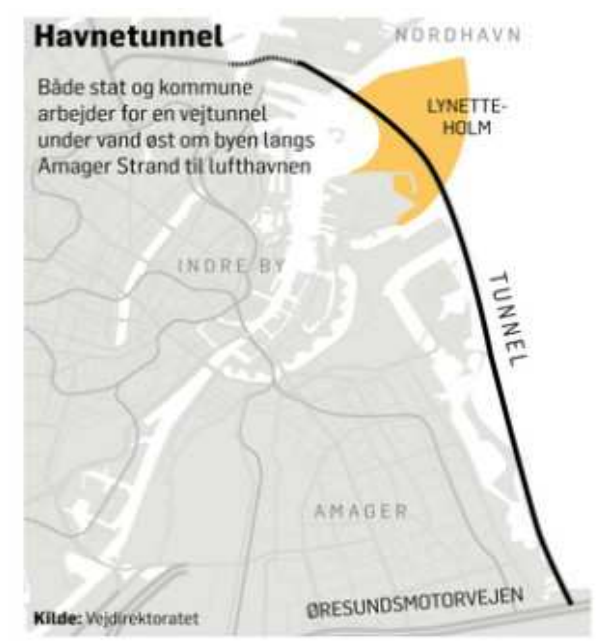


Figur 29 Analyse af flaskehalse. Helsingørmotorvejen, snit ved Gl. Holte. Lastbiler

Kilde: Vejtrængsel. Materiale, Trængselskommissionen. DTU-Transport. Professor Otto Anker Nielsen

Det er naturligvis afgørende at kende trafikstrømmene for at kunne vurdere hvad en havnetunnel fra Nordhavn over Refshaleøen til Amager og videre langs Østamager til Lufthavnen/Amagermotorvejen vil betyde.

Man kan på her sammenligne biltrafikstrømmene med den bebudede havnetunnel.

Trafikstrømme i København. Årsdøgntrafik.	Den af interessenterne foretrukne havnetunnelmodel. Med tilslutningsanlæg ved Lynetteholm og Prøvestenen.
	

Som man kan se vil det - bortset fra biler der kommer nordfra fra Lyngbyvejen, Strandvejen og enkelte andre veje nordfra samt syd fra fra dele af Østamager - være svært at se hvilke bilister en sådan havnetunnel vil kunne tiltrække.

I en tidligere rapport "Østlig havnetunnel i København" nåede Transportministeriet frem til, at ca. 40% af trafikken i en havnetunnel vil komme fra Gentofte, Lyngby-Taarbæk og Søllerød, (heraf udgør Gentofte kommunes andel de 25%).

I de nye rapporter skrives sådan: "Hvem vil benytte Østlig Ringvej? Størstedelen af de bilister, der i fremtiden vil benytte Østlig Ringvej mellem Sjælland og Amager, kører mellem på den ene side Nordsjælland, de nordlige forstæder, det nordlige København - og på den anden side det nordøstlige og østlige Amager (herunder Lufthavnen og Øresundsforbindelsen)."

Kilde: https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2020-08/%C3%98stlig%20Ringvej_RESUMERAPPORT.pdf

Der kan ikke være megen tvivl om, at næsten enhver motivation til at lade bilen blive hjemme i disse velhavende kommuner nord for København vil fordufte hvis man bygger en havnetunnel. Det vil f.eks. være meget tillokkende at bruge bil i stedet for tog til Lufthavnen. En sådan havnetunnel vil derved undergrave alle de pæne intentionen om bedre miljø, idet den vil være en trafikgenerator, der vil gøre det ekstremt attraktivt at bruge privatbil frem for andre transportmidler.

Tidligere planchef i Københavns Kommune, Holger Bisgaard kom i ovennævnte kronik med disse vurderinger:

