

København den 22. januar 2021

Høringssvar vedrørende VVM Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm

RBTs generelle konklusion:

Ud fra et bæredygtighedsperspektiv, som omfatter klima, transport, natur og forurening, er Lynetteholmprojektet en katastrofe. Byudvikling af en sådan størrelsesorden skal indtænkes i en regional sammenhæng, som omfatter alle tre regioner på Sjælland. Lynetteholm projektet bør skrottes.

RBTs konklusion vedrørende den igangværende høringsproces

Vi opfordrer til, at høringsprocessen skal begynde forfra på et grundlag, hvor alle de forbundne og gensidigt afhængige delprojekter i tvillingeprojektet miljøvurderes på en og samme gang. Vores konklusion begrundes ud fra følgende betragtninger:

1/ Lovlighed i forhold til EU's miljødirektiv

Den anvendte salamimetode, hvor forbundne projekter vurderes ét efter ét umuliggør en samlet vurdering af projekternes miljøkonsekvenser. Jorddeponi i et hul i Øresund er ikke et projekt i egen ret. Et fuldt udbygget Lynetteholm med plads til 35.000 boliger og ligeså mange arbejdspladser, Østlig Ringvej og ny metrolinje skal evalueres for miljøkonsekvenser i samme høringsproces. I samklang med professor i EU miljøret Peter Pagh vurderer RBT, at denne fremgangsmåde ikke er i overensstemmelse med EU's miljødirektiv.

2/ Et demokratisk underskud og udemokratisk forvaltningspraksis

Den kortest mulige otte uger lange høringsperiode blev lagt hen over jul og nytår i et coronaramt samfund, som hindrede den nødvendige information og borgerdialog om projektet. Befolkningen har stort set kun haft mulighed for at overvære informationsmøder, iværksat og styret af bygherren By og Havn. Planlagte borgerdialogmøder med uafhængige eksperter har måttet aflyses.

Det er problematisk, men mærkværdigvis lovligt, at bygherren By og Havn er ansvarlig for – og betaler for – udfærdigelse af høringsmaterialet, i dette tilfælde hos flere rådgivere, hvorved feltet af alternativ ekspertise indsnævres alvorligt. Det er dog endnu mere kritisabelt, at det er Økonomiforvaltningen i

Københavns kommune som skal stå for udarbejdelse af kommunens høringsudkast, i og med at selvsamme forvaltning har været bidragsyder til de kommissorierapporter for Lynetteholm og Østlig Ringvej, som blev offentliggjort i august 2020. Den kritiske distance, som er nødvendig i en høringssag, bliver derved kortsluttet.

Det er set fra en demokratisk synsvinkel ligeledes stærkt utilfredsstillende, at Transport- og Boligministeriet tillader sig at fremsætte et forslag til anlægslov for Lynetteholm medio januar på et tidspunkt, hvor borgernes indsigelser end ikke er blevet afleveret.

Indsigelsesfristen er 25 januar 2021, og der må vel påregnes en seriøs bearbejdning af de formodentlig mange høringssvar og derefter en undersøgelse af eventuelle afværgemekanismer

3/ Uenighed med By og Havn og tilkøbt ekspertise i opstillede hovedpræmisses for Lynetteholm

Ifølge By og Havn skal Lynetteholm løse flere påtrængende problemkomplekser: 1/ stormflodsikre København mod nord, 2/ udgøre et nødvendigt deponi for overskudsjord, 3/ skabe plads til 35.000 nye boliger og dermed dæmpe prisudviklingen på boligmarkedet og endelig 4/ mindske trængslen via konstruktion af ny infrastruktur i form af Østlig Ringvej og ny metrolinje.

Vi er aldeles uenig i, at Lynetteholm er nødvendig eller tilstrækkelig for at løse de to førstnævnte problemer vedrørende klimasikring og jorddeponi. Vi mener, at den påtænkte udbygning af Lynetteholm og den planlagte havnetunnel blot vil skabe yderligere trafik og forøge trængslen, og endelig at boligpriserne kommer til at ligge i den høje ende af boligmarkedet, da det netop er salg af byggeretter, der skal finansiere infrastrukturprojekterne.

4/ Miljøkonsekvensrapporten undlader ganske at forholde sig til vedtagne målsætninger for Københavns kommune på klima- og trafikområdet.

En etablering af Lynetteholm og Østlig Ringvej vil torpedere Københavns Kommunes klimamålsætning nedfældet i KBH Klimaplanen 2025 om klimaneutralitet i 2025 og vil samtidig umuliggøre den netop vedtagne målsætning fra Kommuneplan 2019 om højst 25 procent biltrafik i 2025 målt som ture ud af totalen af de fire transportformer: biltrafik, kollektiv trafik, cykling og gang.

Dette er muligvis ikke et problem for kommunens økonomiforvaltning, men det er det for kommunens borgere.

På baggrund af oven for opridsede betragtninger har Rådet for bæredygtig trafik valgt at forholde sig til miljøkonsekvenser i forbindelse med det samlede tvillingeprojekt Lynetteholm og Østlig Ringvej og ikke kun miljøkonsekvenserne ved transporten af jord til deponi i et hul i Øresund. Det implicerer bl.a., at vi også vil forholde os til de beregningsforudsætninger i form af fremskrivning af befolkning, erhverv, infrastrukturudbygning og trafikstrømme, som fremgår af kommissorierapporterne og

baggrundsrapporter fra august 2020 tillige med indhentet ikke-publiceret materiale fra Vejdirektoratet og Københavns kommune.

Deponi af jord i et hul i Øresund – et projekt i egen ret?

Den foreliggende næsten 700 side lange høringsrapport ”Lynetteholm. Miljøkonsekvensrapport”, udarbejdet af bl.a. Rambøll for By & Havn, giver et næsten frygtindgydende indtryk af, hvor omfattende et anlægsprojekt, der er tale om. I rapporten opregnes en længere række nationale og internationale forordninger, love og regulativer, som skal overholdes ved iværksættelse af projektets første etape: afgrænsning og udfyldning af et hul i Øresund med 80 mio. tons jord. Processen med at fastlægge hullets fysiske placering benævnes anlægsfasen, mens opfyldningsprocessen kaldes for driftsfasen. Man studser over denne betegnelse: drift af hvad?

Miljøkonsekvensrapporten har fokus på miljøkonsekvenser ved opbygning af en perimeter, en spunsvæg til at holde på jorden i hullet i Øresund og deponeringen af jord i samme hul. Projektet beskrives som et nødvendighedsprojekt i egen ret, dvs. at perimeter og jorddeponi skal betragtes som fuldgældige projekter, hvorved borgerne samtidig udelukkes fra at forholde sig til de tilkoblede projekter: fuld klimasikring, infrastrukturudvikling i form af Østlig Ringvej og metroudbygning og bebyggelse af Lynetteholm. Disse tilknyttede projekter vil blive behandlet i nye VVM-høringsrapporter, som skal følges op af anlægslove, altså en klar salamtaktik.

Men projektmapperne undlader jo ikke at fortælle omverdenen, at de fire formål et tænkt sammen og gensidigt er forbundne. Interessant i denne sammenhæng er skildringen i Miljøkonsekvensrapportens kapitel 5 af et såkaldt 0-alternativ, dvs. en ikke-etablering af Lynetteholm. Ikke overraskende er det kun via etablering af Lynetteholm, at der kan skabes klimasikring, byudvikling, afskaffes byggejord og finansieringsgrundlag for ny infrastruktur i form af Østlig Ringvej og metro:

5.1 Referencescenarie/0-alternativ

I referencescenariet etableres Lynetteholm ikke. Det betyder, at

- Klimasikring af København mod nord skal foretages på anden vis
- Byudvikling skal ske andre steder i København
- Der skal findes andre måder at disponere overskudsjorden fra Storkøbenhavn på og at
- Lynetteholm ikke kan bidrage til udbygning af infrastruktur

Nedenfor uddybes disse forhold.

5.1.1 Klimasikring

Lynetteholm skal indgå som et væsentligt element i klimasikring af København og bidrage til at sikre mod stormflod og havspejlsstigning. Hvis Lynetteholm ikke etableres, skal der gennemføres en sikring af det nordlige København mellem Nordhavn og Refshaleøen på anden vis, f.eks. i form af et dige, der indgår som tiltag i Københavns Kommune stormflodsplan fra 2017.

5.1.2 Byudvikling andre steder i København

I løbet af de sidste 10 år er København vokset med ca. 100.000 nye københavnere og frem mod 2031 forventes byen at vokse med omkring 100.000 yderligere københavnere, så der i 2031 forventes at bo ca. 725.000 indbyggere inden for kommunegrænsen. Lynetteholm indgår ikke som en del af Kommuneplan 2019, men skal ses som et langsigtet bidrag til Københavns udviklingen frem mod 2070 /10/.

Hvis Lynetteholm ikke etableres, skal Københavns Kommune på langsigt finde andre måder at udvikle byen på.

5.1.3 Overskudsjord skal anvises til andre miljøgodkendte anlæg

De største anlæg til modtagelse af jord på Sjælland har i en årrække været KMC Nordhavn og opfyldningen i Køge. Begge områder er tæt på at være opfyldt. Desuden opstår der løbende projekter i mindre skala som f.eks. støjvolds- og landskabsprojektet Hyldager Bakker i Albertslund. Etablering af støjvoldsprojekterne forløber typisk inden for et til få år. Der er ikke kendskab til andre miljøgodkendte projekter på Sjælland, som vil kunne modtage jorden fra Københavnsområdet.

Lynetteholm etableres med overskudsjord og giver dermed Københavns Kommune sikkerhed for at bygge- og anlægsprojekter i Storkøbenhavn kan komme af med såvel ren som forurenede overskudsjord til nyttiggørelse tæt på oprindelsesstedet og i en meget lang periode. Hvis Lynetteholm ikke etableres, kan det evt. påvirke kommunens mulighed for at gennemføre bygge- og anlægsprojekter.

5.1.4 Lynetteholm kan ikke bidrage til udbygning af infrastruktur

Etablering af Østlig Ringvej er teknisk set ikke afhængig af at Lynetteholm etableres. Men indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholm vil kunne bidrage til at finansiere Østlig Ringvej og

metrobetjening af halvøen. Etableres Lynetteholm ikke, er der selvsagt ikke behov for en metro i den del af København.

De forbundne delprojekter hænger sammen på følgende måde

Jord betragtes som affald, som ikke kan placeres andre steder end i et hul i Øresund, og ny jordtilførsel skal bl.a. komme fra udgravning til projekt Østlig Ringvej og anlæg af ny metrolinje – to projekter der derfor burde have været med i VVM-analysen.

Jord deponi skal udgøre grundlaget for klima- og kystsikring mod nord. Men Lynetteholm vil alene beskytte København nordfra, ikke fra den sydlige flanke, hvorfra truslen er størst. Etableringen af en stor kunstig halvø er langt fra det mest oplagte at gøre for at klimasikre København – man tager behovet for klimasikring som gidsel for helt andre projekter. Men vi har hastværk med klimasikring, der er slet ikke tid til at vente på, at Lynetteholm bliver etableret.

