

København den 27. april 2021

Til
Københavns Borgerrepræsentation
Folketingets partier

Hvor skal jorden til etablering af Lynetteholm komme fra?

Opsummering: Fremskaffelse af 80 mio. tons jord til etablering af Lynetteholm vil efter vores analyse kræve en trafikpolitik, der sætter vejanlæg, tunnelanlæg og parkeringskældre i centrum i stedet for bæredygtig trafik og københavnernes miljø og trivsel. Det vil f.eks. være helt i modstrid med ”Socialdemokratiets vision for omstilling af trafikken og transporten til gavn for miljø og mennesker i København”. Bygning af p-kældre er tillige så dyre, at prisen for byggerier vil blive væsentligt fordyret og derved være i modstrid med ønsker om billigere boliger. Hvis man for at forstå omfanget af behovet for jord til etablering af Lynetteholm tager udgangspunkt i parkeringsanlæg på Posthusgrunden så skal der til etablering af Lynetteholm skaffes jord svarende til 196 store underjordiske parkeringsanlæg til 1520 biler. I alt ca. 297.000 biler.

En central begrundelse for bygning af Lynetteholm er at skaffe såkaldt ”overskudsjord” væk. Der er i det omfattende materiale om Lynetteholm ingen forslag om at reducere jordmængden og f.eks. bruge den til hurtig etablering af en effektiv stormflodssikring af København - både fra syd og nord. Kun denne argumentation:

Jordmodtagelse. Der findes ikke kendte alternativer i Københavns omegn, som kan modtage overskudsjord i større målestok. Overskudsjord fra byggepladser skal transporteres over større afstande.

Kilde: By & Havn.

By & Havn skal som nævnt bruge 80 mio. tons jord. De forventer 56 mio. tons fra KBH. og FRB og 24. mio. tons fra omegnskommuner. Som det senere vil fremgå kan der ikke forventes så meget fra FRB. Og det er også tvivlsomt hvad der kan komme fra omegnskommunerne, idet tendensen er, at bruge jorden lokalt. Som eksempel kan nævnes, at jord fra etablering af Hovedstadens Letbane skal bruges til etablering af naturområdet Hyldager Bakker i Albertslund kommune. Se mere her og senere:

<https://hyldager.albertslund.dk/hyldager-bakker/hbjord-modtagelse-af-jord-til-hyldager-bakker/>

Det er nok derfor især jord fra København det drejer sig om. Det afgørende spørgsmål er om ikke jord til Lynetteholm primært forventes at komme fra p-kældre til biler, en havnetunnel og metro til Lynetteholm. Af de 80 mio. tons vil ca. 6 mio. ton – ifølge et foreløbigt estimat - komme fra metro til Lynetteholm og fra en havnetunnel, altså fra projektet selv.

Alle projekter som ikke er ønskværdige ud fra en miljø- og klima-mæssig betragtning. En havnetunnel vil således være en trafikgenerator uden sidestykke. Der er i forvejen rigeligt med biler i København.

Hvis en havnetunnel ikke bygges og Københavns kommune fremover satser på færre biler, letbaner på overfladen - i stedet for mere metro - vil der ikke komme så store mængder overskudsjord.

Her er oplysning om hvorfra jord til opfyldning er kommet de seneste 10 år, hvor bygge- og anlægsaktiviteten har været meget stor:

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.

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

By & Havn regner med tilsvarende fordeling af leverancer til etablering af Lynetteholm.

Vi har rettet henvendelse til Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune, samt nogle forstadskommuner for at få at vide om og i bekræftende fald hvor meget jord de forventer at levere til Lynetteholmprojektet.

Vedrørende Frederiksberg kommune:

Det er ikke oplyst - hverken fra By & Havn eller Transportministeriet - hvor stor del af de nævnte 56 mio. tons jord, der forventes at komme fra Frederiksberg kommune.

