

Transportministeriet
trm@trm.dk; arp@trm.dk

Høringsvar, strategisk miljøvurdering af udvikling af Østhavnen

Transportministeriet har sendt den strategiske miljøvurdering af udvikling af Østhavnen i høring med en frist den 9. januar 2023. Christianshavns Lokaludvalg takker for muligheden for at give sine synspunkter til kende og fremsender hermed sit høringssvar.

Indledende bemærkninger	1
Planen	3
Den strategiske miljøvurderings hovedresultater	3
Lokaludvalgets bemærkninger	4
1) Der bør snarest rådes bod på fraværet af en analyse af en stormflodspor.....	5
2) Tiltag til at reducere trafikken i centrum og på Christianshavn må besluttes	5
3) Sivetrafik via ØRs lynetteholmtilslutning til og fra centrum må undgås.....	6
4) Beboerne i Østhavnen må have bedre alternativer til bilen	6
5) Østhavnen skal være åben, blå og med plads til rekreative arealer	7
6) Almene boliger må prioriteres højt i udviklingen af Østhavnen	7
7) Ulemperne af Planen for byens beboere burde have været værdisat	8
8) Nulscenariet kunne være formuleret mere positivt	8
9) Jordtransporten gennem byen skal nedbringes	9
10) Staten må bidrage til østhavnsudbygningens finansiering	9
Lokaludvalgets konklusioner	9

Indledende bemærkninger

Christianshavns Lokaludvalg påskønner, at myndighederne er fremsynede og fremlægger planer for langsigtet byudvikling. Det gælder ikke mindst i en situation, hvor befolkningsprognoser i henhold til den strategiske miljøvurdering for Østhavnen (SMV) peger på, at der kommer 300.000 flere borgere på Sjælland frem til 2070, hvoraf en stor del skønnes at bosætte sig i København¹.

Lokaludvalget lægger vægt på, at byudvikling af Østhavnen sker på baggrund af gennearbejdede analyser, at sådanne analyser og deres forudsætninger er offentligt tilgængelige og at planlægning og gennemførelse af byudvikling sker med henblik på at fremme menneskers trivsel og uden en negativ påvirkning af natur, klima og miljø.

¹ Jf. <https://www.trm.dk/media/ldbhq0d/miljoevurdering-a.pdf>

De kommende års byudvikling i København må være socialt, økonomisk og miljømæssigt bæredygtig. Der må tilvejebringes boliger og arbejdspladser i et antal og i en balance, så boligprisudviklingen er acceptabel. Byens udfordringer ved stormflod må håndteres. Og der må skabes klima- og miljørigtige løsninger på byens betydelige trafikale udfordringer, bl.a. på Christianshavn.

I det følgende findes en sammenfatning af hovedresultater af den strategiske miljøvurdering, som Lokaludvalget hæfter sig ved, efterfulgt af Lokaludvalgets bemærkninger og konklusioner. Sidstnævnte er sammenfattet i nedenstående boks.

Christianshavns Lokaludvalgs holdning til SMV'en i få ord

Christianshavns Lokaludvalg ønsker at bevare eksisterende miljøer, fremme en begrønning og undgå en fortætning af Københavns tætby og særligt af Christianshavn. Vi ser nye boliger og erhvervsbyggerier i Østhavnen som et alternativ til en sådan fortætning og ønsker et sådant byudviklingsmønster afspejlet i kommende kommuneplaner. Lokaludvalget lægger vægt på at få løst metroens kapacitetsproblemer, forbedre metrobetjeningen af den eksisterende by og reducere byens gennemkørende biltrafik.

Med dette udgangspunkt, idet vi fremhæver usikkerheden i SMVens beregninger, og under en række væsentlige forudsætninger, anser Lokaludvalget det samlet for fornuftigt at gennemføre en byudvikling af Østhavnen.

De forudsætninger, som Lokaludvalget lægger til grund for sin samlede vurdering, er:

- a) Miljøvurdering og anlæg af en stormflodsport i Kronløbet må ske straks.
- b) Tiltag til dæmpning af trafikken gennem centrum må udvikles forud for og besluttet som del af en eventuel beslutning om Østlig Ringvej.
Gennemkørselsproblemet er undervurderet i SMVen.
- c) Det må forhindres, f.eks. med trafikøer, at en Østlig Ringvejs Lynetteholmtilslutning bliver terminal for sivetrafik til og fra centrum via Knippelsbro og Langebro. Særligt må der ske en beskyttelse af det nordlige Christianshavn.
- d) Der må hurtigt rettes op på, at cykelforbindelsen fra Lynetteholm/Refshaleøen til centrum er utilstrækkelig og – forekommer det - utilstrækkeligt gennemtænkt.
- e) Der må forud for en beslutning fremlægges alternativer for Østhavns bebyggelsestæthed og prioritering af grønne og blå områder, så borgerne får indsigt og valgmulighed.
- f) Andelen af almene boliger må maksimeres af hensyn til boligpriserne og en balanceret befolkningssammensætning.
- g) Den ensidige fokusering på en fortætning af Københavns Kommune, bl.a. med østhavnsudbygningen, bør erstattes af en "både-og"-udvikling, hvor der parallelt byudvikles stationsnært i regionens fingre.
- h) I relation til anlæg af Lynetteholm anser Lokaludvalget transport af al ny jord med lastbil over bl.a. Knippelsbro for unødigt hensynsløs over for Christianshavn.
Lokaludvalget ønsker beslutningen ændret.