Borgerne skal sluge postulatet om, at den kommende befolkningsudvikling kun kan finde sted inden for rammen af et nyt storstilet byggeprojekt i Københavns kommune uden for kommunens nuværende areal – til trods for en konstateret faldende nettotilflytning til Københavns kommune, som nu har fundet sted et par år.

De store infrastrukturanlæg Østlig Ringvej og ny metro skal finansieres via salg af byggeretter på fremtidens Lynetteholm.

Københavns Borgerrepræsentation har bestilt en rapport om muligheden for at etablere en bilfri eller delvis bilfri Lynetteholm. Af den fremlagte ”Analyse af muligheden for at etablere en bilfri eller delvis bilfri bydel Lynetteholm, herunder konsekvenser for finansiering af Østlig Ringvej” fra den 5. marts 2020 fremgår det, at en bilfri eller delvis bilfri Lynetteholm ganske implicit har en kommende Østlig Ringvej indbygget som sin forudsætning. Tvillingeprojekterne Lynetteholm og Østlig Ringvej betragtes som integrerede delprojekter inden for samme projektramme.

https://www.kk.dk/sites/default/files/bilfri_eller_delvis_bilfri_lynetteholmen_0.pdf

Jord som en ressource, ikke kun affaldsjord

Som bestanddel i sine bestræbelser på at retfærdiggøre Lynetteholm projektet har By og Havn benyttet sig af termen Nyttiggørelsesprojektet. Men jord fra byggepladser og udgravninger fra p-anlæg og tunneller behøver ikke nødvendigvis at blive betragtet som overskudsjord, der blot skal skaffes af vejen. Jord kan også nyttiggøres på anden vis, hvad Danske Regioner og Hovedstadsregionen har godtgjort i forskellige rapporter.

Herunder hentes to slides fra en præsentation ved et ATV-møde den 9. april 2019 med titlen ”Bæredygtig (og lovlig!) jordhåndtering” ved chefkonsulent og ekspert i jordhåndtering Jens Lind Gregersen, Region Hovedstaden, Enhed for Miljø. På først udvalgte slide pointeres: ”Mange bygherrer overser, at overskudsjord ikke bare er et restprodukt, men en ressource af økonomisk værdi, hvis jorden håndteres lokalt og rigtigt”:

Region Hovedstaden
Enhed for Miljø

Hvad kan jord ? (2)

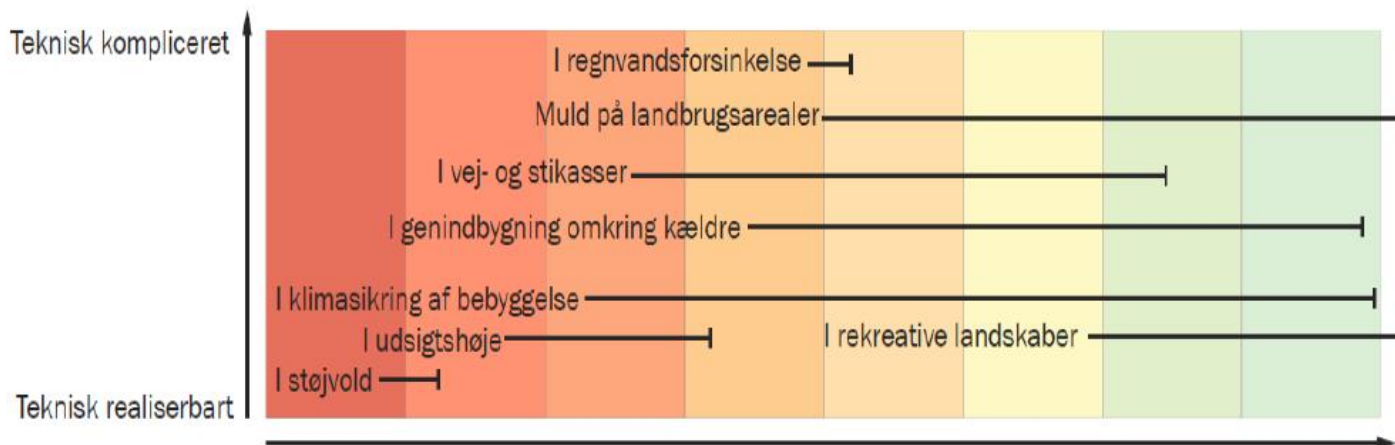
The screenshot shows a web browser displaying the website <http://www.jordhaandtering.dk/>. The browser tabs include "Jordhåndtering | Forside" and "Jordhåndtering | Genindbygning...". The website header features navigation icons for "BÆREDYGTIG JORDHÅNTERING", "BYGHERRE", "RÅDGIVER", "ENTREPRENØR", and "MYNDIGHED", along with a search bar containing "Hvad søger du?".

The main content area features a large banner with the text "BÆREDYGTIG JORDHÅNTERING" and a sub-headline: "Vi skal tænke overskudsjord som en ressource og bruge den til gavn for både miljø, samfund og pengepung, som vi gør det med andre ressourcer." Below this, a slide titled "BÆREDYGTIG (LOVLIG!) JORDHÅNTERING" is displayed. The slide text reads: "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. trafikikkerhed. Mange bygherrer overser, at overskudsjord ikke bare er et restprodukt, men en ressource af økonomisk værdi, hvis jorden håndteres lokalt og rigtigt." Below the slide text, it states: "Projektet 'Helhedsorienteret Bæredygtig Jordhåndtering', der blev gennemført i 2014-2016, har grebet fat i blandt andet disse problemstillinger. Projektets resultater er samlet og gjort alment tilgængelige på denne hjemmeside. Rapporter over 9 delprojekter, en lang række planlægnings- og" followed by a link: "[Program og tilmelding](#)".

På en række slides anvendes lokaliteten Vinge som case. På en af disse slides påpeges en række anvendelsesmuligheder gradueret efter teknisk kompliceret til teknisk realiserbart.

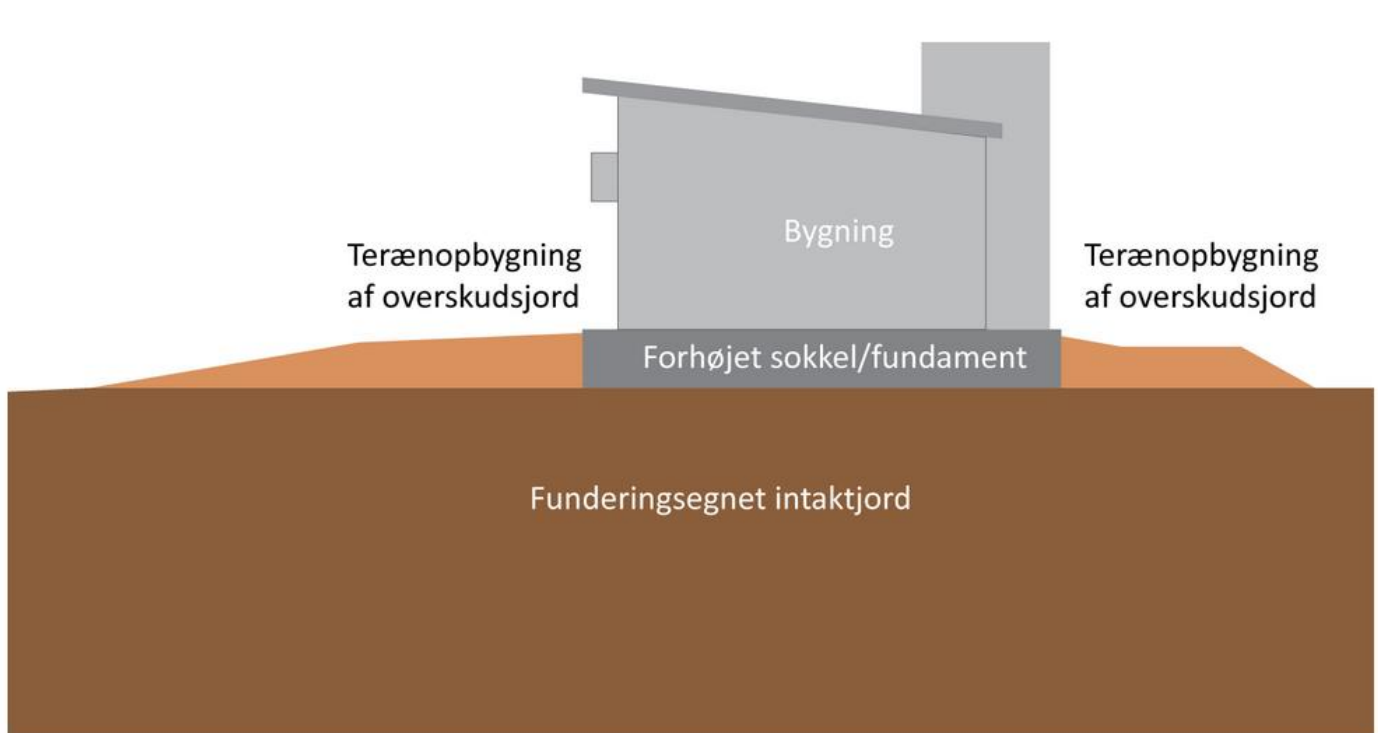
Case - Vinge

Overordnede muligheder i tekniske anlæg



https://dakofa.dk/?type=71598&tx_tcdakofa_forcedownload%5Bdownload%5D=31411&tx_tcdakofa_forcedownload%5Bcode%5D=83a9088544aab79c7d0c05bb832f857954fa4997&cHash=6097971008ff54c1f369800b5c711b18

Nedenfor ses en illustration fra Region Hovedstadens hjemmeside om bæredygtig jordhåndtering:



GENINDBYGNING AF OVERSKUDSJORD OMKRING BYGNINGER

BESKRIVELSE AF LØSNING

Når der udgraves til kældre, graves der oftest med anlæg (dvs. skrå udgravning til sikring mod, at siderne skrider). Traditionelt fyldes denne ekstra udgravning op med grus. I stedet for at køre den opgravede jord væk, er det muligt at genindbygge en lang række jordtyper. Dette kræver dog at jorden har en vis stabilitet.

Ved at genindbygge opgravet jord reduceres mængden af overskudsjord, fordi man genindbygger den jord, man har gravet op for at lave anlæg.

<http://xn--jordhndtering-tfb.dk/>

Jens Lind Gregersen skulle – som uafhængig ekspert – have holdt et oplæg i forbindelse med et planlagt borgerdialogmøde om Lynetteholm den 13. januar 2021, arrangeret i fællesskab af de to lokaludvalg Indre By og Christianshavn, men mødet måtte desværre aflyses på grund af nye skærpede corona-regler. Jens Lind Gregersen tilsendte arrangørerne en række punkter fra sit planlagte oplæg med titlen ”Overskudsjord – hvilke interesser er forbundet med det?”. Heriblandt hentes følgende fire bullets om kommuners, regioners og Københavns interesser:

- Kommuner og regioner vil gerne tilstræbe en bæredygtig forvaltning af både natur og ressourcer og ønsker at fremme en mere cirkulær økonomi (ønsker mindre deponering og mere genanvendelse – i tråd med FNs verdensmål nr. 11 og 12)
- I Region Hovedstaden er der knaphed på råstoffer (sand, sten og grus). Regionen er råstofmyndighed og arbejder for, at overskudsjord i en vis grad skal substituere råstoffer. Sand og grus er ikke-fornybare råstoffer og råstofressourcen er begrænset. Med de nuværende udlagte arealer til

råstofindvinding i Hovedstaden kan råstofforsyningen i Region Hovedstaden opretholdes i ca. 14 år. Aktuelt hentes ca. 80% af regionens råstofforbrug fra råstofgrave som ligger uden for Region Hovedstaden.