Hele forespørgslen til Frederiksberg kommune vedr. fremtidig levering af jord kan sammen med svaret ses i bilag 1. og her: <https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Svar%20fra%20Frederiksberg%20kommune%20vedr%C3%B8rende%20evt.%20jord%20til%20Lynetteholm.pdf>

”Hvilke projekter/type projekter i Frederiksberg Kommune forventes fremover at bidrage med jord til By & Havn og i hvilke procentdele og mængder?”

”Frederiksberg Kommune har kendskab til følgende projekter der omfatter jordhåndtering:

- 1) Etablering af Ny Søndervang Plejecenter på Nylandsvej (2021-2023),
- 2) Etablering af P-kælder på pladsen bag rådhuset (2021-2024),

- 3) Opførelse af Kultur- og Musikskole med P-kælder på Konservatoriegrunden på Rosenørns Alle (2021-2023),
 4) Etablering af idrætshal og studieboliger på Rolighedsvej/Bülowsvej (2021- 2025),
 5) Udvikling af Hospitalsgrunden, herunder etablering af p-kælder på Nordre Fasanvej (2025-).

Der er ikke på nuværende tidspunkt kendskab til andre større bygge- og anlægsprojekter, som vil kunne bidrage med jord til Lynetteholmen, hverken kommunale eller private. Jordmængderne, der vil skulle håndteres på ovennævnte projekter er ikke kendte."

Det er tydeligt, at Frederiksberg kommune, som udbygget kommune, forventer en langt mindre aktiv byggeperiode i de kommende årtier sammenlignet med det seneste årti. Hvorvidt alle de nævnte projekter realiseres er end ikke endeligt besluttet. En del af projekterne omhandler byggerier af plejecentre og studieboliger, hvor krav om parkeringspladser, som det fremgår af skemaet nedenfor er beskedne.

Kollegie-, studie- og Ungdomsboliger (under 600 etagemeter)	1 pr. 200 m ²
Kollegie-, studie- og ungdomsboliger (600 – 2000 etagemeter)	1 pr. 350 m ²
Kollegie-, studie- og Ungdomsboliger (over 2000 etagemeter)	1 pr. 500 m ²
Ældre- og plejeboliger	1 pr. 400 m ² *

Kilde: Forslag til Frederiksberg Kommuneplan 2021

Der er en tilmed en aktuel sag på Frederiksberg, der tydeliggør, at holdningen til bygning af p-anlæg er under ændring. Det drejer sig om byggeri på Værnedamsvej på grunden, hvor den Franske Skole har ligget. Der blev først fremsat et lokalplanforslag med massivt byggeri og en p-kælder til 40 biler. Planen blev voldsomt kritiseret - bl.a. på grund af p-anlægget. Planen er nu ændret så der kun kræves 24 p-kælderpladser. S, R, EL og SF stemte stadig mod forslaget. Her Klip fra Frederiksberg Bladet den 14. april 2021. Hvordan holdningen til anlæg af p-anlæg i Frederiksberg kommune efter kommunevalget i november er naturligvis uvis.

Nej tak til p-kælder

S, R, EL og SF stemte imod forslaget. For De Radikale var det udsigten til en parkeringskælder i gården, der gjorde udslaget.

- Vi synes ikke, at man gør, hvad man kan for at begrænse antallet af biler i området. Vi kom med et forslag om en delebilsløsning, som kunne være en del af lokalplanen

med faste pladser til delebiler, men det var der ikke politisk vilje til. Men vi anerkender, at projektet er blevet væsentligt forbedret, siden planen blev sendt i høring, siger rådmand Lone Loklindt (R).

Københavns kommune

B & Havn forventer som nævnt, at hovedparten af de 80 mio. tons jord til Lynetteholm skal komme fra byggepladser i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Som omtalt ovenfor tyder det ikke på store leveringer fra Frederiksberg kommune.

”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.”