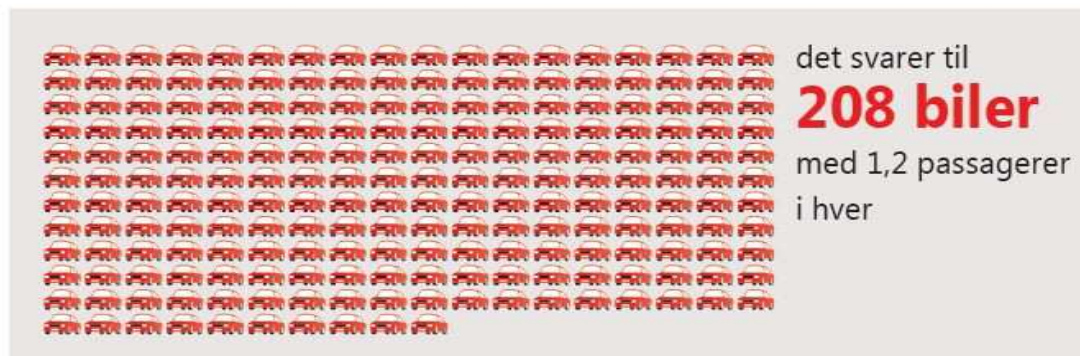
”Det er også tankevækkende, at den tidligere overborgmester har sagt ja til, at københavnernes via Lynetteholm skal betale for en motortrafikvej rundt om byen, som undersøgelserne viser er mest til gavn for borgerne i Nordsjælland og omkring lufthavnen. Bare alene den årlige drift vil koste Københavns Kommunes skatteydere mere end 200 mio. kr.”

”Hvis blot der fortsættes med de nuværende trafikinvesteringer – herunder en havnetunnel – vil biltrafikken stige, og trængslen blive forstærket. Derfor er ønsket til en ny overborgmester, at vedkommende tænker mere cykel, gang og kollektiv trafik ind end bilfremkommelighed, som der har været meget vægt på de seneste ti år”.

”Enhver, der arbejder med byplanlægning og med trafikforhold, ved, at en bys struktur bestemmes af, hvordan den betjenes trafikalt – her har politikerne valgt at betjene en by først og fremmest med biler og derefter med metro uden at inkorporere en cykelstruktur fra starten. Hvordan fastholder byen sit image som verdens bedste cykelby? Tænk, at politikerne i verdens bedste cykelby har godkendt en principaftale med staten, som ikke indeholder et ord om, hvordan et nyt byområde til 35.000 indbyggere og 35.000 arbejdspladser skal betjenes med cykler, og hvordan man på cykel skal komme fra Lynetteholmen til Nordhavnen uden at passere Indre By? Og det er heller ikke kommet ind i aftalerne efterfølgende”.

Se hele kronikken: <https://politiken.dk/debat/kroniken/art8036626/Ret-op-inden-det-er-for-sent?fbclid=IwAR3yZgZIJGwaU5EDegb1TSIVR9afkvPiNGKEFdtSVISQ7SQYhCO6WUD-cLI>

Københavns kommune satser primært på biltrafikken, selvom biler fylder mest i forhold til hvor mange personer de transporterer. Her en illustration vedr. den kommende Odense Letbane. Der er tilmed nu kun i gennemsnit 1,05 person pr. bil i pendlertrafikken. Cykeltrafikken er også meget nøjsom hvad plads angår



Brugere af en havnetunnel vil nok - stort set - kun være folk, der skal bo eller arbejde i det bebudede nybyggeri. Det er jo nok også baggrunden for en meget ringe betalingsvillighed for kørsel i tunnelen, som undersøgelserne viser.

Tilhængere af projekterne har derfor fravalgt brugerbetaling fordi for få ville benytte tunnelen (se skemaet ovenfor). For de fleste nuværende beboere og pendlere vil en havnetunnel give store omveje. Derfor vil en havnetunnel heller ikke give mindre biltrafik af betydning i Indre by end i dag.

Hvis man vil have mindre biltrafik i Indre by så skal man - udover at indskrænke vejkapaciteten - også reducere antallet af alle typer parkeringspladser kraftig og gennemføre en betalingsordning af rimelig høj størrelse for alle typer p-pladser – bortset fra handicapparkering. Dertil kommer at man kan indføre roadpricing til styring af trafikbelastningen

En sådan trafiksanering m.m. kunne jo gennemføres hurtigt uden en havnetunnel. Man kan finde inspiration i dette et forslag:



Figur 0-2. Hovedforslag for trafiksaneringsplan (også omfattet som variant C i rapporten).



