



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

Kbh. den 27. november 2020

Folketingets Trafikudvalg Københavns Borgerrepræsentation

Derfor siger vi pænt nej tak til tvillingeprojekterne Lynetteholm og havnetunnel

Tankerne om Lynetteholm og tilhørende havnetunnel blev 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 ”kinderæg” der havde 4 formål:

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

Kilde: <https://www.stm.dk/presse/pressemoedearkiv/pressemoede-den-5-oktober-2018/>

Efterfølgende er projekterne beskrevet i forskellige rapporter. Kjeld A. Larsen har gennemarbejdet materialet vedrørende projekterne. Hans redegørelse med bilag ligger her:
<https://baeredygtigtrafik.dk/lynetteholm-og-oesstlig-ringvej-punkterer-klimaambitionerne/>

Her kommentarer til de 4 erklærede formål:

1) Påstand: Mindsker trængsel og forbedrer infrastruktur – Metrolinje og vejforbindelse reducerer trængslen i byen

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 vejanlæg vil tværtimod forstærke trafikbelastningen og gøre det endnu mere attraktivt at vælge bil i stedet for mere bæredygtige trafikformer. Når det bliver nemmere at bruge bil hjælper det ikke noget særligt med lidt mere metro. Det er vores klare fornemmelse, at kun få 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 Regeringen og Folketinget kommet med bud på hvad man kan gøre:
<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 ”prokurator kneb” 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 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

Her 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 tr.san. 2050	korridor Ø uden bet. uden tr.san. 2050	ændring 2015- 2050 basis, %	ændring 2015-2050 med bet. +tr.san., %	ændring 2015- 2050 uden bet. -tr.san., %
<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
Jagtvejs. Tagensvej	23.092	23.674	29.280	23.060	3	27	0
<u>Kalkbræderihavnsgade</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 ville 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 nedenfor en oversigt over projekterne på Sjælland. Bemærk at havnetunnel er indtegnet som brugerfinansieret. De nu foretagne undersøgelser viser, at det ikke kan lade sig gøre. Der mangler mindst 20 mia. kr. (skatte kroner) til en evt. havnetunnel. Uanset finansieringsmåden er en havnetunnel dog ikke acceptabel. Den er for ødelæggende.



<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 nationale eller internationale klimamålsætninger.

Derfor er en sådan ”basisfremskrivning” ikke rimelig. Det er ”grønvaske” af Lynetteholm m.m. 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 til bristepunktet.

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 sober 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. Lyngbyvejen, 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 m.m. 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 stærkt 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.