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

Vi har spurgt Københavns Kommune om fremtidige leveringer af jord. Se spørgsmål og svar i bilag 2 . Og her: <https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Svar%20fra%20Kbh.%20Kommune%20vedr.%20jord%20til%20etablering%20af%20Lynetteholm%20-%20milj%C3%B8konsekvensrapport.pdf>

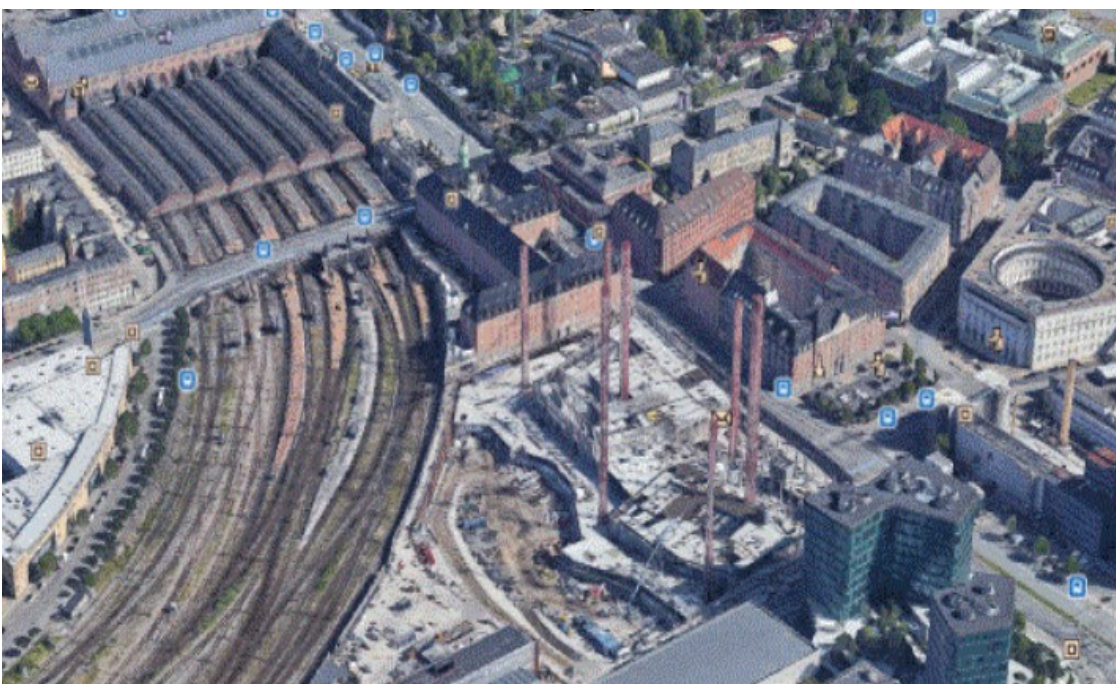
Hvis man kigger på andre bidragydere - udover metro og havnetunnel - er det især udgravning af p-kældre, der genererer jord, som beskrives som ”overskudsjord”.

Det er ikke lykkedes at få totaltal for jord fra udgravning til parkeringsanlæg og andre anlæg. Men her et eksempel. Vi har spurgt Københavns Kommune om hvor meget jord der er transporteret væk fra bygning af parkeringskælder til 1520 biler på ”Postgrunden”.

Svaret (bilag 2) er, at der i alt ”**blev der frakørt ca. 407.000 tons jord fra grunden.**”

Baseret på denne oplysning genereres der pr. p-plads i kælder ca. 267 ton jord.

Her et billede, der viser placeringen af de 1520 parkeringspladser, der er *krævet* af Københavns Kommune. De er placeret i kælder på Posthusgrunden - til bl.a. bilpendlere - et stenkast fra Københavns Hovedbanegård. I strid med alle ønsker om at satse på miljø, klima og bæredygtig transport.



Hvis man - for at forstå omfanget af behovet for jord til etablering af Lynetteholm - tager udgangspunkt i Posthusgrunden skal der til etablering af Lynetteholm skaffes jord svarende til 196 store underjordiske parkeringsanlæg til 1520 biler. I alt ca. 297.000 biler.

Hvis København skulle leve op til sine pæne ord om klima og miljø skulle man aldrig *kræve* eller *tillade* bygning af den slags trafikgenererende anlæg hvor den kollektive trafik er god. Der burde på et sådant stationsnært sted som Posthusgrunden kun bygges et lille antal p-pladser til handicappede bilister, serviceaktivitet m.m.