COWI

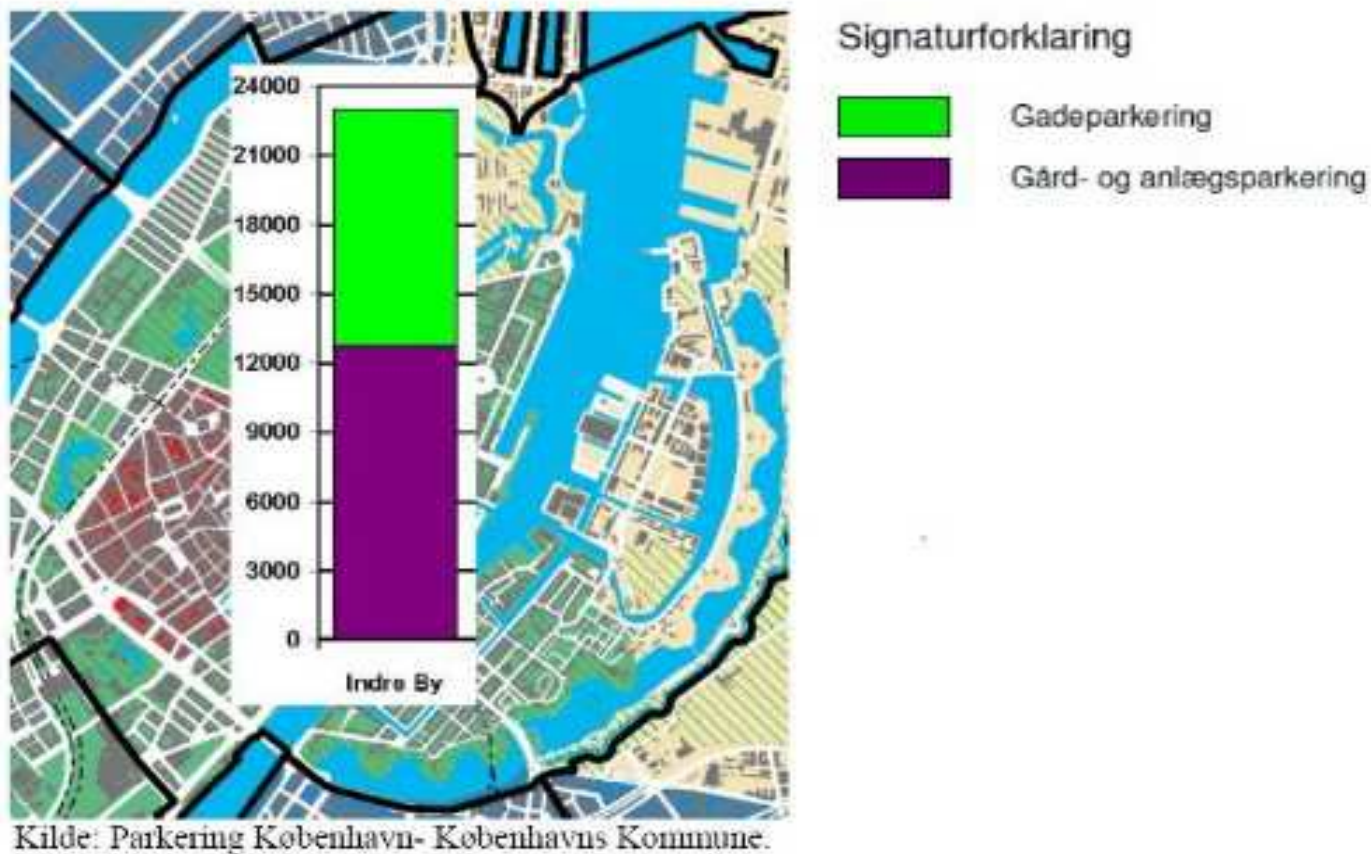
LYTT

Urban & Landscape
Architecture

Kilde: https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2020-08/Trafiksaneringsplan_20200819.pdf

Ud fra analyser af trafikstrømmene må formodningen være, at en meget stor del af dem der kører til indre by kommer derind fordi det er attraktivt og bekvemt, bl.a. fordi de har gode parkeringsforhold ved deres arbejdspladser.

Denne oversigt over parkeringspladser i Indre by er af lidt ældre dato. Siden da er antallet af private p-pladser på private arealer eller i ”konstruktion” steget meget. Og mange flere er på vej. Københavns Kommune laver – trods gentagne opfordringer mange mange år – ikke nogen løbende opdatering vedr. det samlede antal parkeringspladser.



Den lette adgang til p-pladser for pendlere stimulerer naturligvis i udpræget grad brug af bil.

Her oplysning om parkering opdelt efter arbejdskommune:

Arbejdskommune	Adgang til parkering ved arbejdsplads	Procentfordeling
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	73
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	27

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Letbaner i stedet for mere metro

Letbaner er en effektiv, hurtigere og billigere måde at sikre kapaciteten for den kollektive trafik end bygning af mere metro. Her et forslag til letbaneudbygning fra Letbaner.dk:



2) Begrundelse: Deponi af overskudsjord – Plads til overskudsjord fra byggeri og anlæg

Kommentarer: Jord er en ressource og derfor ikke noget man bare skal skaffe af vejen på 10-14 meters dybt vand i Øresund.