- København skal sikres mod stormflod – og dertil kan benyttes store mængder overskudsjord.
- Det skal være muligt at udvikle København og omegn. Overskudsjord fra udviklingsaktiviteter bør minimeres og disponeres på en miljømæssigt hensigtsmæssig måde og således, at borgerne beskyttes mod unødigt trafikbelastning og emissioner mv. fra transportere.

I nedenstående klip fra Danske Regioners udspil ”Bæredygtig råstofforsyning for fremtiden” fra 2020 fremgår, at en del af fyldmaterialet under veje og jernbaner kan erstattes af de store mængder overskudsjord – over 8 millioner tons om året, som er et resultat af bygge- og anlægsvirksomhed. Overskudsjord vil også kunne frigøre noget af det nedknuste byggeaffald, som i dag anvendes som vejfyld, men som ifølge udspillet kan bruges bedre som tilsætning til beton, hvis det renses:

Gode muligheder for udnyttelse af andre affaldsmaterialer

Ud over genanvendelse af bygge- og anlægsaffald skal vi også blive bedre til at tænke i udnyttelse af andre affaldsmaterialer. I takt med den teknologiske udvikling, **bedre registrering** af affaldsmængder og en øget efterspørgsel på bæredygtige bygge- og anlægsmaterialer må vi forvente, at byggeaffald i højere grad end i dag vil blive genanvendt på måder, der opretholder råstofmaterialernes værdi og anvendelsesmuligheder som nye byggematerialer.

Samtidig skal vi finde løsningsmodeller, hvor vi kan erstatte råstofmængder til fyld og anlægsmateriale. Her kan bidrag fra andre affaldsmaterialer spille en langt større rolle, end de gør i dag. Årligt skønner bygge- og anlægsbranchen at der genereres mere end **8 mio. tons overskudsjord**, som kan nyttiggøres som fyld under veje og jernbaner. En bedre anvendelse af overskudsjorden vil medvirke til et reduceret behov for råstofindvinding. Samtidig vil en koordineret anvendelse af overskudsjord på tværs af kommuneskel og lokale projektere kunne spare de offentlige bygherrer og projektere for store omkostninger til både bortskaffelse og transport¹⁶.

Både træ, plastaffald og overskudsjord bør i større omfang forarbejdes og anvendes i bygge- og anlægsbranchen og dermed dække en del af behovet for nye naturgivne råstoffer. Men der eksisterer ikke en samlet kortlægning af potentialerne eller anvendelsesmulighederne. Det er der brug for.

Danske Regioner anbefaler, at der igangsættes **forsknings- og udviklingsprojekter** med henblik på at udrede det samfundsøkonomiske potentiale samt undersøge erfaringer med alternativ materialeanvendelse i bygge- og anlægssektoren i EU og i resten af verden.

Jorddeponi og fremtidig tung trafik

Ifølge By og Havn er jorddeponi en særlig udfordring, som den igangværende høring skal afklare og tilvejebringe rammer for, således at de øvrige projekter nærmest giver sig selv, når en efterfølgende anlægslov for jorddeponi kommer på plads til foråret. Jorddeponiprojektet i egen ret tilsigter at få placeret 80 mio. ton jord fra byggepladser, herunder nyopgravet jord fra kommende underjordiske p-pladser (eksempelvis under Dantes plads), ny metro og en havnetunnel.

I et ministersvar 50 på spørgsmål fra Henning Hyllested fra Enhedslisten om omfanget af jord, der skal anvendes ved etablering af Lynetteholm, anmoder transportminister Benny Engelbrecht By og Havn besvare spørgsmålene. Af besvarelsen frem går det bl.a., at By og Havn skønner, at omkring 6 mio. tons af den nødvendige jord på i alt 80 mio. tons vil komme fra overskudsjord i forbindelse med udgravning af tunnel til metro og til Østlig Ringvej:

Det forventes, at hovedparten af jorden til Lynetteholm vil komme fra byggepladser i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Denne forventning er baseret på erfaringerne fra depotet i Nordhavn.

Depotet i Nordhavn har en samlet kapacitet på godt 20 mio. tons jord. Der er i gennemsnit modtaget ca. 2,6 mio. tons jord årligt i perioden 2012-2019, hvorfor depotet er ved at være fyldt op.

Ca. 25 pct. af jorden, der er modtaget i Nordhavn, stammer fra metrobyggeri og Nordhavnsvej, mens resten kommer fra diverse bygge- og anlægsarbejder i Storkøbenhavn.

Med udgangspunkt i data fra modtageanlæggene i Nordhavn i perioden 2018-2019 har By & Havn fået kortlagt, hvor jorden kommer fra og i hvilke mængder. I alt er der i de 2 år tilført knap 5 mio. tons jord.

Størstedelen af overskudsjorden, ca. 70 pct., er kommet fra byggepladser i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Den resterende del af jorden har oprindelse fra byggepladser uden for Københavns og Frederiksberg Kommune, jf. tabel nedenfor.

	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. Derfor må det formodes, at en større andel af de tilførte jordmængder kommer fra København og Frederiksberg, når hele perioden 2012-2019 ses under ét.

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.

På baggrund af erfaringerne fra Nordhavn og forventninger til kommende byggerier og infrastrukturprojekter i Københavns og Frederiksberg Kommune vurderer By & Havn, at der vil være tilstrækkelig overskudsjord i hovedstadsområdet til at fylde nyttiggørelsesprojektet for Lynetteholm op. Desuden er det vurderingen, at opfyldningsprojektet Lynetteholm er robust i forhold til etablering af andre jordopfyldningsprojekter i hovedstadsområdet til modtagelse af betydelige jordmængder, f.eks. Holmene ved Avedøre, og at sådanne projekter kan realiseres parallelt.”

Der sættes ikke spørgsmål ved, om der vil være tilstrækkelig med jord til opfyldning af hullet i Øresund i de kommende årtier. De beregnede jordstrømme tager udgangspunkt i at udviklingstendensen i det sidste årti med rekordstor befolkningstilvækst og rekordstor byggeaktivitet i Københavns kommune vil fortsætte i de kommende årtier.

Det forventes, at næsten alle fremtidige jordstrømme fra en stor del af Sjælland alene skal transporteres i én retning: mod dette hul i Øresund. I gennemsnit 87.000 lastbiler pr. år svarende til 2 x 350 lastbiler pr. hverdag eller ca. 2 x 40 lastbiler pr. time.

Uanset om jorden er forurennet eller ej, så betragtes den blot som affald, ikke som en brugbar ressource. Den problematik er overhovedet ikke berørt. Og transportruten skal omlægges fra ruter mod Nordhavn mod en ny adgangsvej på vestsiden af Prøvestenen. Denne omdirigering vil lede trafikstrømmene

gennem Indre By og Christianshavn og ud til det nordlige Amager via bl.a. de indre havnebroer Knippelsbro og Langebro. I denne høringsrunde vil borgerne alene blive inviteret til at forholde sig til omlægning af lastbiltransporter. De skal derimod ikke udtale sig om hele den prognosticerede trafikmængde, herunder lastbiltrafikken, som også er et resultat af befolknings- og erhvervsfremskrivningen som argument for Lynetteholm. Dette er meget vanskeligt at aflæse ved granskning af miljøkonsekvensrapporten.

Beregningsforudsætninger for vækst og lokalisering af befolkning og erhverv

I en kronik ”Syv vrede omegnsborgmestre: ”Det er ikke nok at bygge stort og flot i København – der skal også investeres i omegnskommunerne” i Politiken den 24. september 2020 har de socialdemokratiske borgmestre fået fært af intentionerne bag Lynetteholmprojektet.

<https://politiken.dk/debat/kroniken/art7927861/Det-er-ikke-nok-at-bygge-stort-og-flot-i-K%C3%B8benhavn-der-skal-ogs%C3%A5-investeres-i-omegnskommunerne>

Det fremgår af en ikke-offentliggjorte baggrundsrapport udfærdiget af MOE/Tetraplan ”Trafikmodelberegninger Fase 4 – beregningsforudsætninger 2035 og 2035+” (=2050) fra marts 2020, at den prognosticerede vækst i Hovedstadsområdet på 2,5 procent mellem 2035 og 2050 alene vil finde sted i Københavns kommune. Kun én kommune vil opnå befolknings- og arbejdspladstilvækst efter 2035, når en havnetunnel er færdiggjort, nemlig Københavns kommune. Hvilke præmisser, der ligger til grund for en sådan befolkningsfremskrivning, offentliggøres ikke. Fremskrivningen har nok mest karakter af ønsketænkning: Såfremt konkurrerende byudvikling finder sted i forstadskommunerne, så vil der ikke være tilstrækkelig med beboere til at fylde det planlagte Lynetteholm op og biltrafik til at fylde Østlig Ringvej op.

Det er en vanskelig sag at udarbejde en pålidelig befolkningsfremskrivning. Eksempelvis hviler de befolkningsfremskrivninger, som foretages af Danmarks Statistik, alene på de udviklingstendenser, som konstateres for de seneste forudgående år. En sammenligning mellem MOE’s befolkningsfremskrivning til 2035 og 2050 og Danmarks Statistiks tilsvarende fremskrivning til 2035 og 2045 viser klart en tydelig forskel: Danmarks Statistik forventer ikke, at al befolkningsudvikling går i stå i samtlige kommuner uden for Københavns kommune efter 2035, når Østlig Ringvej kan stå klar. Forskellene er ikke så store for perioden frem til 2035, men fra 2035-2050 fastslår MOE, at der alene finder befolknings- og erhvervsudvikling sted i én kommune: Københavns kommune. Og det var vel også baggrunden for, at de socialdemokratiske borgmestre i de syv forstadskommuner protesterede mod realisering af Lynetteholmen. De vil ikke overraskende også gerne se befolknings- og erhvervsudvikling efter 2035 og råder over store udlagte arealer til byudvikling langs den kommende letbane i Ring 3. Men

hvis denne udvikling skal fordeles mere balanceret, så falder hele grundlaget for tvillingeprojekterne til jorden. Billige boliger bliver der heller ikke tale om, da det jo netop er via salg af byggeretter, at infrastrukturinvesteringerne skal finansieres. I denne proces, via salg af den samme jord endnu engang, skal der tjenes penge til bygherrerne, og helt givet er det, at kravet om 25 % almene boliger først vil blive opfyldt hen mod slutningen af Lynetteholmens anlægsperiode, dvs. hen mod år 2070. Men hvem aner, hvordan boligefterspørgslen ser ud så langt ud i fremtiden?