De 1520 p-pladser vil normalt give op til 9.000 daglige bilkørsler til/fra parkeringspladserne. Ikke just noget København har brug for.

Spørgsmålet er om københavnernes virkelig vil have plads til flere biler og p-anlæg, der genererer så megen ekstra trafik. Planerne om bygning af 214 parkeringspladser under Dantes Plads har således affødt massive protester fra beboere, lokale erhvervsdrivende, miljøorganisationer, kulturinstitutioner, byplanlæggere med flere.

Og hvordan hænger omfattende byggeaktivitet med anlæg af parkeringsanlæg sammen med ønsket om at København skal være CO2-neutral i 2025 og med de nyligt reviderede p-normer i Kommuneplan 2019 ? Hvordan hænger det sammen med ønskerne om en grønnere by med en målsætning om at biltrafikken maksimalt må udgøre 25 % af turantallet i København?

Vi mener således, at det er meningsløst at bygge p-kælder, som her ved Farumgade på Nørrebro. Et ellers trafikfredeligt område i hjertet af Nørrebro vil blive kraftigt belastet af kørsel til omkring 130 p-pladser. Erfaringsmæssigt vil disse p-pladser betyde op til 800 ekstra bilkørsler i døgnet.



Ifølge Kommuneplan 2019 blev kravet om antallet af krævede p-pladser ved nybyggeri reduceret kraftigt af miljømæssige grunde. De nye opstrammede p-normer i Københavns kommune, som nu står nedfældet i kommuneplanens rammer, viser en vilje til at begrænse trafikbelastningen.

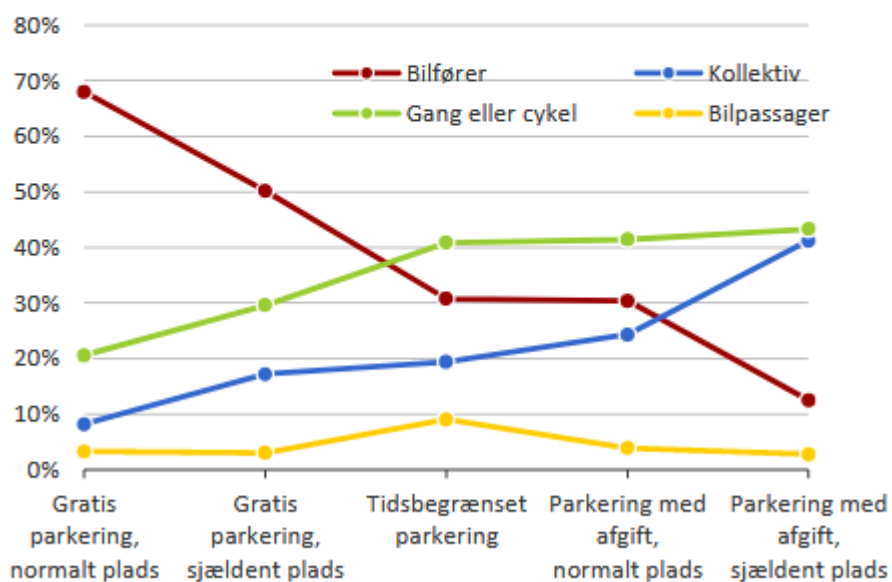
Parkeringspolitikken er et af de vigtigste redskaber til at få en by, hvor miljø og miljøvenlige transportformer er i centrum. Hvis der f.eks. er mange pendlerparkeringspladser, så kommer der mange pendlere i bil til byen. Hvis der er få p-pladser pendler folk på anden måde. I Københavns kommune er der så mange pendlerparkeringspladser, at hovedparten af bilpendlerne er sikre på, at de kan parkere ved deres arbejdsplads. Det belaster København voldsomt.

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

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Adgang til p-plads påvirker transportmiddelvalg

Når der er let adgang til gratis parkering, udgør pendlerrejser med respondenten som bilfører 68 %. Når parkerings mulighederne er begrænsede eller pålagt afgift falder denne andel til 30 %, mens kollektivandelen og cykel/gang-andelen stiger.