By & Havn skal bruge ca. 80 mio. tons jord til anlæg af Lynetteholm. COWI har beregnet at en opfyldning af Lynetteholm kan sende 72 lastbiler gennem byen hver time i ti timer om dagen i op til 30 år.

Hvor er jorden til opfyldning i Nordhavn kommet fra de senere år:

	Direkte fra byggepladser	Via karteringsanlæg	Samlet
Fra KBH og FRB	45 pct.	25 pct.	70 pct.
Udenfor KBH og FRB	5 pct.	25 pct.	30 pct.
Samlet	50 pct.	50 pct.	100 pct.

”I perioden 2018-2019 udgjorde jord fra metro ca. 10 pct. af de tilførte mængder, mens tilførslerne fra metro og Nordhavnsvej i gennemsnit har udgjort ca. 25 pct. for hele perioden 2012-2019”.

”Fremadrettet er der grund til at antage, at der vil komme tilsvarende jordtilførsel til Lynetteholm (i absolutte mængder) fra tilsvarende projekter i København. Det drejer sig bl.a. om overskudsjord fra anlæggelse af en ny metro til betjening af Lynetteholm samt overskudsjord fra anlæg af Østlig Ringvej. Et foreløbigt estimat viser, at der vil komme i alt ca. 6 mio. tons jord tilsammen fra disse to projekter. Det afhænger dog naturligvis af, hvilke linjeføringer og anlægstekniske løsninger der vælges for metro- og vejbetjening af Lynetteholm”.

Kilde: Transportudvalget 2020-21. Spørgsmål 50.

Kilde: <https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/tru/spm/50/svar/1714659/2282742.pdf>

Man skal i stedet reducere mængden og genanvende jorden til bedre formål. Det er endvidere uklart hvor meget jord der overhovedet er i ”overskud” og derfor skal deponeres, hvis København f.eks. vælger mere miljøvenlige trafikale løsninger end den kraftige satsning på øget bilbrug, p-anlæg og metroudbygning

Som eksempel kan nævnes en reduktion af kommunens krav om bygning af p-pladser i kældre ved nybyggeri til privatbiler - herunder pendlere. Derved reduceres mængden af jord kraftigt.

F.eks. blev der ved byggeri på Postgrunden bag Københavns Hovedbanegård udgravet plads til flere underjordiske etager til ca. 1500 biler, selvom beliggenheden ikke kan være mere stationsnær. Der burde kun være bygget p-pladser til handicappede bilister og service- og lasttrafik. Nu vil de 1500 p-pladser tilmed dagligt indebære op til 9.000 ekstra bilkørsler til/fra området.

Ved at satse på letbaner på overfladen vil der stort set ikke komme såkaldt ”overskudsjord” fra kollektive trafik anlæg.

- **Ny metro og Østlig Ringvej vil bidrage med store mængder jord. Metoder til jordtransport og jordmængder skal undersøges i miljøvurderingen af disse projekter.**

Kilde: ”Lynetteholm. Status for Miljøkonsekvensvurdering”. Præsentation for de blå forbund. By & Havn. 17. november 2020.

Det er ret så grotesk, at jord fra byggeri af en miljøskadelig biltrafikgenererende havnetunnel og en metro, som kunne konverteres til en letbane skal være en væsentlig faktor i forbindelse med fremskaffelse af jord til anlæg af Lynetteholm. Der skal i øvrigt bruges jord til den nedenfor skitserede stormflodssikring. På den måde vil den blive nyttiggjort og ikke blot deponeret i et hul i Øresund. Det forventes i øvrigt at der skal skaffes jord fra store dele af regionen for at fylde ”hullet”.

Jordressourcen er et problem over hele landet. Region Hovedstaden skriver f.eks. sådan på deres hjemmeside

”Hvert år flyttes mange millioner tons overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter. Det foregår i lastbiler, der efterlader store CO2-udledninger, støj og partikelforurening, og belaster især gader i byområder ift. trafiksikkerhed. Mange bygherrer overser, at overskudsjord ikke bare er et restprodukt, men en ressource af økonomisk værdi, hvis jorden håndteres lokalt og rigtigt ”

Den nye råstoflov vil i øvrigt pålægge regionerne at alt råstof som jord og grus de næste 12 år skal komme fra egen region, altså enorme grusgrave i regionen med al den byggeaktivitet der er lagt op til. Det taler også imod at hælde alt jord i et hul i Øresund.