Befolkningsprognoser, kommuner i Hovedstadsområdet					
	Danmarks Statistik			MOE/Tetraplan	
primo	2020	2035	2045	2035	2050
København	632 340	725 904	753 462	739.138	797.060
Frederiksberg	104 305	105 368	106 103	121.365	121.365
Dragør	14 494	15 324	15 841	15.528	15.528
Tårnby	42 989	44 105	44 830	49.527	49.527
Albertslund	27 731	27 291	27 336	28.218	28.218
Ballerup	48 602	49 936	50 891	50.359	50.359
Brøndby	35 090	35 744	36 051	40.435	40.435
Gentofte	74 830	73 285	73 885	81.551	81.551
Gladsaxe	69 262	73 808	75 565	77.137	77.137
Glostrup	23 128	24 770	25 388	25.408	25.408
Herlev	28 953	30 960	31 722	35.141	35.141
Hvidovre	53 527	56 758	58 064	61.192	61.192
Høje-Taastrup	50 759	52 811	53 650	56.332	56.332
Ishøj	22 989	24 898	25 508	26.680	26.680
Lyngby-Taarbæk	56 214	57 777	58 901	60.523	60.523
Rødovre	40 652	47 550	49 961	43.006	43.006
Vallensbæk	16 633	18 792	19 379	17.490	17.490
Allerød	25 633	28 412	29 700	26.311	26.311
Egedal	43 354	44 929	45 839	45.015	45.015
Fredensborg	40 865	42 855	43 511	42.180	42.180
Frederikssund	45 223	46 969	47 706	46.475	46.475
Furesø	40 965	43 855	45 150	45.198	45.198
Gribskov	41 048	41 231	41 306	42.837	42.837
Halsnæs	31 384	32 877	33 201	32.339	32.339
Helsingør	62 695	64 931	65 834	65.012	65.012
Hillerød	51 183	54 828	56 512	54.426	54.426
Hørsholm	24 864	24 412	24 598	26.313	26.313
Rudersdal	56 728	57 922	59 205	58.278	58.278
Greve	50 558	53 651	54 899	54.661	54.661
Køge	60 979	64 129	65 573	67.769	67.769
Lejre	27 996	29 651	30 307	28.006	28.006
Roskilde	87 914	92 955	95 684	95.018	95.018

Solrød	23 255	26 733	28 031	23.477	23.477
--------	--------	--------	--------	--------	--------

Kilder: MOE/Tetraplan: "Trafikmodelberegninger fase 4" og Danmarks Statistik

Nuværende udviklingstendens: nettofraflytning fra Københavns kommune til fordel for omegnskommunerne

Ifølge Danmarks Statistik har København oplevet en negativ nettotilflytning siden 2017. Kommunens befolkningstilvækst beror således alene på et fødselsoverskud.

I perioden 27. oktober til 4. november 2020 gennemførte analysebureauet Epinion for Altinget en undersøgelse blandt personer over 18 år bosat i København om deres foretrukne fremtidige bosættelse med følgende spørgsmål: "Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn: Coronakrisen har fået mig til at overveje, om det vil være bedre for mig at bo i en mindre by end København?" Hele 14 % af de adspurgte var enten helt eller delvis enig i det stillede spørgsmål. Journalisten Karl Emil Frost fremlagde resultatet af undersøgelsen via følgende overskrift i en artikel i Altinget den 22. november 2020: "Måling: Efter coronakrisen overvejer mere end 50.000 at flytte ud af København".

<https://www.altinget.dk/artikel/maaling-efter-coronakrisen-overvejer-mere-end-50000-at-flytte-ud-af-koebenhavn>

Resultatet af undersøgelsen kunne tyde på, at også det nuværende fødselsoverskud i en nærmere fremtid kunne ændre sig til et fødselsunderskud.

Beregningsforudsætninger for infrastrukturudvikling og trafikstrømme

MOE/Tetraplans rapport om beregningsforudsætninger – tillige med direkte forespørgsel i Vejdirektoratet - afslører, at beregningerne bag trafikstrømme mod København som udgangspunkt har et vejnet for år 2035, som er identisk med blå bloks forslag til infrastrukturplan lanceret marts 2019. Nedenstående figur over forventet vejnet 2035 viser en meget kraftig udbygning af det overordnede vejnet ind mod København. En sådan "færdiggørelse af det manglende motorvejssystem" vil betyde et voldsomt forøget bilpendlerpres mod de to centralkommuner. Med regeringsskiftet i 2019 burde dette infrastrukturforslag fra den forrige regering have været et historisk dokument. Men hvad mon den socialdemokratiske regerings støttepartier siger til, at den forrige regerings biltrafikgenererende infrastrukturplan ikke ser ud til at være skrottet?

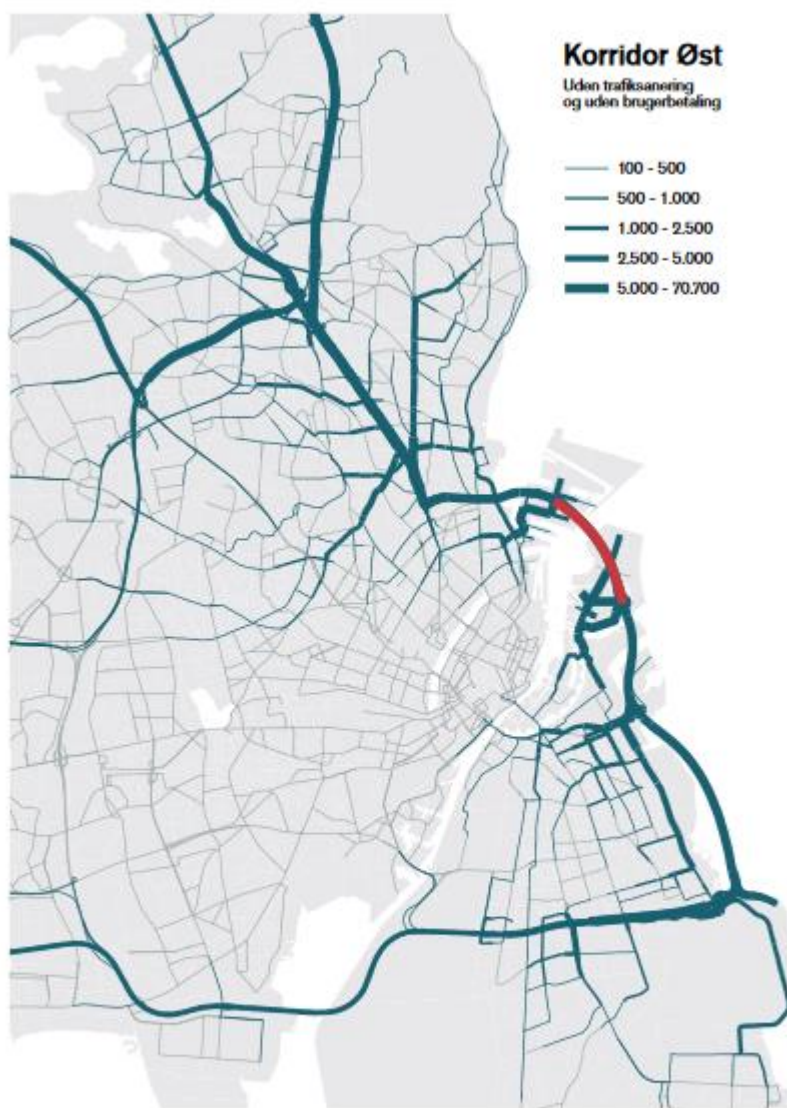
3.1 Vejnet 2035

Vejnettet for Basis 2035 forudsætter, at følgende ændringer og udbygninger af vejnettet er gennemført i forhold til 2015:

- Øresundsmotorvejens udvidelse fra 4/6 spor til 6/8 spor mellem Amagermotorvejen og Amager Strandvej
- Amagermotorvejens udvidelse til 8 spor mellem Køge Bugt Motorvejen og Øresundsmotorvejen
- Hillerødmotorvejens forlængelses udbygning til 4 sporet motorvej mellem Allerød og Isterødvej
- Frederikssundmotorvejen som 4 sporet motorvej mellem Tværvej og Frederikssund
- Ring 5 som 4 sporet motorvej mellem Køge og Frederikssundsvej
- Udvidelse af kapaciteten på Motorring 3 ved kørsel i nødspor
- Udvidelse af Motorring 4 til 6 spor mellem Køge Bugt Motorvejen og Holbækmotorvejen
- Ombygning af Ring 4 til 4 sporet motorvej mellem Ballerup og Sortemosevej og til 4 sporet byvej mellem Sortemosevej og Hillerødmotorvejen
- Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra 4/5 spor til 5/6 spor mellem Motorring 3 og Ring 4.
- Ny vejforbindelse fra Sydmotorvejen til Stevns
- Ombygning af kryds ved Kregme
- Vestvendte ramper på Holbækmotorvejen ved Hveen Boulevard (TSA 6)
- Østvendte ramper på Vestmotorvejen ved Vemmedrup (TSA 33)
- Køge Bugt Motorvejens udvidelse til 8 spor, Greve S – Køge, samt nyt tilslutningsanlæg ved Egedesvej
- Frederikssundmotorvejens 2. etape som 4-sporet motorvej mellem Motorring 4 og Tværvej (110 km/t) samt den 2-sporede Tværvej som motortrafikvej (90 km/t) mellem motorvejen og Kildedal (eksisterende Kildedalsvej (60 km/t) som forbindelsesvej til Måløv Byvej)
- Frederikssundmotorvejens udvidelse til 6 spor mellem Ring 3 og Motorring 4 (110 km/t).
- Helsingørmotorvejens udvidelse til 6 spor mellem Øverødvej og Hørsholm Kongevej (110 km/t)
- Ny fjordforbindelse ved Frederikssund (Kronprinsesse Marys Bro) med 4 spor (90 km/t og brugerbetaling 14 kr. for person- og varebiler og 41 kr. for lastbiler (2018-priser)) inkl. vejnetsændringer på begge sider af fjorden

De potentielle brugere af en Østlig Ringvej

De primære brugere af en havnetunnel vil primært være velsituerede bilister nordfra samt det nordøstlige Amager. Det fremgår klart af rapporten fra Vejdirektoratet ”[Forundersøgelse af en Østlig Ringvej. Sammenfattende rapport](#)”.



Figur 6.2 Oversigt over hvilke områder trafikanter til Østlig Ringvej kommer fra på en linjeføring i Korridor Øst i alternativer, hvor der hverken er gennemført trafiksaneringer eller er brugerbetaling.

Og med Korridor Øst tilgodeses specielt trafikanter til lufthavnen. Netop den løsning Ø4, en østkorridor med sænketunnel, blev i forbindelse med budgetforhandlingerne i august 2020 for det kommende år 2021 vedtaget af et flertal af partier i Københavns Kommune med undtagelse af Enhedslisten og Alternativet, som blev smidt ud af forhandlingslokalet af daværende overborgmester Frank Jensen.