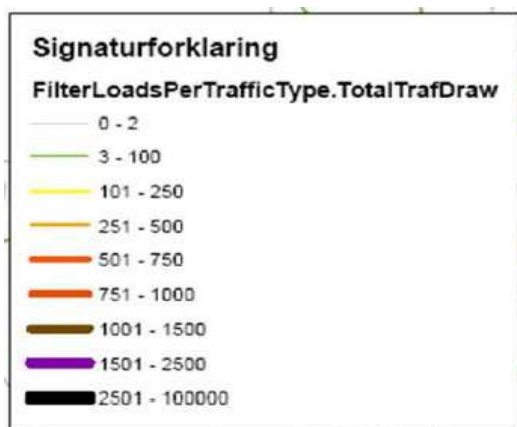
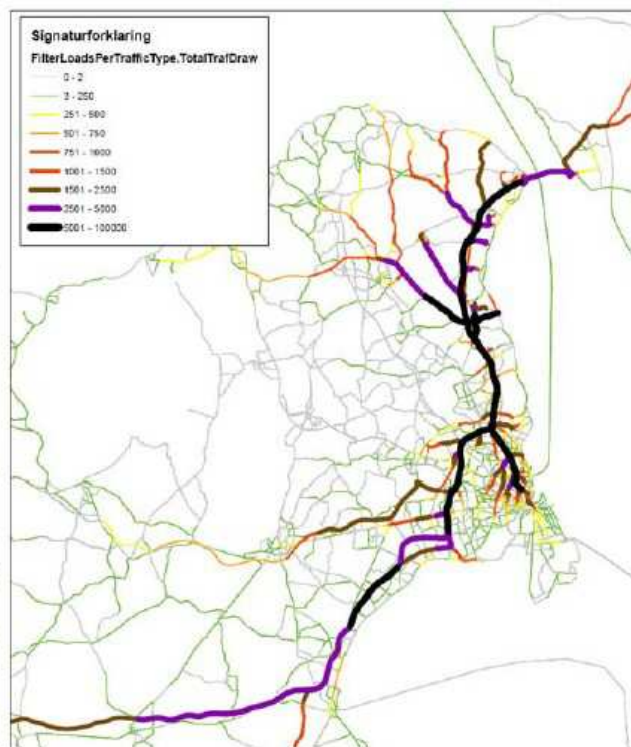
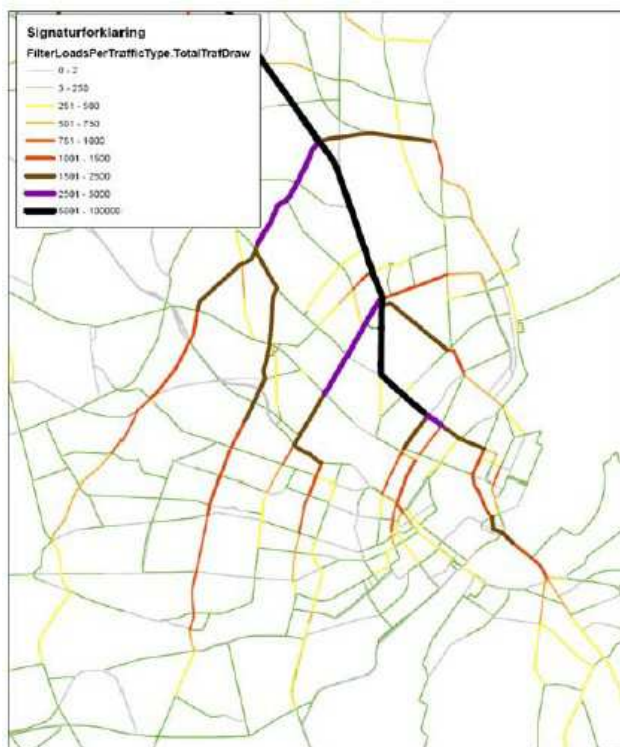
Kilde: <https://politiken.dk/indland/politik/art5417017/Frank-Jensen-Kritik-af-havnetunnellen-er-forfejlet>

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 meget lille.

Biltrafik ad Helsingørmotorvejen

Denne figur 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 grafen 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, Trængselkommissionen. DTU-Transport. Professor Otto Anker Nielsen