Fordeling af rejser ift. parkeringsforhold og transportform 2012-2014.

Kilde: Transportvaneundersøgelsen. Faktaark om pendling.

<https://www.cta.man.dtu.dk/transportvaneundersoegelsen/udgivelser/faktaark/faktaark-om-pendling-i-danmark-2014>

Hvis København skal forsøge at leve op til sine målsætninger må det forventes at næste kommuneplan bl.a. yderligere vil reducere antallet af krævede p-pladser. Der er i hver fald nye toner

f.eks. i ”Socialdemokratiets vision for omstilling af trafikken og transporten til gavn for miljø og mennesker i København”:

”Som kommunens bærende parti er det vores pligt at handle. Vi skal sikre, at vi når vores ambition om at blive verdens første CO2-neutrale hovedstad i 2025. At vi udvikler byen, så partikelforurening, trængsel, støj og ulykker begrænses mest muligt eller helt afskaffes. Og at vi tilbageerobrer byrummet fra trafikken”.

”Fra og med næste kommuneplan i 2023 skal al kommunal planlægning og byudvikling ske med biluafhængighed – bilfrihed eller delvis bilfrihed - som grundpille i både eksisterende og fremtidige byområder”.

Denne strategi kan også implementeres i allerede eksisterende afgrænsede områder af byen. Denne strategi for bilfrihed, som vil tilgodese adskillige borgeres ønsker om et mere trafiksikkert og mindre forurenet bymiljø, skal baseres på borgernes opbakning og initiativ.

Kilde: Socialdemokratiets vision for omstilling af trafikken og transporten til gavn for miljø og mennesker i København
Ad grønne veje.

https://www.socialdemokratiet.dk/media/9378/trafikpolitik-2021_fuld_version.pdf

Ude i verden lyttes der til nogle danskere på trafikområdet. Det gælder i særlig grad den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlig byplanlægning og byrum Jan Gehl.

Jan Gehl, arkitekt og byplanlægger:

”Når der bygges boliger i fremtidens København skal vi klart markere, at så er der ikke plads til biler. Der skal kun være plads til delebiler. Erhverv skal ligge tæt på stationer og metro og skal ikke have p-pladser.”

Citat fra ”Den tænkende storby,” Københavns Kommune, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11

Han er værd at lytte til også i København.

Vi mener naturligvis, at der skal være parkeringspladser til handicappede bilister, vareudbringning og servicefunktioner. Tillige skal der være en beboerparkeringsordning. Priserne skal være relativt høje – bortset fra parkering for handicappede.

Hele København skal omfattes af en betalingsordning bl.a. for at reducere belastningen fra udefra kommende biler.

København har alt for mange p-pladser, som er en meget væsentlig grund til den store trafikbelastning.

Parkeringssituationen i dag

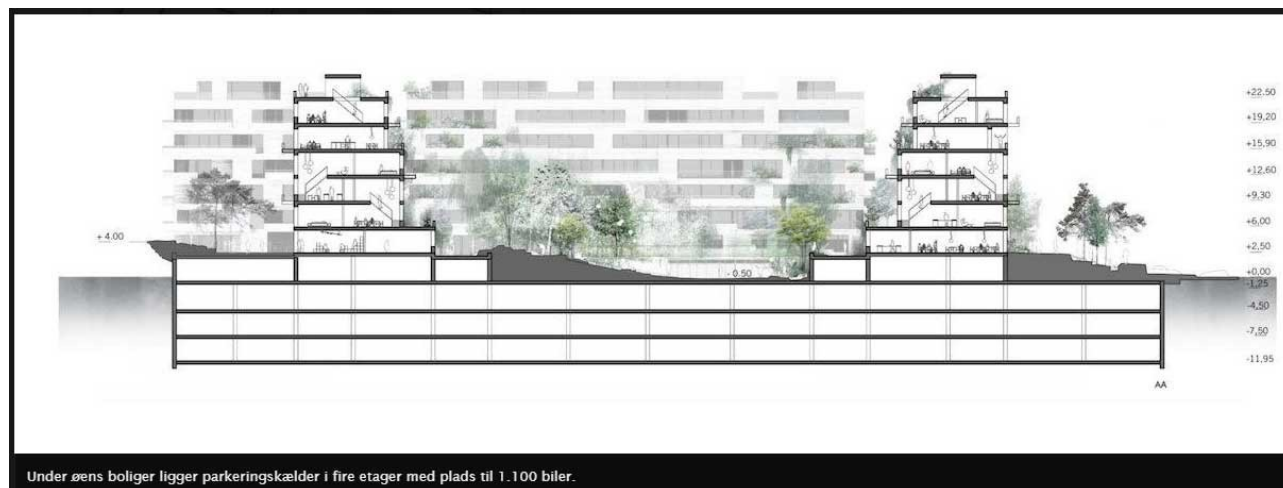
Der er i dag ca. 204.000 p-pladser i Københavns Kommune, fordelt på kantstensparkering, privat parkering, parkering på egen grund, kommunale parkeringspladser og p-huse. **Parkering optager et areal i byen på 4,1 mio. kvadratmeter, hvilket svarer til 4,4 % af kommunens samlede areal.**