<https://www.tv2lorry.dk/koebenhavn/enhedslisten-og-alternativet-forlader-budgetforhandlingerne-i-koebenhavn>

Hvor fornuftigt er det nu lige at føre en voksende trafikmængde ud til en lufthavn, hvor planen for lufthavnens udvidelse er sat på stand by, og den voksende klimatrussel burde sætte fart mod en reduktion af transport med fly til fordel for transport med tog på de korte og mellemlange distancer?



En hypotetisk voldsom trafikvækst

I modsætning til By og Havns påstand, at trængselsproblemerne i København kan reduceres via

etablering af tvillingeprojekterne Lynetteholm og Østlig Ringvej, så viser erfaringen, at enhver udvidelse af det overordnede vejsystemets kapacitet blot vil føre til endnu mere trafik. En fremtrædende byplanlægger Mikael Corville-Andersen har i en yderst præcist formuleret kritisk og underholdende video netop fremhævet denne banalitet:

<https://www.youtube.com/watch?v=K4icpF0S5BM&authuser=0>

Lynetteholm kan karakteriseres som en biltrafikgenerator af rang. Det er selvfølgelig også en erkendelse som By og Havn og deres rådgivere er klar over. I kommissorierapporterne og baggrundsrapporter om Lynetteholm og Østlig Ringvej fra august 2020 fremskrives trafikken til 2035, hvor Østlig Ringvej ventes færdiggjort, og 2035+, dvs. 2050, hvor jordopfyldning og byudvikling er i fuld gang. Med OTM-værktøjet foretages beregning for forskellige varianter af en Østlig Ringvej. De fremlagte beregninger viser, hvor meget biltrafikken vil stige frem mod 2050 med en Østlig Ringvej sammenlignet med en situation uden en Østlig Ringvej, basis 2050. Vejdirektoratet "glemmer" så at fortælle, at fremskrivningerne til basis 2035 og 2050 er baseret på et udgangspunkt i en basisberegning for trafikstrømme (hverdagsdøgntrafik) i 2015. Men det afsløres i en rekvireret rapport fra Vejdirektoratet, nemlig "Resultater fra trafikberegninger med trafikmodellen OTM7, runde 4, samfundsøkonomi og provenu" tillige med to omfattende excelark med OTM-kørsler for en lang række varianter for Østlig Ringvej, med vestlige og østlige korridorer og med og uden betaling for passage i havnetunnellen og med og uden trafiksanering i Indre By.

Sammenlignet med situationen i dag (2015) vil biltrafikken stige voldsomt, også i Københavns indre bydele. Tvillingeprojekterne bygger på den præmis, at vi skal have flere biler ind i byen for at få tilstrækkeligt med trafik i den planlagte tunnel, således at den ikke bliver et alt for stort underskudsprojekt. Det er også baggrunden for, at By & Havn og Økonomiforvaltningen siden kommissorierapporternes offentliggørelse har droppet brugerbetaling som adgangsbillet til en havnetunnel og en sideordnet plan for reduktion af biltrafik i de indre bydele, for ellers vil der ikke komme tilstrækkelig med biler ned i tunnelen. Det skal tillige understreges, at metrosystemer på intet tidspunkt har fungeret som alternativ til pendlerbiler fra kommuner uden for Københavns Kommune.

Nedenstående tabel fra "Forundersøgelse af Østlig Ringvej. Sammenfattende rapport" er fremstillet for at skabe oversigt over, hvor store reduktioner i antal køretøjer der opnås i 2050 som resultat af konstruktion af en Østlig Ringvej. Umiddelbart vil de fleste læse resultaterne som en reduktion set med dagens trafikniveau, men igen: tallene skal læses som reduktioner i forhold til en hypotetisk voldsom fremskrevet trafik, basis 2050 - ikke i forhold til trafiksituationen i dag, basis 2015.

Beregnet biltrafik over udvalgte snit, antal køretøjer pr. hverdagsdøgn

			korridor Ø	korridor Ø	korridor Ø	korridor Ø	ændring	ændring	ændring
	basis 2015	basis 2050	med bet.	med bet.	med bet.	uden bet.	2015- 2050	2015- 2050	2015- 2050
			u. tr.san.	m. tr.san.	m. tr.san.	u. tr.san.	basis, %	med bet.	uden bet.
			2050	2050	2070	2050		+tr.san.,%	- tr.san.,%
Knippelsbro	23.472	30.950	27.728	25.424	25.969	22.605	32	8	-4
Langebros	67.102	74.172	67.019	66.189	67.318	57.535	11	-1	-14
Gammel Kongevej	9.569	10.926	10.546	8.098	8.093	10.522	14	-15	10
Vesterbrogade	16.143	17.744	17.481	14.332	14.580	17.292	10	-11	7
Istedgade	11.974	13.195	13.462	10.798	10.750	13.174	10	-9	10
Østerbrogade	23.161	24.561	21.959	20.379	19.992	19.189	6	-12	-17
Store Kongensgade	9.794	13.067	12.562	9.094	8.926	10.535	33	-7	8
Bredgade	12.592	15.331	14.838	15.343	15.473	12.479	22	22	-1
Jagtvej s. Tagensvej	23.092	23.674	23.763	29.563	29.123	23.060	3	28	0
Kalkbræderihavnsg.	13.453	32.041	23.404	32.269	31.188	28.335	138	140	111
Amager Strandvej	14.415	22.846	14.956	15.416	10.197	12.930	58	7	-10
Kløvermarksvej	8.822	18.154	16.780	17.423	19.936	14.770	106	97	67
Ørestads Boulevard	9.989	15.027	14.887	14.635	14.191	14.381	50	47	44
Center Boulevard	7.374	11.529	11.298	11.191	10.877	10.843	56	52	47
Helsingørm.vej TSA1	67.321	99.006	106.904	100.910	103.379	122.703	47	50	82
Lyngbyvej v TSA 1	10.852	16.065	19.562	19.914	20.015	26.862	48	84	148
Lyngbyvej samlet	78.173	115.071	126.466	120.824	123.394	149.565	47	55	91
Havnetunnel	0	0	25.324	27.088	33.367	70.659			

Samlet oversigt over hovedresultaterne i de trafikale beregninger

	Med trafiksanering og med brugerbetaling		Uden trafiksanering og med brugerbetaling		Uden trafiksanering og uden brugerbetaling
	Korridor Vest	Korridor Øst	Korridor Vest	Korridor Øst	Korridor Øst
Reduktion i kørt km i Københavns og Frederiksberg kommuner i 2050 (Ekskl. Østlig Ringvej)	5 %	4 %	4 %	3 %	5 %
Samlede tidsbesparelser i hovedstadsområdet i 2035 (Timer/år)	-800.000	-900.000	NA	1.500.000	2.500.000
Ændring på Amager Strandvej (Køretøjer pr. hverdagsdøgn 2050)	-5.900	-13.100	-1.500	-7.900	-9.900
Ændringer på broerne over havnen (Køretøjer pr. hverdagsdøgn 2050)	-19.000	-20.800	-14.000	-13.300	-36.000
Ændring på Langebro og Knippelsbro (Køretøjer pr. hverdagsdøgn 2050)	-17.500	-13.900	-14.600	-10.400	-25.000
Trafik på Østlig Ringvej på den nordlige strækning under havnen (Køretøjer pr. hverdagsdøgn 2050)	26.800	27.600	22.500	25.300	70.700

Tabel 6.1 Sammenfatning af de enkelte scenariers hovedresultater i den trafikale analyse i forhold til en række vurderingsparametre.

På baggrund af excelark med en lang række OTM-kørsler for forskellige varianter af Østlig Ringvej, velvilligt oversendt på anmodning fra Vejdirektoratet, har Rådet for bæredygtig opstillet tabeller, hvor trafiktallene for basis 2015 sammenlignes med flere af varianterne for en Korridor Øst, så det bliver muligt at aflæse de fremskrevne trafiktal for 2050 med udgangspunktet 2015.

Et centralt argument for rationale bag etableringen af en Østlig Ringvej kombineret med en ønsket trafiksanering i Indre By har været, at trafikken over havnesnittet ville falde.

I ”Forundersøgelse af Østlig Ringvej. Sammenfattende rapport” forudses således et fald i trafikken på 17 procent og på 11 procent på Langebro som følge af henholdsvis Korridor Vest og Øst. Knippelsbro aflastes med henholdsvis 16 og 18 procent, således som det fremgår af nedenstående uddrag:

Etablering af Østlig Ringvej med trafiksanering af vejnettet vil betyde en omfordeling af trafikstrømmene i København. Der vil således være områder, hvor vejnettet aflastes, men også strækninger hvor ringvejen og trafiksaneringerne medfører mere trafik.

Begge korridorer vil aflaste broerne over havnen. På Langebro vil der ske et fald i trafikken på 17 pct. og 11 pct. som følge af henholdsvis Korridor Vest og Øst. Knippelsbro aflastes med henholdsvis 16 og 18 pct.

Uanset hvilken korridor der er tale om, vil Østlig Ringvej sammen med trafiksanering også medføre færre biler på mange af vejene i de indre bydele i København. En stor del af de bilister, der normalt vil køre gennem centrum for at komme mellem Amager og de nordlige områder uden for København, har nu et alternativ til deres rute ad en ny ringvej. Endvidere tvinges en del til at vælge andre ruter på grund af trafiksaneringen.

Tabellen udarbejdet af RBT viser, at trafikken over Knippelsbro med en Østlig Ringvej vil stige frem til 2050 i forbindelse med alle varianter af en Ø4, med undtagelse af varianter uden betaling og uden trafiksanering i Indre By, mens trafikken over Langebro stort set ikke vil ændre sig frem til 2050, med undtagelse af varianten uden betaling og uden trafiksanering, hvor trafikreduktionen er beregnet til 14 %.

De beregnede resultater for trafikken over inderbroerne burde ikke overraske. Specielt trafikken på Knippelsbro er kendetegnet ved at være af lokal karakter, dvs. har som mål at udføre lokale ærinder. Langebro går vinkelret på en havnetunnel, hvorved den generelt bliver irrelevant for trafikanterne.

Interessant nok konstateres det, at såfremt en trafiksanering gennemføres før færdiggørelse af en Østlig Ringvej i 2035, så vil effekten af tunnelen mindskes: Færre vil benytte havnetunnelen. Det er ganske tankevækkende i betragtning af, at Københavns Kommune i form af den nylig vedtagne Kommuneplan 2019 for tiden anstrenger sig for at reducere biltrafikken i Indre By.

Hvad tabellen også viser er, at uanset valg af variant for en havnetunnel, så vil trafikpresset stige et eller andet sted i byen, for bilerne skal jo ned i tunnelen. Det største trafikpres med den foretrukne variant uden betaling og uden trafiksanering vil finde sted på Lyngbyvejen med en stigning på 91 % sammenlignet med dagens situation. Også de V-Ø gående veje Vesterbrogade og Istedgade vil med denne variant se frem til mere trafik, som stort set svarer til basisfremskrivningen for 2050.