Kilde: Region Hovedstaden. Om jordressourcer/råstoffer. Se Punkt 2 med bilag
https://www.regionh.dk/politik/nye-moeder/Sider/Moede_i_regionsraadet_den_17.november_2020.aspx#2_itemID_65480

Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi

Den 16. juni 2020 blev der indgået en aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet) og Venstre, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet om Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi
I aftalen er der dette vigtige punkt under punt **IV**.

En stærk genanvendelsessektor

”Der arbejdes for en løsning, hvor kommunernes anvisningsret- og pligt for jord, som er affald, ophæves, så virksomheder frit kan vælge, hvor de afleverer jord. Samtidigt udfases kommunale jordbehandlingsanlæg på sigt efter en rimelig overgangsperiode, der bl.a. tager hensyn til kommunale investeringer. Regler om bortskaffelse og anvendelse af forurenede jord opretholdes, så der fortsat skal ske anmeldelse af jordflytninger”.

Kilde: <https://www.regeringen.dk/media/9591/aftaletekst.pdf>

Denne aftale må betyde, at det bliver slut med at betragte jord som ”overskudsjord”, der blot kan hældes i et hul i f.eks. Øresund. Jord er en ressource der skal håndteres miljømæssigt forsvarligt og genanvendes direkte på stedet eller i nærområdet. At transportere jorden i stort omfang rundt i vore byområder til etablering af Lynetteholm er ikke forsvarligt. Man må også minimere mængden af ”overskudsjord” gennem sin trafik- by, - byggeplanlægning. Som det fremgår af denne slide fra By & Havn om et 0-scenarie er reduktion af ”overskudsjord” og anden brug af jorden ikke noget som optager By & Havn. Det er en alt for ringe og useriøs vurdering af alternativer.

0-scenariet for MKR'en af Lynetteholm

0-scenariet: Hvad hvis Lynetteholm *ikke* bliver etableret?

- **Klimasikring.** Der skal bygges et dige mellem Nordhavn og Refshaleøen iht. Københavns Kommunes Stormflodsplan 2017.
- **Jordmodtagelse.** Der findes ikke kendte alternativer i Københavns omegn, som kan modtage overskudsjord i større målestok. Overskudsjord fra byggepladser skal transporteres over større afstande.

3 Begrundelse: Stormflodssikring. Beskytter København mod stormflod fra nord

Kommentarer: At sikre København mod stormflod er et godt formål, men denne sikring skal ikke kun være fra nord. Lynetteholm er tilmed kun en *delvis* sikring mod nord. Der *omtales* en eventuel sluseport som tillægssikring mod nord, men den er ikke med i projektet og mod syd er der ingenting med i projektet.

Truslen om stormflod er tilmed større fra syd end mod nord. En effektiv stormflodssikring både mod nord og syd er grundigt analyseret af COWI. Den kan sikre hele byen bedre og koste 2-3 milliarder kroner. Der er derfor ingen grund til at bygge en Lynetteholm for at få en beskedent og delvis stormflodssikring i en retning. Den nedenfor beskrevne effektive stormflodssikring mod nord og syd kan tillige bygges relativt hurtigt.

København kan stormflodssikres. ”Dæmninger til 2-3 milliarder kroner er ifølge nye undersøgelser den billigste måde at sikre københavnernes mod stormflod. Derimod er forhøjede kajkanter og sluser ved kanalerne en dyr stormflodsbeskyttelse”



”Så er det bedre og klart billigere at beskytte hovedstaden med en ydre sikring i form af en barriere ved Nordhavnen og Kalveboderne og derudover forhøje den øvrige kystlinje ud mod Øresund, herunder det eksisterende dige på Amager. En løsning til 2-3 milliarder kroner.

”Det siger Lykke Leonhardsen, enhedschef i Byens Udvikling i Københavns Kommune. Hun oplyser, at kommunen blandt andet arbejder med muligheden for at anlægge en dæmning med sluseporte, som kan hæves i tilfælde af stormflod i den nordlige og sydlige del af Københavns Havn. I nord skal området mellem Nordhavnen og Refshaleøen sikres, mens der i syd kan opføres en dæmning ved Kalveboderne”

”Efter stormen Bodils hærgen i december 2013 er stormflodssikring rykket højere op på dagsordenen. Selvom stormfloden holdt sig til at skvulpe op over kajkanten, nærmede vandstanden på 170 cm over daglig vande sig det problematiske niveau. Kommer vandstanden op omkring 2 meter over daglig vandstand, går det potentielt ud over beboelsesejendomme og forhindrer samfærdsel.” ”Ud fra de nuværende risikovurderinger bliver det alvor om 20-30 år,” siger Lykke Leonhardsen”.