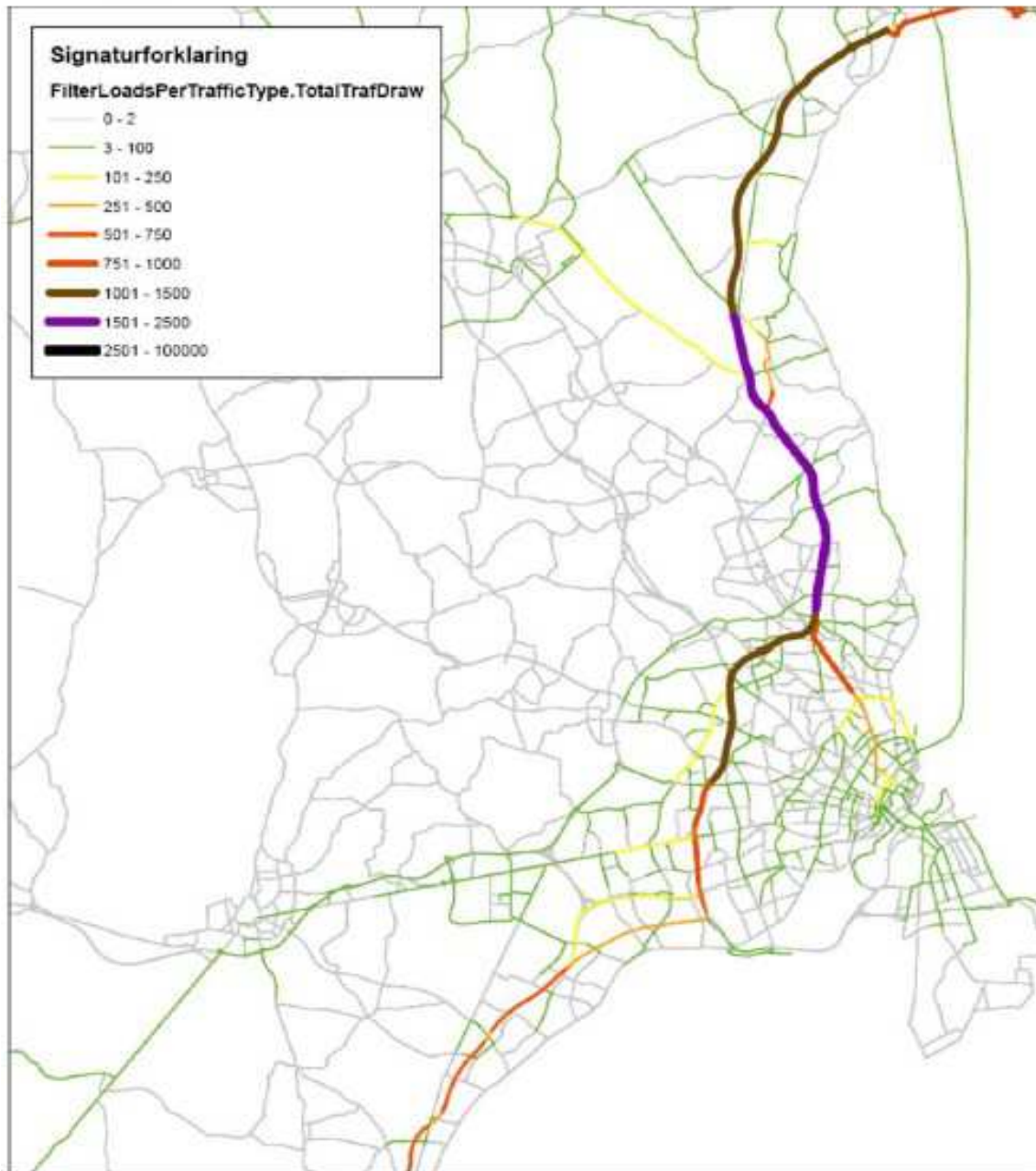
Havnetunnel vil ikke fjerne tung trafik fra Kgs. Nytorv

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 der viser hvor lastbiltrafikken fra Helsingørsmotorvejen 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


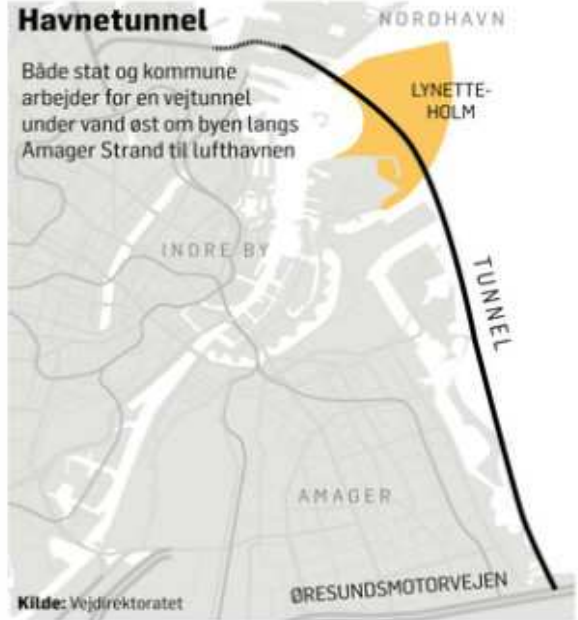
Kilde:

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 komme 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 ministeriet 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 rige kommuner vil fordufte hvis man bygger en havnetunnel. Det vil 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.