Tung trafik og støbelastning, eksemplet Torvegade

Som konsekvens af denne høringsrundes indsnævring af fokus til jordtransport og jorddeponi er høringsparterne alene berettiget til at forholde sig til den transport med jord, som ifølge bygherren By og Havn blot skal omlægges fra en nuværende rute til et lager i Nordhavn til en rute gennem de indre bydele over broerne til nordsiden af Amager og via en planlagt ny adgangsvej på vestsiden af Prøvesten til aflæsning og opfyldning i hullet til den kommende Lynetteholm. Fortællingen lyder, at der er tale om en 0-løsning, hvor nye områder belastes mere, mens andre områder aflastes for lastbiltrafik. By og Havn er ikke i tvivl om, at der i de kommende årtier vil være den samme årlige mængde jord til rådighed sammenlignet med de umiddelbart forudgående år. I betragtning af, at jord ifølge regionernes optik er en kommende mangelvare med alternative anvendelsesmuligheder, må denne optimisme betragtes med stor skepsis.

Trafikkens fremskrivning i Torvegade ses i en baggrundsrapport: "Lynetteholm. Trafikale forhold", hvor man også kan se trafikens omfang i dag, in casu 2017. I 2017 var hverdagstrafikken i dagtimerne på i alt 18.000 køretøjer, hvoraf 900 var tunge køretøjer. Den fremskrevne trafik i Torvegade i 2035 er via OTM-modellen beregnet til i alt 26.000 køretøjer, hvoraf 1.300 tunge køretøjer. Antal ekstra lastbiler som resultat af trafikomlægningen fremskrives så til 180 eller 220, alt efter om der skal transporteres 2,6 eller 3,2 mio. tons jord om året. Den nuværende trafik og den fremskrevne trafik i Torvegade med ny adgangsvej ses i nedenstående tabeller, henholdsvis tabel 2-1 og tabel 4-1 fra baggrundsrapporten.

<https://tbst.dk/da/-/media/TBST-DA/Miljoevurdering/Lister/VVM-dokumenter/Lynetteholm/VVM-Lynetteholm-Baggrundsrapport-om-trafikale-forhold-10.pdf>

Tabel 2-1 Trafikmængder på udvalgte strækninger.

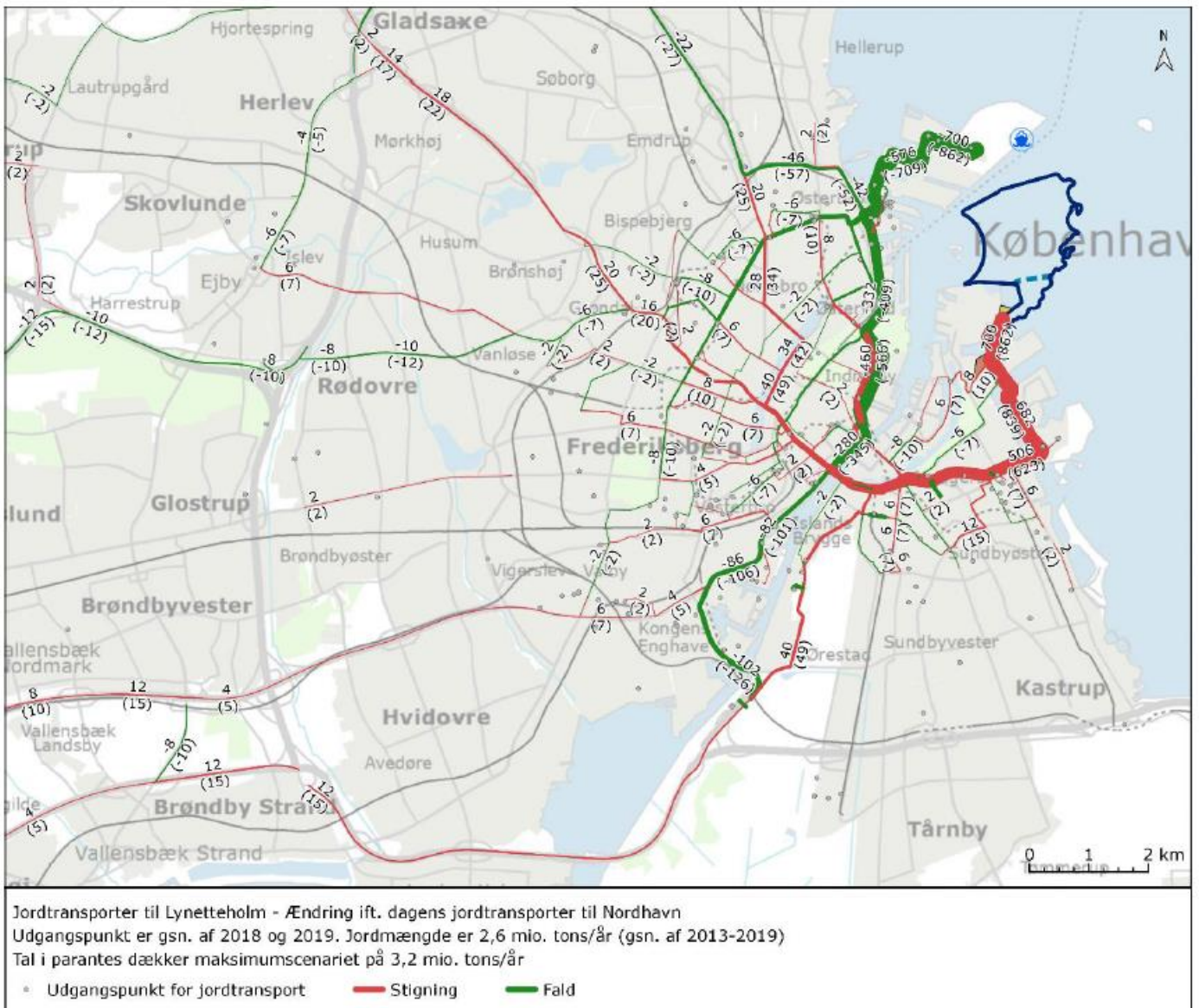
Lokalitet	Tælleperiode	Årsdøgntrafik (køretøjer)	Let trafik Kl. 7-19 (køretøjer)	Tung trafik Kl. 7-19 (køretøjer)	Trafik i alt Kl. 7-19 (køretøjer)	Cykler/knallerter Kl. 7-19 (Køretøjer)	Vurderede kapacitetsforhold i spidstimen
T1 – Ved Strandgraven	2017	19.500	15.500	1.200	16.700	3.200	Begyndende trængsel
T2 – Torvegade	2017	21.100	17.100	900	18.000	23.600	Trængsel
T3 – Vermlandsgade	2014	18.500	14.800	1.050	15.850	5.500	Begyndende trængsel
T4 – Uplandgade	2014	11.400	8.750	1.000	9.750	1.000	Ubetydelig eller ingen trængsel
T5 – Amager Strandvej	2016	9.300	7.000	1.000	8.000	1.050	Ubetydelig eller ingen trængsel
T6 – Kløvermarksvej	2017	8.600	6.500	900	7.400	900	Ubetydelig eller ingen trængsel

Tabel 4-1 Opgørelse over forventet trafik på udvalgte lokaliteter i driftsfasen med ny adgangsvej før 2035. Angivet for scenarierne med hhv. 2,6 og 3,2 mio. tons tilkørt kort om året.

Veje	Baggrundstrafik		Ny trafik til jord-		Totaltrafik			
	2035		transport		2,6 mio. t		3,2 mio. t	
	Samlet trafik	Heraf tunge køretøjer	2,6 mio. t Antal tunge ktj	3,2 mio. t Antal tunge ktj	Samlet trafik	Heraf tunge køretøjer	Samlet trafik	Heraf tunge køretøjer
Ved Stadsgraven	16.000	1.120	360	440	16.360	1.480	16.440	1.560
Torvegade	26.000	1.300	180	220	26.180	1.480	26.220	1.520
Verm-lands-gade	11.600	766	540	660	12.140	1.306	12.260	1.426
Uplands-gade	10.400	687	560	690	10.960	1.247	11.090	1.377

Antallet af tunge køretøjer i trængselsramte Torvegade var således 900 i 2017, fremskrives til 1.300 i 2035 og forøges til 1.480 eller 1.520 med ny trafik ved omlægning af kørselsadgang. Sammenlignet med 2017 frem til 2035 får vi så en stigning 64 eller 69 %.

Men det er ikke denne totale ændring af trafiksituationen fra 2017 og frem mod 2035, som vi i denne høringsproces må have lov at forholde os til, men alene ændringerne i lastbilkørsler med jord, de såkaldte nettoændringer, som resultat af omlægningen jordtransporten. Nettoændringerne fremgår af baggrundsrapportens fig. 4-4.



Figur 4-4 Netto-ændringer i antal jordtransporter på vejnettet, som en ændring fra aflæsning i Nordhavn til aflæsning på Lynetteholm via ny adgangsvej vil betyde

Baggrundsrapportens hovedkonklusion, som ses nedenfor, peger da også på jordtransporterne som en 0-løsning, en slags 0-sumspil: ingen trafikvækst, men alene en omlægning af transporterne. Fint for beboerne på Østerbro i nærheden af Nordhavn, men ærgerligt for beboerne i Indre By og på Christianshavn og det nordlige Amager.

Generelt vil trafikken i København være upåvirket af flytningen af jordtransporter. De eksisterende jordtransporter, der kører til Nordhavn i dag, vil blot flyttes til Lynetteholm, så på det overordnede vejnet et stykke væk fra Lynetteholm vil trafikbilledet være det samme i dag. Vejene til Lynetteholm vil få op til 700 flere lastbiler pr. døgn, men vejene i Nordhavn vil tilsvarende blive aflastet for op til 700 lastbiler pr. døgn.

Støjbelastning

Støjpåvirkningen fra lastbiltransporten med jord behandles ikke i baggrundsrapporten, men i hovedrapporten, Miljøkonsekvensrapportens kapitel 15: Støj og vibrationer.

Det slås igen fast, at det alene er støjen fra omlægning af lastbilkørsler, rapporten forholder sig til - og høringsparterne skal forholde sig til, den såkaldte 0-løsning.

15.4.1.1 Støj fra veje

Der er udvalgt de veje hvor der kommer en forøgelse på mere end 20 % i en af de forskellige scenarier. Der forudsættes, at al kørsel med tom lastbil foregår præcis den modsatte vej.

Trafiktallene som er brugt som grundlag, er en prognose over en 0-løsning for år 2035 fra Vejdirektoratets undersøgelse af Østlige Ringvej, og bliver brugt til at vurdere, hvor stor indflydelse den ekstra lastbiltrafik har på støjen.

Der er valgt at beskrive ændringen i støjpåvirkningen på baggrund af forøgelsen i antal kørsler med lastbil i de forskellige scenarier.

Ved en forøgelse af trafikmængden på 20 % giver det en forøgelse med 1 dB mere støj (se Tabel 15-2). I dette tilfælde, hvor det er tung trafik som står for forøgelsen, er trafikmængden ganget med en faktor 10 for at afspejle den faktiske støjmæssige stigning, da tung trafik er omkring 10 gange så støjende som normal biltrafik.

Læserne få ligeledes via information fra Tabel 15-2 oplysninger om, hvilke ændringer i trafikmængde der medfører hvilke ændringer i støjniveau, og hvorledes disse ændringer i støjniveau opleves.