”Men den ydre sikring med diger, ø-netværk, der skærmer indløbene til havnen, og hvor sluser kan lukkes ved stormflod, ser ud til at vinde, først og fremmest på pris, men også fordi det ved normal vandstand sikrer vandgennemstrømning og sejlads”.

”Ifølge Lykke Leonhardsen bygger den ydre stormflodssikring på et forslag fra Cowi, og i kommunens arbejde med det bliver der også skelet kraftigt til Kystdirektoratets idéer om at tænke rekreative aspekter ind i klimatilpasningen”.

Kilde: Ingeniøren og Klimatilpasning 24-04-2014

<https://www.klimatilpasning.dk/aktuelt/nyheder/2014/april/koebenhavn-stormflodssikres/>

4) Påstand: Dæmper prisudviklingen på boligmarkedet – Lynetteholm, Kløverparken og Refshaleøen skaber plads til ca. 50.000 indbyggere.

Kommentar: Der er ingen dokumentation for, at der vil ske dæmpning af prisudviklingen ved de nævnte projekter. Det er heller ikke ønskværdigt at placere 50.000 indbyggere i det yderste hjørne af København og Sjælland med deraf følgende trafikale belastninger. Og slet ikke på endnu ikke eksisterende arealer som Lynetteholm.

Tidligere planchef i Københavns Kommune, ekstern lektor og arkitekt m.a.a. Holger Bisgaard har i ovennævnte kronik i Politiken den 8. januar 2021 kommenteret påstanden sådan:

”Frank Jensen fulgte ønsket om flere boliger op med et massivt fokus på at få bygget så mange boliger som muligt, hvilket har hvilet på den hypotese, at blot der blev bygget flere boliger, så ville priserne blive lavere – udbud- og efterspørgsel-mantraet. Men sådan virker boligmarkedet ikke. Der findes ikke historiske eksempler på, at massivt boligbyggeri giver lavere priser. Det skyldes, at der så skulle være et overudbud af boliger i forhold til efterspørgslen, men inden der kommer flere boliger, end markedet kan bære, er investorerne holdt op med at bygge. F.eks. bliver mange boliger bygget i projektsalg så de bliver først bygget, når de er solgt.

Der er ingen storbyers boligboom, der har ført til lavere priser, det være sig London, Stockholm eller Oslo, og altså heller ikke det københavnske. Boligerne er siden 1980'erne gået fra at være et marked, hvor almindelige mennesker kunne finde et sted at bo, til i højere grad være et marked, hvor finanskapitalen kan tjene penge. Boliger ser ud til kun at falde i pris når der er finanskriser eller lignende forhold, som vi for alt i verden skal prøve at undgå. Frank Jensens fokus på flere boliger har betydet meget høje bebyggelsesprocenter og er gået ud over mulighederne for at skabe en attraktiv by.”

”Frank Jensens fokus på flere boliger har betydet meget høje bebyggelsesprocenter og er gået ud over mulighederne for at skabe en attraktiv by.

Se blot på Enghave Brygge eller det massive byggeri på Østamager, som ikke opfylder de arkitektoniske mål, kommunen har, og heller ikke giver de attraktive byrum, som byen ellers er så berømt for. Byggeaktiviteten har således været høj, men de billige boliger få”.

”Frank Jensens fokus på at bygge så mange boliger som muligt er gået ud over at skabe grønne arealer og gode rum mellem husene. Da boligbyggeriet skulle fremmes omkring 2000, var et mål om forbedring af de grønne arealer en af måderne at tiltrække investorer på. Derfor fik vi Amager Strandpark, badning i havnen, Prags Boulevard, Sønder Boulevard og en række lommeparker”.

”Det fokus har der ikke været de sidste ti år. De mest spektakulære tiltag har været indretning af en legeplads m.v. på taget oven på et parkeringshus i Nordhavn, Lüders Konditæg, og Copenhagen Hill til de skisportsinteresserede og dem, der gerne vil nyde udsigten.

Gode projekter, men det grønne mangler. Det grønne har ikke været i fokus hverken i Nord- eller Sydhavnen, på Østamager m.v. De grønne arealer er tilmed ikke blevet flere, men faldet med 1,4 procent (2011-2018) i København ifølge en undersøgelse fra SMVDanmark og det på trods af, at byen har fået flere indbyggere. Det grønne areal per indbygger er således faldet markant i de seneste ti år, hvilket står i skærende kontrast til andre storbyer, som arbejder massivt på flere grønne arealer. Samtidig har anvendelsen af byens rum mellem husene også en slagside. Bilisterne råder over 66 procent af vej- og gadearealet, cyklisterne kun 7 procent, mens fortove m.v., der anvendes til gang, udeservering, leg m.v., udgør 26 procent”.