DTU Management, Transport Afdelingen, professor Otto Anker Nielsen, har vurderet den trafikale effekt – antal ture - af den skitserede byudvikling sådan:

Forventet persontrafik Til, fra og internt i områderne, men ikke gennemkørende

- Ved ca. 3 ture per indbygger per dag = 240.000
- Ved ca. 3 ture per arbejdsplads = 150.000
- Samlet 390.000 ture

Brugere af en havnetunnel vil nok - stort set - kun være folk, der skal bebo eller arbejde i det bebudede nybyggeri. Det er jo nok også baggrunden for en meget ringe betalingsvillighed for kørsel i tunnelen, som undersøgelserne viser. 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. En sådan trafiksanering m.m. kunne jo gennemføres uden en havnetunnel.. Her kan man finde inspiration i dette et forslag:



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



COWI

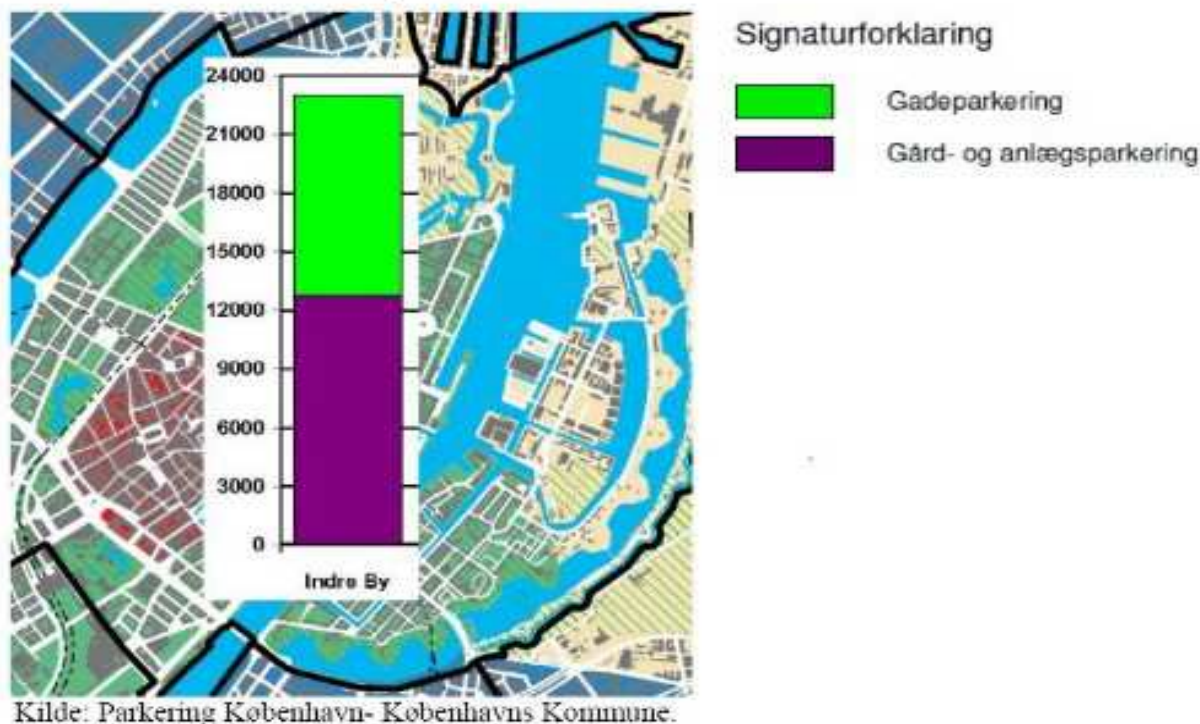
LYTT

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. Der er muligvis kommet lidt færre p-pladser på gader, men antallet af private p-pladser på private arealer eller ”konstruktion” må formodes at være steget meget siden da.



Parkering fordelt efter arbejdskommune fra Transportvaneundersøgelsen. Den lette adgang til p-pladser for pendlere stimulerer naturligvis i udpræget grad brug af bil.

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

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

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



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

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

Der skal bruges 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.

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

Metrobyggeri har betydet jord af god kvalitet både fra tunneludboring og underjordiske stationsanlæg. Det må kunne bruges bedre.

Ved at satse på letbaner på overfladen vil der stort set ikke komme såkaldt "overskudsjord" fra disse trafikanlæg. Letbaner er en effektiv, hurtigere og billigere måde at sikre kapaciteten for den kollektive trafik over havnesnittet end bygning af en ny metro.

Transport- og Boligministeriet har i svar til Transportudvalget bl.a. udtalt følgende om fremskaffelse af jord :

"I forbindelse med opfyldningen i Nordhavn kom ca. 5 mio. tons af jorden fra metro og Nordhavnsvej. 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.
<https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/tru/spm/50/svar/1714659/2282742.pdf>

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. trafikssikkerhed. 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

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. 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 og en havnetunnel for at opnå en delvis stormflodssikring i en retning. Den nedenfor beskrevne stormflodssikring mod nord og syd kan tillige bygges relativt hurtigt.