De to mest udbredte typer parkeringspladser er kantstensparkering og privat parkering, som udgør henholdsvis 62 % og 23 % af parkeringspladserne. Det er også disse to typer parkering, der optager mest areal i byen med henholdsvis 46 % og 39 %.

Kilde: Formidling af strategisk viden relateret til parkering. Rambøll. Rapport, marts 2016 til Københavns Kommune.

Hvor charmerende og ”grønt” er det i øvrigt at skulle bo ovenpå store parkeringsanlæg og have friarealer på betondæk over parkeringsanlæg.

Er det mon godt for bylivet at man tager en elevator ned fra sin lejlighed til en p-kælder. Er det på den måde byens liv skal forme sig? Her fra informationsmateriale vedrørende nyt byggeri på Kronløbsøen. Boligerne skal ligge over en parkeringskælder til 1100 biler:



Færre parkeringspladser i nybyggeri

I en ny strategi lægger regeringen op til at indføre CO₂-krav til nybyggeri i 2027.

Strategien lægger også op til at bløde op på de nuværende krav om antallet af parkeringspladser ved nybyggeri. Det kan være et middel til at sænke prisen for almenbygget byggeri, så man kan sikre, at der fortsat kan bygges nogenlunde billige boliger i København. Bidraget til parkering kan udgøre over 10 procent af prisen for at opføre en lejlighed.

En strategi for bæredygtigt byggeri skal danne grundlag for, at der fra 1. januar 2027 bliver lagt loft over, hvor meget nybyggeri må belaste klimaet per etagemeter. Det er for sent, mener brancheforeningen DI Dansk Byggeri

Kilde: <https://www.trm.dk/nyheder/2020/udspil-til-national-strategi-for-baeredygtigt-byggeri/>

Jord fra omegnskommunerne

Som ovenfor nævnt forventer By & Havn, at der skal komme omkring 30 % af jorden fra områder udenfor KBH og FRB. Det er særligt overraskende, idet det samtidig forudsættes i planlægningen, at størstedelen af udviklingen i Hovedstadsområdet i mange år fremover skal ske på Lynetteholm, Refshaleøen og andre dele af Østamager.

Ingeniøren skrev den 4. marts 2021 om en mulig ressourcekrig. Der er mange der vil bruge jord.

”Ressourcekrig i Hovedstadsområdet: Nye øer skal kappes om jord og sand

Lynetteholm vil bruge store dele af regionens sand og grus. Og dertil kan der opstå jord-priskrig med projektet Holmene. Der er i forvejen ressourceknaphed på Sjælland. Lynetteholm, måske endda kombineret med Holmene i Hvidovre, kan betyde stor knaphed”

Bestræbelserne går i stadig stigende grad ud på at bruge jord på en mere bæredygtig måde. Her fra Region Hovedstaden:

Region Hovedstaden
Enhed for Miljø


Hvad kan jord ? (2)

http://www.jordhaandtering.dk/

resuldele websteder | SAP Kompetence- og Sup...