For at skaffe finansiering er det iøvrigt ikke kun Lynetteholm der skal anlægges og bebygges. Store dele af Nordøstamager inddrages også for at skaffe arealer nok, der kan bebygges med dyre boliger. Området kaldes nu under et "Østhavnen". Der skal bygges 2,8 mio. etagemeter på Lynetteholm og så 2,3 mio. etagemeter på de tre andre arealer for at skaffe ca. 20 mia. kr.”

Kilde: <https://www.facebook.com/Amager-mod-overfl%C3%B8dige-havnetunneller-101498925058801>

Bygning af Lynetteholm m.m. og efterfølgende boligbyggeri og erhvervsbyggeri på de nævnte områder må forventes at blive meget dyrt. Der er i øvrigt mere behov for grønne områder end massivt bolig- og erhvervsbyggeri på Kløvermarken og Refshaleøen. Også i Nordhavn bør der være langt mere natur end der er lagt op til.

Mellem 2035 og 2050, dvs. når Østlig Ringvej efter planen står klar og byudviklingen i de planlagte store byudviklingsområder langs havnen er påbegyndt, vil væksten - ifølge udspillet - i Hovedstadsområdet på 2,5 % alene finde sted i Københavns Kommune. I alle andre kommuner i Hovedstadsområdet sker der ingen vækst i befolkning og arbejdspladser. Der lægges altså op til at Københavns Kommune tager hele udviklingen på bekostning af alle de andre kommuner.

Den samme koncentrationstendens får betydning for udviklingen indenfor Københavns kommune: vækst i befolkning og arbejdspladser vil alene finde sted i tre bydele: Indre By, Østerbro og Amager Øst. I alle andre bydele stagnerer eller reduceres befolkning og arbejdspladser.

Så placeringen af hele væksten i nye bydele langs Københavns havn vil foregå på bekostning af det øvrige Sjællands udvikling.

Der er i øvrigt en tendens til, at det er blevet mindre attraktivt at flytte til København.

Tankerne om de massive udbygninger i Københavns kommune er bl.a. affødt af nogle forestillinger om stor vækst i befolkningstal i København.

Befolkningsudvikling i udvalgte bydele i København

	2015	2035	2050
Refshaleøen	200	5.200	13.400
Lynetten	0	0	6.800
Lynetteholm	0	0	12.200
Kløverparken	0	3.200	8.000
Nordhavn	2.200	13.700	33.800
Hele København	580.300	739.100	797.100

Bilags-tabel 2.1 Den forventede udvikling i befolkningstallet i udvalgte bydele i København frem mod 2050.

Kilder: Københavns statistikbank og Danmarks statistik.

Den udvikling kan der sættes et stort spørgsmålstejn ved. Og er den overhovedet ønskværdig på de planlagte steder. Det mener vi ikke.

Tendenserne er for tiden sådan, at der netto årligt kommer 10.000 unge ind til København og netto 10.000 personer i familiealderen (28-49 og 0-14) ud. Over halvdelen af de ca. 10.000 nyfødte er fraflyttet inden skolealderen.

Farvel København - goddag forstad

”Selvom befolkningstallet i *landsdelen Byen København* (København, Frederiksberg, Tårnby og Dragør) fortsat vokser, er der nu flere personer, der flytter fra *Byen København* end til *Byen København*, hvis man fokuserer på indenlandske flytninger”.

Kilde: Danmarks Statistik: <https://www.dst.dk/da/Statistik/Analyser/visanalyse?cid=28619>

Coronakrisen kan tilmed tænkes, at forstærke tendensen til at flytte fra København:

”Måling: Efter coronakrisen overvejer mere end 50.000 at flytte ud af København

STORBYTRÆTHED: Titusindvis af københavnere har overvejet at flytte ud af storbyen grundet coronapandemien. Selvom langt fra alle vil handle på det, vil coronakrisen sandsynligvis sætte yderligere skub på tendensen til, at flere søger mod forstæderne, vurderer ekspert.

Det viser en måling blandt borgere over 18 år fra Københavns Kommune, som Epinion har foretaget for Altinget.

Blandt de adspurgte svarer 14 procent, at de enten er helt eller delvist enige i, at coronakrisen har fået dem til at overveje, om det vil være bedre at bo i en mindre by end København.

Når man tager højde for den statistiske usikkerhed, der er i den slags målinger, svarer det ifølge Epinion til, at minimum hver tiende eller over 50.000 københavnere har gået med overvejelser om at flytte ud af byen”.