Eksempelvis betyder en fordobling af trafikmængden en forøgelse af støjniveauet med 3 dB. Da støjskalaen er logaritmisk opbygget, betyder en forøgelse af støjniveauet på 3 dB en fordobling af støjniveauet, men åbenbart kun til "en hørbar, men lille ændring". Først med en 10-dobling af trafikmængden opnås en ændring i støjniveau på 10 dB, hvilket skulle betyde "en fordobling af det oplevede støjniveau".

Fra Vejdirektoratets Rapport 370 /159/, fremgår eksempler på hvordan en ændring i støjniveau fra vejtrafikstøj opfattes, se Tabel 15-2.

Tabel 15-2 Ændringer i støjniveauer og hvordan de opleves.

Ændring i støjniveau	Ændringen opleves som	Ændring i trafikmængde
1 dB	En meget lille ændring, næppe hørbar	Faktor 1,25
2 dB	En netop hørbar ændring	Faktor 1,58
3 dB	En hørbar, men lille ændring	Faktor 2
5 dB	En væsentlig og tydelig ændring	Faktor 4
10 dB	En fordobling af det oplevede støjniveau	Faktor 10
20 dB	En meget stor ændring	Faktor 100

Miljøstyrelsen har opstillet vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj. Grænserne forefindes i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 2006 /158/. De vejledende grænseværdier for facadestøjniveauet og opholdsarealer kan ses af Tabel 15-3.

I tabel 15.3 oplyses, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for boligområder er på 58 db. Miljøkonsekvensrapporten undlader i den forbindelse at omtale, at WHO anbefaler en noget lavere vejledende støjgrænse på 53 dB.

<https://www.dr.dk/nyheder/indland/who-dumper-danske-stoejgraenser-langt-flere-ramt-af-farlig-stoej>

Tabel 15-3 Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj.

	Grænseværdi [L _{den}]
Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser o.l.	53 dB
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	58 dB
Hoteller, kontorer mv.	63 dB

Ifølge høringsrapporten skal trafikmængden i forbindelse med tung trafik ganges med en faktor 10, da tung trafik generelt er 10 gange mere støjende en normal trafik. Det nævnes ikke, at de anvendte lastbiler, som kan transportere omkring 30 tons jord, er ekstra lange og tunge og derfor fylder mere, støjer mere og slider mere på vejene.

Det stigende støjniveau bliver alene evalueret i forbindelse med omlægningen af den tunge trafik fra nord og sydover. Det fremgår også af sammenfatningen i Miljøkonsekvens-rapporten: de berørte boliger ”vil opleve en netop hørbar ændring til en meget lille ændring af støjen”:

Sammenfatning

Ved jordtransporter til Lynetteholm via ny adgangsvej før år 2035, vil jordtransporterne overvejende foregå via mere trafikerede veje, hvilket vil resultere i en forøgelse af trafikstøjen med 1-2 dB på flere veje (3 dB for Prøvestensbroen der forløber gennem et industriområde). Dette vil opfattes som en netop hørbar ændring til en meget lille ændring af trafikstøjen. Langs flere af de berørte veje ligger boliger. Disse boliger vil opleve en netop hørbar ændring til en meget lille ændring af støjen.

Ved jordtransporter til Lynetteholm via en ny adgangsvej før år 2035 med 2,7 mio. tons jord tilkørt fra Nordhavn, vil det resultere i en forøgelse af trafikstøjen på 1-3 dB i områder med boliger. Dette vil opfattes som en meget lille ændring til en hørbar, men lille ændring af trafikstøjen. Langs de veje hvor stigningen er højest er der ikke boliger. Langs de resterende berørte veje ligger boliger. Disse boliger vil opleve en netop hørbar ændring i trafikstøjen. Langs de mere trafikerede veje vil forøgelsen af trafikstøjen opfattes som en meget lille ændring af støjen.

I Miljøkonsekvensrapporten beregnes det øgede støjniveau i forbindelse med de ekstra lastbiler på nogle af de vejstrækninger, som berøres som følge af trafikomlægningen til Lynetteholm med ny adgangsvej via Prøvestenen. I tabel 15-12 figurerer Torvegade ikke, men Torvegade optræder i tabel 15-13, nu i en situation med endnu flere lastbiler, såfremt et mellemlager i Nordhavn med 2,7 mio. tons jord også skal køres med lastbil. Denne situation vurderes ikke realistisk, idet dette mellemlager sandsynligvis skal sejles via pramme til Lynetteholm. Uanset antallet af lastbilskørsler så bliver støjforøgelsen på de udvalgte vejstrækninger beregnet til blot op mod 3 dB.

Tabel 15-12 Vejstrækninger med forøget støjniveau som følge af jordtransporter til Lynetteholm med ny adgangsvej før år 2035.

Vejstrækning	Trafiktal år 2035	Antal ekstra lastbiler	Stigning i dB
Prøvestensbroen	4.716	596	3
Refshalevej	10.980	700	2
Uplandsgade	10.422	558	2
Vermlandsgade Vest	14.418	558	1
Ved Stadsgraven	14.418	374	1
Sundkrogsgade	4.356	124	1
Store Kongensgade	6.192	158	1
Bredgade	6.192	158	1

Tabel 15-13 Vejstrækninger med forøget støjniveau som følge af jordtransporter til Lynetteholm med ny adgangsvvej for år 2035 med 2,7 mio. tons jord fra Nordhavn.

Vejstrækning	Trafiktal år 2035	Antal ekstra lastbiler	Stigning i dB
Prøvestensbroen	4.716	1.326	6
Refshalevej	10.980	1.430	4
Sundkrogsgade	4.356	854	3
Vermlandsgade Vest	14.418	1.288	3
Holmens Kanal	8.289	882	3
Store Kongensgade	6.192	441	3
Bredgade	6.192	441	3
Kalkbrænderihavnsgade	21.474	882	2
Folke Bernadottes Allé	22.806	882	2
Uplandsgade	10.422	524	2
Torvegade	23.409	914	1
Ved Stadsgraven	14.418	374	1

Såfremt beregning af ændringer i støjniveauet tager udgangspunkt i den totale fremskrevne trafikvækst i 2035 i forbindelse med konstruktion af Lynetteholm og Østlig Ringvej opnås et andet belastningsniveau. Omregnet fra dagens støjniveau (2017) vil borgerne opleve helt andre ændringsniveauer for støjbelastning via den øgede lastbiltrafik. I nedenstående tabel har jeg taget udgangspunkt i trafik og støjbelastning i dagens situation (2017) og forsøgt at udregne trafik og støjbelastning for 2035.

Tung trafik i Torvegade, hverdagsdøgntrafik og støjbelastning										
trafik	2017	fremskr. 2035	ny trafik 2035	ny trafik 2035	total 2035	total 2035	tilvækst ny trafik, %		samlet tilvækst, %	
			2,7 tons/år	3,2 tons/år	2,7 tons/år	3,2 tons/år	2035-2035	2035-2035	2017-2035	2017-2035
total	18.000	26.000			26.180	26.220	1	1	45	46
tung	900	1.300	180	220	1.480	1.520	14	17	64	69
støj	støjniveau, dB						tilvækst i støjpåvirkning, dB			
	2017	2035	2035-2035	2035-2035	2017-2035		2035-2035	2035-2035	2017-2035	2017-2035
	aktuel dB	fremskr.	ny trafik	ny trafik	total		ny trafik	ny trafik	total	total
total	73-78									
tung	37-39						1	1		

Kilder:

Lynetteholm. Miljøkonsekvensrapport, Tabel 23-4, Tabel 23-6, Tabel 15-13

Lynetteholm. Trafikale forhold, Tabel 4-5

støjniveau 2017: aflæst på kort over støjniveau, Københavnerkortet

I 2017 aflæses støjniveauet på Københavns kommunens støjkort til at være på 73-78 dB i Torvegade, hvoraf halvdelen udregnes til at komme fra den tunge trafik. Tilvæksten i støjniveau som resultat af ny lastbiltrafik via trafikoplægningen beregnes af By og Havns rådgiver Rambøll til at være blot 1 dB. Det er ikke lykkedes at færdiggøre beregningerne for øget støjniveau i Torvegade som resultat af den samlede fremskrevne trafik + ny lastbiltrafik for 2035. Flere forsøg på at få svar på spørgsmål vedrørende beregningsmetoden for støjniveau og omfanget af det øgede støjniveau ved en samlet trafikforøgelse i 2035 hos adskillige instanser har ikke båret frugt. Den anvendte beregningsmetode er dog blevet oplyst af By og Havn via rådgiver Rambøll, men ikke omfanget af det samlede støjniveau i Torvegade i 2035.

Miljøkonsekvensrapportens fatale svigt: den manglende evaluering af konsekvenser i forhold til vedtagne målsætninger i Københavns kommune i form af Kbh. Klimaplan 2025, Kommuneplan 2019 og miljøzonestrategi

Det første fatale svigt vedrører målsætningen fra Kbh. Klimaplan 2025 om CO₂-neutralitet i 2025. I Miljøkonsekvensrapporten beregnes den akkumulerede CO₂-generering for hele jordopfyldningsprocessen og Lynetteholm konstruktionen til at omfatte 350.000 tons.

I miljøkonsekvensrapporten opsummeres CO₂-udledningen fra Lynetteholmprojektets to faser, anlægs- og driftsfasen således:

Den direkte udledning af CO₂ i projektområdet ved anlægsfasen er i sig selv moderat, i størrelsesordenen 35.000 tons, svarende til ca. 0,1% af den samlede nationale CO₂-udledning i 2018. Da der dog er tale om en midlertidig udledning (ca. 3 år), er det vurderet, at bidraget til påvirkning af det globale klima som følge af direkte udledning af CO₂ i anlægsfasen er lille.

Den direkte udledning af CO₂ i driftsfasen er samlet estimeret at være i størrelsesordenen 3.200 tons årligt, svarende til 0,01-0,02% af den samlede nationale CO₂-udledning i 2018. Da påvirkningen skal ses i et globalt perspektiv, er det vurderet, at bidraget til påvirkning af det globale klima som følge af udledning af CO₂ i driftsfasen er lille.

Projektets samlede klimapåvirkning for anlægs- og driftsfasen, som inkluderer både direkte emissioner og indirekte kilder relateret til transport og produktion af materialer medfører en anslået CO₂ emission i størrelsesordenen 350.000 tons. Det er vurderet at projektet samlede påvirkning af det globale klima som følge af udledning af CO₂ er moderat.

Det er meget vigtigt for By og Havn at sammenligne CO₂-udledningen fra Lynetteholm projektet med den nationale og især den globale CO₂-udledning for at komme frem til konklusionen: en moderat klimapåvirkning. Men undladelsen er tydelig: der sammenlignes ikke med det københavnske CO₂-udslip og dermed klimamålsætningen om CO₂-neutralitet i 2025.

En betragtelig del af udledningen fra Lynetteholm projektet hidrører fra materiale- og jordtransport. I 2020 vedtog Københavns Borgerrepræsentation Roadmap 2021-2025, som indeholder en status for klimaindsatserne og opdaterer anvisninger på, hvorledes målet om CO₂-neutralitet kan nås.