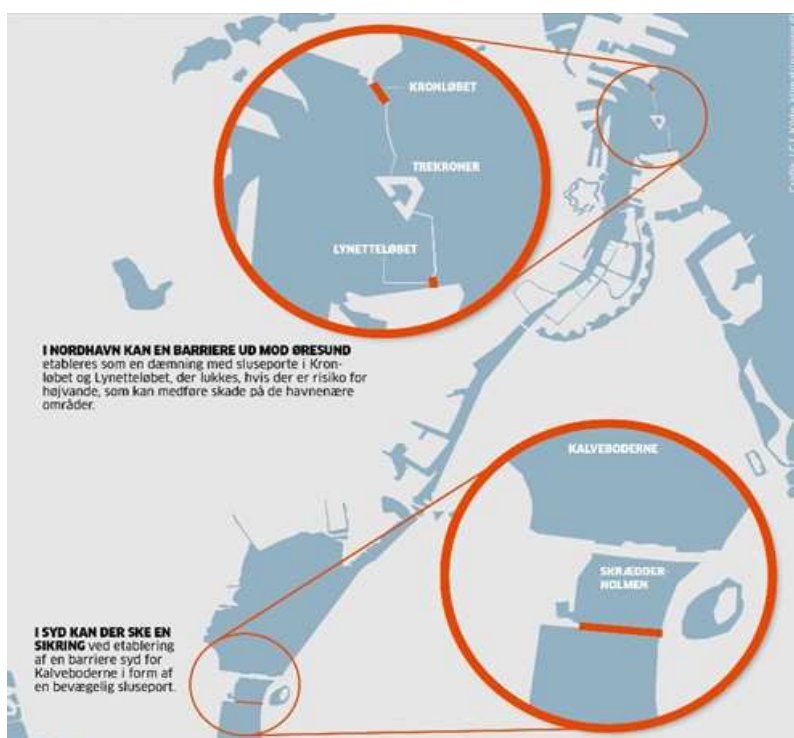
Her om det nævnte projekt:

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 beboelsejendomme 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. Og slet ikke på endnu ikke eksisterende arealer som Lynetteholm. Der er i øvrigt en tendens til, at det er blevet mindre attraktivt at flytte til København.

Bygning af Lynetteholm m.m. må tillige forventes at blive meget dyr og boligbyggeri og erhvervsbyggeri på stedet må også forventes at blive 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.

”For at skaffe finansiering til havnetunnel og metro er det ikke kun Lynetteholmen der skal bebygges - store dele af Nordøstamager inddrages også for at skaffe arealer nok, der kan bebygges med dyre boliger. Området kaldes under et nu "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>

Mellem 2035 og 2050, dvs. når Østlig Ringvej 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 sker ingen vækst i befolkning og arbejdspladser.

Den samme koncentrationstendens får betydning for udviklingen inden for 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.

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 tænkes, at forstærke tendensen til at flytte fra Byen 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_SYAnEJODhXe6AcskF92m9I4WYQUlkdCz-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.

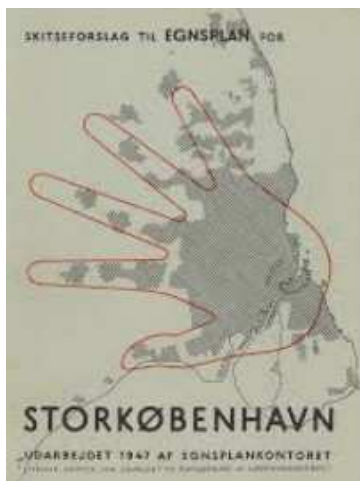
Den prioritering får os til at tænke, at regeringen finder nye projekter mere sexede end det at gøre noget ved de aktuelle problemer. Det giver sig selv, at en stor befolkningstilvækst betyder nye infrastrukturelle problemer: mangel på kollektiv trafik, mere støj og forurening samt mangel på reelle alternativer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

Havnetunnel er generelt en rigtig dårlig ting for København

Københavns udvikling har i pæn udstrækning fulgt principperne bag fingerplanen. Desværre er der 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 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. 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