

Argumenterne for at anlægge Lynetteholm minder om en molbohistorie

Henrik Valeur, 2021

Som svar på et kritisk indlæg af arkitekt og byplanlægger Hanne Schmidt opfordrer direktør for udvikling og – bør det her nævnes – salg i By & Havn Ingvar Sejr Hansen ”til en debat og dialog på et oplyst grundlag, der forholder sig til viden og data baseret på de rapporter, som er gennemført, eller anden ekspertviden”.

Selv anvender han dog kun ”viden og data” fra miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, endda kun meget selektivt, og affejer fuldstændig den ”anden ekspertviden”, som Schmidt bibringer.

Sejr Hansens indlæg er en eksemplarisk øvelse i *cherry picking*, hvor de data, der understøtter hans argumenter, fremhæves, mens de øvrige ignoreres. Det får ikke bare hans argumenter til at lyde mere overbevisende, det får også de afgørende spørgsmål, Schmidt stiller, til at forsvinde i en røgsky af selekteret data.

Det helt afgørende spørgsmål er naturligvis: Hvorfor overhovedet anlægge Lynetteholm?

Den eneste antydning af et svar, Sejr Hansen kommer med, er, at man derved nemmere kan komme af med overskydende jord fra andre anlægsprojekter og, at: ”Jo kortere lastbilerne skal køre, jo mindre CO₂-udledning”.

Det lyder jo som den gamle molbohistorie om bonden, som, for at jage storken væk fra marken og for ikke selv at træde kornet ned, fik otte mand til at bære sig ind på marken.

Problemet med forureningen fra de 350 lastbiler, som ifølge miljøkonsekvensrapporten hvert døgn i mange årtier fremover skal fragte jord gennem byen, er ikke så meget påvirkningen af det globale klima, omend det da også er et problem, men derimod den lokale luft- og lydforurening, der, for beboere i København, betyder, at de kan se frem til mere sygdom og kortere levetid.

Den overskydende jord, der henvises til, kommer blandt andet fra metrobyggeriet, og den egentlige årsag til anlæggelsen af Lynetteholm – og den dertil hørende havnetunnel – er da også tæt forbundet med Metroen.

Metrobyggeriet er finansieret gennem udvikling og salg af byggegrunde i København, og nu hvor der efterhånden ikke er flere frie arealer tilbage at udvikle og sælge på land, er man begyndt at inddrage arealer til vands.

Man kan sige, at københavnernes selv betaler for Metroen ved at afstå friarealer både på land og til vands. Man har bare aldrig spurgt dem, om det er det, de ønsker.

Denne byttehandel, som By & Havn blev sat i verden for at gennemføre, blev igangsat af den tidligere overborgmester Jens Kramer Mikkelsen (S), som efterfølgende blev chef for – ja, By & Havn. Siden er den videreført af den nu afgåede overborgmester, Frank Jensen (S), som ikke bare krænkede egne ansatte men generelt dem han anså som svagere end sig selv – dyr og planter, mindre bemidlede og udsatte befolkningsgrupper, som f.eks. beboerne i Fredens Havn, som han afsatte 10 millioner kroner til at gøre hjemløse.

I stedet for at lytte til naturen, befolkningen og fagligt funderede indvendinger lader man ekstremt forsimplede udviklings- og salgsargumenter være bestemmende for politiske beslutninger om meget store projekter med meget vidtrækkende og vidt forgrenede konsekvenser.

En af verdens førende teoretiske eksperter i den slags projekter, danske Bent Flyvbjerg, har påvist, at forudsætningerne for langt de fleste af disse megaprojekter

ikke holder, blandt andet fordi de ofte er baseret på misinformation og på grund af ledelsesmæssig inkompetence.

Der er intet i Sejr Hansens indlæg, som tyder på, at dette ikke også skulle være tilfældet med Lynetteholm.

By & Havn er en konstruktion, der kendes fra Kina, hvor teknokrater og developere arbejder sammen om at udvikle byerne på en måde, der både maksimerer profitten fra jord- og ejendomssalg og antallet af mennesker, der er plads til – fuldstændig som de bydele, By & Havn skaber i København. I Kina leveres disse projekter dog ofte til tiden og inden for det aftalte budget, men på trods af denne forskel er resultaterne forbløffende ens.

Om det egentlig er byer, kan man så diskutere.

Denne artikel har været publiceret som debatindlæg i Byrummonitor, 29 januar 2021.

This article may be copied or reprinted for noncommercial purposes as long as proper citation standards are observed (author, title, date).