Kilde: https://www.alinget.dk/artikel/maaling-efter-coronakrisen-overvejer-mere-end-50000-at-flytte-ud-af-koebenhavn?fbclid=IwAR31A6_YQVt4v3ceeykA2_SYAnEJODhXe6AcsksF92m9I4WYQUlkdCz-Irs

I store dele af Hovedstadsområdet er der i øvrigt mange byggemuligheder, der hurtigt kan realiseres, som påpeget i Kronikken i Politiken den 24. sep. 2020 skrevet af borgmestre fra Albertslund, Ballerup, Brøndby, Gladsaxe, Herlev, Ishøj og Rødovre. Her et klip:

”Syv vrede omegnsborgmestre: Det er ikke nok at bygge stort og flot i København - der skal også investeres i omegnskommunerne

”De kommende 10 år planlægges der ca. 20.000 nye boliger til mindst 50.000 nye borgere uden for København og Frederiksberg.

Omegnskommunerne arbejder intensivt for at følge med denne udvikling. Men i stedet for at investere i de aktuelle og akutte infrastrukturproblemer, der eksisterer omkring hovedstaden, vælger staten at arbejde videre med udviklingen af en ny ø, som først står færdig om 50 år.

Det virker ærlig talt meget fjernt fra den oplevelse, vi har som borgmestre i omegnskommunerne og for vores borgere og virksomheder.

”Diskussionerne om infrastrukturen til et byggeprojekt, man først regner med at kunne bygge boliger på fra 2035, og som først står færdig i 2070, virker useriøse, når trafikken blot få kilometer udenfor København er ved at sande til. Regeringen satser efter vores opfattelse alt for ensidigt på at byudvikle fremtidens København snarere end at tage sig af de problemer, der står for døren nu: massiv tilflytning til hovedstadskommunerne.

Den prioritering får os til at tænke, at regeringen finder nye projekter mere sexede end det at gøre noget ved de aktuelle problemer. Det giver sig selv, at en stor befolkningstilvækst betyder nye infrastrukturelle problemer: mangel på kollektiv trafik, mere støj og forurening samt mangel på reelle alternativer til bilen.”

Havnetunnel er generelt en rigtig dårlig ting for København

Københavns udvikling har i pæn udstrækning fulgt principperne bag fingerplanen. Desværre er der dog gjort store indhug i det der skulle være grønne kiler mellem fingrene. Desuden er det, der primært var tænkt som en by betjent med kollektive trafiklinjer i fingrene, blevet undergravet af meget massive store motorvejanlæg.

Planene om Lynetteholm m.m. plus en havnetunnel er et yderligere angreb på Fingerplanen. Nærmest et bagholdsangreb på København ved i udstrakt grad at satse på massiv bebyggelse i et ikke stationsnært endnu ikke eksisterende område Lynetteholm. Dertil kommer en havnetunnel, der vil stimulere kørsel i privatbil både til pendling og andre gøremål. Her vil planerne om metroudbygning ikke batte meget som modvægt til den massive udbygning af vejsystemet, der er lagt op til.



I artikel i Ingeniøren 27. september 1996 ”**Havnetunnelen bør opgives**”, af en af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen gør opmærksom på, at det netop har været Københavns fordel, at der ikke er en østlig omfartsvej. Det er noget andre byer misunder København. Han skriver bl.a.:

”Netop det forhold at vi ikke har haft motorgader i og en østlig omfartsvej omkring København, har været afgørende for den trods alt relativt gunstige trafikale situation, som præger København og de centrale bydele, og som mange andre europæiske storbyer i dag misunder os. Byen har skullet udvikle sig i et cirkeludsnit på 150 grader, og det har været grundlaget for en fornuftig aflastning af city”

I samme artikel er der dette citat:

"Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og opnå bedre livskvalitet. Vi er nødt til at foretage nogle klare valg om, hvad det er vi vil have, når det drejer sig om mobilitet i byer. Man kan som bekendt ikke både blæse og have mel i munden". De kloge ord stammer fra miljøkommissær Ritt Bjerregaards kronik/indlæg i Det Fri Aktuelt, den 12. august samme år.”

I 2000 konkludere Københavns Borgerrepræsentationen i øvrigt, at en havnetunnel skaber flere problemer end den løser. Derfor droppede man projektet. Der er ikke siden kommet nye oplysninger, der kan antaste denne konklusion.

Med venlig hilsen

Rådet For Bæredygtig Trafik
Poul Kattler
Kjeld A. Larsen
Niels Wellendorf

NOAH-Trafik
Ivan Lund Pedersen