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2061

Roadmappet afslører, at vejtransporten med 368.000 tons CO₂ i 2018 tegnede sig for det største bidrag til transportens CO₂-udledning. Vejtransportens CO₂-udslip i dag svarer således til det beregnede akkumulerede CO₂-udslip fra Lynetteholm konstruktionen på 350.000 tons. CO₂-udslippet fra transporten vurderes i roadmappet at udgøre den største bidragsyder til kommunens CO₂-udslip i indeværende år 2021:

I 2010 udledte transportsektoren i København samlet set ca. 550.000 ton CO₂, hvilket svarer til en fjerdedel af byens samlede CO₂-udledning. I 2019 udledte transportsektoren 510.000 ton CO₂ i København, svarende til 40 procent af byens samlede CO₂-udledning. I basisfremskrivningen i Roadmap 2021-2025 forventes transportsektoren at være den største kilde til CO₂-udledning i København fra 2021. Hvis ikke transportsektoren bidrager med en betydeligt større CO₂-reduktion i perioden 2021-2025, kan det blive meget vanskeligt at nå KBH2025 Klimaplanens mål om CO₂-neutralitet i 2025.

Isoleret set er det vejtrafikken, der med en udledning på 368.000 ton CO₂ i 2018, står for langt den største andel af CO₂-udledningen i transportsektoren. Indsatser til at omstille vejtrafikken til CO₂-neutral transport og minimere antallet af kørte kilometer har derfor også det største reduktionspotentiale, fx gennem overflytning af bilture til cykel, gang og kollektiv trafik samt omstilling af køretøjer til fossilfrie drivmidler.

Det er ikke lykkedes Kommunen at finde veje til at nedbringe CO₂-udslippet fra vejtransporten. I Roadmappet henvises blot til, at man afventer resultatet af igangværende mobilitetsanalyser. Først herefter er man i stand til at give et bud på, hvilke håndtag der skal drejes på inden for vejtransporten. Forvaltningen aner simpelt hen ikke, med hvilke indsatser man skal få styr på transportens CO₂-udslip. Derfor har man skudt problematikken til hjørne.

Det andet fatale svigt vedrører målsætningen i Kommuneplan 2019 om transportmidlernes sammensætning: kørsel i bil må således maksimalt udgøre 25 % af det samlede antal ture gennemført i form af gang, cyklisme, kollektiv trafik og bil. Denne nye målsætning gentages tillige i omtalte roadmap. Anlæggelsen af den biltrafikgenererende nye bydel Lynetteholm vil simpelt hen katapultere denne nyligt vedtagne målsætning, som et flertal i Københavns Borgerrepræsentation var rigtig stolt over at få indføjet i kommuneplanen.

Det tredje fatale svigt vedrører den manglende inddragelse af Københavns kommunes besluttede miljøzonepolitik for tung trafik. Hvad denne går ud på, og hvilke konsekvenser en voldsom stigning i de tungeste former for lastbiltransport vil få i forhold til de eksisterende krav i miljøzonen vurderes ikke. Miljøzonens eksistensberettigelse skal netop sikre, at byen ikke belastes med unødige udslip af CO₂, forurenende partikler og støj.

På forespørgsel til Teknik- og Miljøforvaltningen om krav i miljøzonen fik RBT følgende svar fra vicedirektør Karsten Bierring Nielsen:

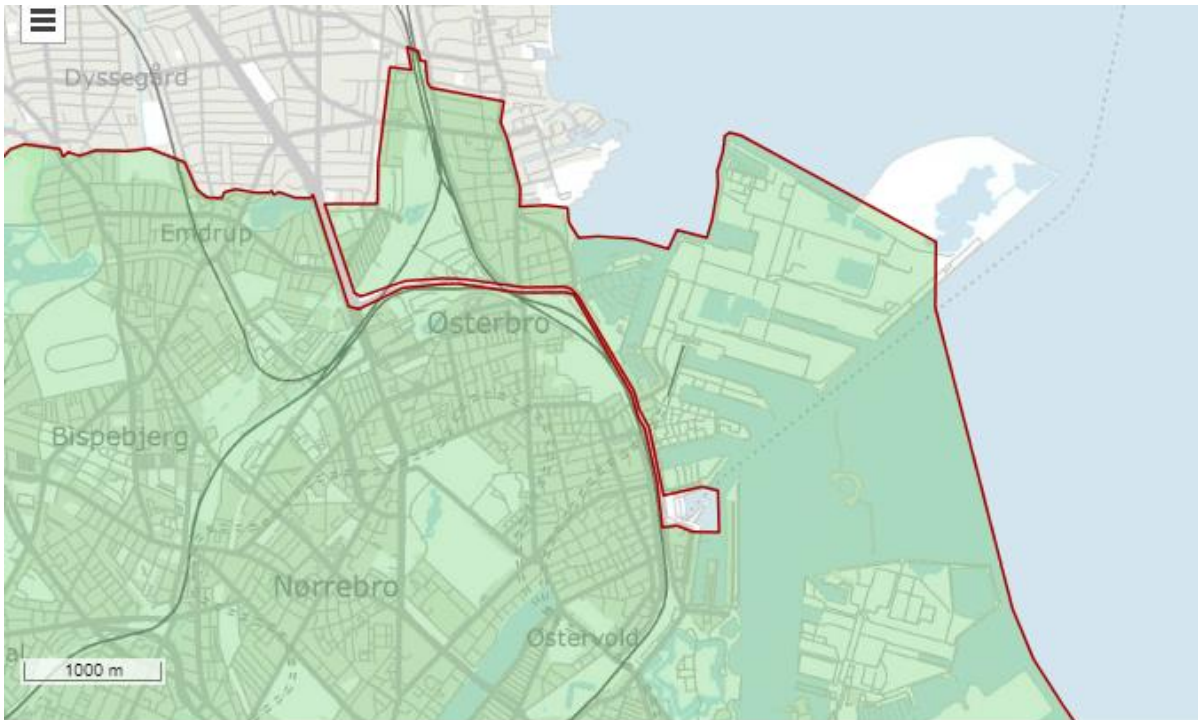
De nye krav i miljøzonen i København, som trådte i kraft den 1. juli 2020, gælder for dieseldrevne varebiler, lastbiler og busser. Personbiler er ikke omfattet af de nye krav.

Kravene for de tunge køretøjer (lastbiler og busser) implementeres i følgende to trin:

1. Fra 1. juli 2020: Busser og lastbiler skal være registreret den 1. oktober 2009 eller senere for at have adgang til miljøzonerne. Euro 5- og EEV-tunge køretøjer er undtaget fra datokrav og må gerne køre i miljøzonerne.
2. Fra 1. januar 2022: Busser og lastbiler skal være registreret den 1. januar 2015 eller senere for at have adgang til miljøzonerne.

Man kan vælge at få eftermonteret et partikelfilter, hvis ens køretøj ikke lever op til kravene i miljøzonen.

I miljøzonen for København er der en transitroute, hvor man kan køre til og fra Nordhavnen. Ruten går fra Københavns kommunegrænse via Lyngbyvej til Nordhavnsvej og rammer Kalkbrænderihavnsvej. På transitruten gælder miljøzonekravene ikke.



Kort over transitruten, hvor miljøzonens krav ikke gælder

Det oplyses, at kravene til kørsel i miljøzonen for den tunge trafik netop er blevet skærpet fra dern 1. januar i indeværende år og igen vil blive skærpet fra den 1. januar 2022.

Eftersom en betragtelig del af de tunge jordkørsler planlægges gennemført ad andre ruter gennem de indre bydele til Lynetteholm sydfra, skal opmærksomheden rettes endnu mere mod de tunge lastvognsruter. Der finder ikke tilstrækkelig kontrol med krav til inddækning af lastbilerne, som forårsager spredning af støv fra forurenede materiale. Miljøkonsekvensrapporten omtaler heller ikke dækslitage fra de tunge lastbiler, som forårsager forurening af vandmiljøet med mikroplastic og kemikalier.

Neden for ses fotos af jordtransporter på Nøre Voldgade ved Nørreport Station



Fotos: Hanne Dalhoff Knudsen



Endelig foreligger der ikke en vurdering af den liberalisering af jordtransporten, som sættes i værk via vedtagelsen i juni 2020 af en ny affaldslov. Lovændringerne omkring ansvar for jord er ikke inddraget i Miljøkonsekvensrapporten. Beregningerne er foretaget på baggrund af hidtidige jordmængder, baseret på det tidligere lovgrundlag. I det nye lovgrundlag gives entreprenøren mulighed for selv at vælge, hvor jorden skal køres hen, om jorden skal behandles som en ressource lokalt eller den skal sælges til anden part end til By og Havns Lynetteholmprojekt. Set i lyset af den ny affaldslov mangler der således en vurdering af, hvilke jordmængder der i fremtiden vil være til rådighed for Lynetteholm projektet, transportveje og mulige miljøkonsekvenser i forbindelse med kommende transporter.

København som medlem af C40 bygruppen

Den 7. januar 2021 udsendte C40 Byernes styrekomité et nyhedsbrev om iværksættelse fra 1. januar 2021 af vedtagne nye standarder 2021-2024 for at markere et nyt kollektivt og globalt ledelsesinitiativ. Københavns fungerende overborgmester Lars Weiss var en af de underskrivende borgmestre. Blandt de fem standarder for C40 ledelse var vedtagelsen af en robust og inkluderende klimahandlingsplan i overensstemmelse med Pariseraftalens 1,5° C ambition:



Statement by the C40 Cities Steering Committee on the Organization's New Leadership Standards

The C40 Leadership Standards 2021-2024 are as follows:

1. **Plan.** City has adopted a resilient and inclusive climate action plan aligned with the 1.5°C ambition of the Paris Agreement, and updates it regularly;
2. **Deliver.** In 2024, city remains on track to deliver its climate action plan, contributing to increased resilience, equitable outcomes and halving C40's overall emissions by 2030;
3. **Mainstream.** City uses the necessary financial, regulatory and other tools at their disposal to address the climate crisis and mainstreams their equitable climate targets into the most impactful city decision-making processes;
4. **Innovate.** City innovates and starts taking inclusive and resilient action to address emissions beyond the direct control of the city government, such as associated with goods and services consumed in their city;
5. **Lead.** Mayor and the city demonstrate global climate leadership and inspire others to act in support of the Paris Agreement.

https://www.c40cities.org/blog_posts/statement-by-the-c40-cities-steering-committee

Set i lyset af C40 byernes nye initiativ vil Lynetteholmprojektet få dumpekarakter.

Rådet for bæredygtig trafiks overordnede konklusion vedrørende Lynetteholmprojektet bliver da følgende:

Ud fra et bæredygtighedsperspektiv, som omfatter klima, transport, natur og forurening, er Lynetteholmprojektet en katastrofe. Byudvikling af en sådan størrelsesorden skal indtænkes i en regional sammenhæng, som omfatter alle tre regioner på Sjælland. Lynetteholmprojektet bør skrottes.

Kjeld A. Larsen

næstformand i Rådet for bæredygtig trafik