BÆREDYGTIG JORDHÅNTERING BYGHERRE RÅDGIVER ENTREPRENØR MYNDIGHED OM JORDHAANDTERING.DK ABOUT JORDHAANDTERING.DK

Hvad søger du?



BÆREDYGTIG JORDHÅNTERING

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.

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.

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. *Ressourcer over 9 delrelater: en lang række relationer...*

BÆREDYGTIG (LOVLIG!) JORDHÅNTERING

Temamøde den 9. april 2019 sætter fokus på mest centrale juridiske problemstillinger ved jordhåndtering. *Program og tilmelding*

Kilde: https://www.google.com/url?sa=t&rc=1&q=&escr=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEWjWhems34XwAhUjg_0HHUgaBHOQFjAEgOICxAD&url=https%3A%2F%2Ffdakofa.dk%2F%3Ftype%3D71598%26tx_tcdakofa_forcedownload%255Bdownload%255D%3D31411%26tx_tcdakofa_forcedownload%255Bcode%255D%3D83a9088544aab79c7d0c05bb832857954fa4997%26cHash%3D6097971008ff54c1f369800b5c711b18&usq=A0vVaw0Zrr6vs1p-tYd1K05Xp4R1

For at søge at få et overblik vedr. forventning af jord fra omegnskommunerne har vi sendt henvendelser til en del forstadskommuner:

NOAH-Trafik og RBT har stillet tilsvarende spørgsmål, som til KBH og FRB, jfr. bilag 1 og 2 til en række forstadskommuner:

”By & Havn forventer, at der *samlet set* fra områder udenfor Kbh. og Frederiksberg leveres tilsvarende mængder, som siden 2012, indtil Lynetteholm er etableret. Hvilke projekter/type projekter i jeres kommune forventes fremover at bidrage med jord til By & Havn og i hvilke mængder?”

”Hvorledes afgøres det om jord fra jeres kommune leveres til By & Havn eller andre aftagere?

Er det alene bygherren, der bestemmer eller har jeres kommune nogen bestemmelsesret?

Har jeres kommune en forpligtelse - i en eller anden form - til at levere jord fra byggeaktiviteter til By & Havn?”

Her klip fra nogle af svarene fra nogle kommuner, som desværre ikke var særligt oplysende. Intet tyder dog på, at der kan forventes de helt store jordmængder:

Rødovre kommune.

Til spørgsmålet kan jeg oplyse, at Rødovre Kommune ikke har opgørelser der viser hvortil evt. overskudsjord fra aktiviteter i Rødovre Kommune er leveret, herunder om der eventuelt er leveret

jord til By & Havn.

Gladsaxe kommune

Vi kan bekræfte, at der leveres jord fra lokaliteter i Gladsaxe Kommune til By og Havn. Vi har dog ikke noget tal på mængderne, ligesom det ikke er muligt at oplyse fra hvilke typer byggepladser jorden stammer fra. Det er ikke muligt for os at vurdere omfanget af jord/grus der genbruges lokalt, men det er vores opfattelse at den form for genbrug bliver større i fremtiden. Generelt omkring flytning af jord er det alene bygherrer, der afgør hvilken jordmodtager man ønsker anvende. Jordmodtageren skal selvfølgelig være godkendt til at modtage den pågældende jordtype. Kommunen har som bygherre ingen forpligtigelse til at levere jord til bestemte jordmodtagere.

Hvidovre kommune

Hvidovre har ikke selv store projekter i gang, der genererer store mængder af overskudsjord. De private projekter er kommunen ikke vidende om, hvor de vil levere jorden til. De har leveret noget jord til BY & Havn siden 2012. De kan ikke oplyse mængden. Kommunens rolle er, når der skal flyttes jord fra en grund til en anden, at de skal godkende, at jorden må flyttes det pågældende sted hen. De må ikke anvise jorden til et bestemt modtageanlæg, da markedet er liberalt. Den der skal af med overskudsjord, må selv bestemme hvortil jorden leveres. De oplever, at flere og flere gerne vil genanvende jorden lokalt, hvis det kan lade sig gøre.

Jord fra anlæg af Hovedstadens Letbane bruges lokalt

Anlæg af en letbane giver langt mindre overskudsjord end anlæg af en metro under jorden. Overskudsjord fra bygning af Hovedstadens Letbane, der bygges gennem kommunerne Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Glostrup, Albertslund, Brøndby, Vallensbæk og Ishøj bruges til dette lokale projekt.

OVERSKUDSJORD FRA LETBANEN GÅR TIL NYT NATURSKØNT OMRÅDE

Kender I det, når I kommer ud i naturen og pludselig trækker vejret helt ned i maven? Når man fornemmer roen, lytter saligt til fuglenes sangstemmer og mærker den knitrende skovbund under sine fødder?

Netop dén følelse kommer indbyggere i Albertslund Kommune snart til at mærke. I Albertslund, tæt på grænsen til Høje Taastrup, ligger et naturskønt område, som lige nu bare står, som naturen har ladet det gro. Det er det kommende Hyldager Bakker, og snart bliver Hyldager Bakker synonym med et grønt åndehul fyldt med både rolige vandrestier, naturaktiviteter og fremtidige fredelige boliger

Albertslund Kommune har nemlig besluttet at søsætte et nyt natur- og landskabsprojekt i området, som skal være med til at mindske støj i området, samtidigt med at det bliver et opholdssted, når man som bybo trænger til at komme ud i naturen. Der vil bl.a. være stisystemer med indbyggede pausespots, hvor man nemt kan tilbringe en hel dag under bladenes stille rusken. Vil man finde sin indre spejder frem, kan man tage på shelterovernatning, og hvis børnene trænger til at blive underholdt, kan de gå på opdagelse i områdets forskellige udsigtstårne og få et syn, de sent vil glemme

Men hvad har Hovedstadens Letbane så med dette at gøre, tænker du nok? Faktisk intet mindre end selve fundamentet for Hyldager Bakker. Hovedstadens Letbane sender nemlig ren overskydende jord fra projektet til det nye natur- og landskabsprojekt.

I skrivende stund har Hyldager Bakker modtaget over 74.000 tons jord fra letbaneprojektet! Og da anlægningen af letbanen skrider hastigt fremad, vil der altså være endnu mere jord til Hyldager

Bakker i takt med, at vi får mere overskydende jord at give væk. På den måde bliver projekterne i hovedstadsområdet forbundet med hinanden

Læs mere om kommunens planer for Hyldager Bakker her: <https://hyldager.albertslund.dk/>

Opsummering.

Det er mere end uklart på hvilket grundlag By & Havn forventer at få leveret 80 mio. tons til etablering af Lynetteholm. Tendensen går i retning af at genbruge evt. overskudsjord lokalt. Svært at se fornuften i at fylde god jord i Øresund på 10-14 meters dybde.

Det er derfor uforvarsligt at beslutte et så omfattende anlæg på et så løst grundlag .

Her en samlet analyse og kritik af de forskellige begrundelserne bag forslaget om etablering af Lynetteholm og bygning af en Havnetunnel fra Nordhavn til Lufthavnen.

<https://noah.dk/nyheder/lynetteholm-og-en-havnetunnel-vil-undergrave-alle-lokale-og-nationale-trafik-miljoe-og>

Med venlig hilsen

Rådet for Bæredygtig Trafik

Kjeld A. Larsen

Poul Kattler

Niels Wellendorf

NOAH-TRAFIK

Ivan Lund Pedersen

Bilag 1. Svar fra Frederiksberg kommune vedr. evt. jord til Lynetteholm

<https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Svar%20fra%20Frederiksberg%20kommune%20vedr.%C3%B8rende%20evt.%20jord%20til%20Lynetteholm.pdf>

Bilag 2. Svar fra Københavns kommune vedr. jord til Lynetteholm:

<https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Svar%20fra%20Kbh.%20Kommune%20vedr.%20jord%20til%20etablering%20af%20Lynetteholm%20-%20milj%C3%B8konsekvensrapport.pdf>