Med sigte på at opnå en mere balanceret byudvikling i regionen opfordrer Lokaludvalget til en bedre koordinering af byudviklingen i hovedstadsregionen, f.eks.

gennem etablering af en organisatorisk enhed med dette formål og med deltagelse af relevante myndigheder.

Planen

Den strategiske miljøvurdering for Østhavnen vedrører et sæt af projekter betegnet ”Planen”. Planen omfatter byudviklingen af Lynetteholm, Refshaleøen, Qvintus og Kløverparken med boliger til 66.000 beboere og 54.000 nye arbejdspladser. Endvidere et sæt af infrastrukturinvesteringer: en ringmetro M5, en Østlig Ringvej (ØR), en nord-sydgående lokalvej i tre varianter samt cykelinfrastruktur på området og på tværs af havnesnittet.

For sættet af projekter – Planen – er gennemført en samfundsøkonomisk vurdering, herunder en miljøvurdering, i relation til trafikbelastning, CO₂-udledning, osv., både i anlægsfasen og når Planen er gennemført og ”i drift”.

Planen er sammenholdt med et nulscenarie. Nulscenariet er ikke en situation, hvor der ikke etableres flere boliger og arbejdspladser. Det anses nemlig for givet, at der vil være behov for boliger og arbejdspladser til 300.000 flere borgere på Sjælland frem til 2070. I Planen forudsættes 180.000 af disse at bosætte sig i Københavns Kommune (KK), svarende til en forøgelse med 28 pct. af KKs indbyggerantal. I nulscenariet, hvor Østhavnen ikke udbygges, er boliger og arbejdspladser til de 66.000 nye borgere placeret andetsteds og fortrinsvis i den øvrige del af KK og i den øvrige hovedstadsregion. Investeringer i infrastruktur – metro, veje, osv. – gennemføres ikke i nulscenariet. I stedet antages udviklingen at ske inden for nuværende rammer.

Lynetteholmhalvøen er under anlæg på baggrund af anlægsloven fra juni 2021. Perimeteren forventes færdig i løbet af 2023. I nulscenariet er det derfor antaget, at opfyldningen med overskudsjord færdiggøres og at halvøen henligger ubebygget, f.eks. som urørt natur. Anlægget af Lynetteholm indgår altså ikke som en del af den strategiske miljøvurdering.

Planen omfatter ikke en færdiggørelse af klimasikringen af København i form af etableringen af en stormflodsport i Kronløbet, altså en klimasikring ”mod nord”. De kumulative miljøvirkninger på Planen af installeringen af en port anses dog for indregnet.

Betydningen for Østhavnen af en opretholdelse eller en flytning af Biofosrensningsanlægget på Refshaleøen er berørt. De kumulative miljøvirkninger af en flytning er indregnet. Da en flytning ikke er en forudsætning for udvikling af Østhavnen, indgår en flytning herunder omkostningerne herved ikke i Planen.

Den strategiske miljøvurderings hovedresultater

Den strategiske miljøvurdering peger på, at gennemførelsen af Planen kun har få virkninger på natur og omgivelser og at der findes kendte afværgeforanstaltninger. Den

mest markante indvirkning, som ikke kan afværges, er den visuelle virkning af nyt byggeri i horisonten øst for byen. Hertil kommer den varige påvirkning af Margretheholm Havn, som følger, hvis Refshalevej permanent erstattes eller suppleres af en nærtrafikvej hen over havnen (f.eks. den nyetablerede jordtransportvej), og hvis M5-metroen etableres som en højbane over havnen.

Analysen når det resultat, at der er en betydelig samfundsøkonomisk gevinst ved at gennemføre en tæt byudvikling som i Planen frem for en mere spredt byudvikling som i nulscenariet. De samlede samfundsøkonomiske fordele skønnes til 50 mia.kr. og udgifterne til 35 mia.kr. svarende til en nettogevinst på 15 mia.kr.² Hovedbidragene på gevinstsiden er værdien af grundsalg og trafikanternes tidsgevinster.

Der er forholdsvis få klimavirkninger af den store infrastruktur- og byudvikling. Det er der to hovedårsager til: 1) borgerne i Planen forventes at bo på færre kvadratmeter og dermed med en mindre CO₂-belastning til boligernes anlæg og opvarmning, fordi de i højere grad end i nulscenariet bor i etageejendomme og, 2) som beboere i en tætby ventes borgerne at have mindre bilrådighed, i højere grad at bruge kollektiv transport og at pendle kortere afstande end i nulscenariet.

Udviklingen i boligpriserne er undersøgt. Resultatet er, at der skønnes en mindre prisstigning i det centrale København på 3-4 pct. i 2050-70 relativt til nulscenariet³. Målt i forhold til en situation, hvor de nye boliger (og de nye arbejdspladser) ikke etableres, hverken i Østhavnen eller i regionen som helhed som i nulscenariet, skønnes en prisstigning på 8-9 pct.

Planens indvirkning på biltrafikken, herunder etableringen af Østlig Ringvej, er særskilt belyst. Der er samlet set en svag stigning i trafikken i KK fremkaldt af den nye vej. Når der ses bort ØR, er der imidlertid et fald i KK, særligt i havnesnittet, herunder over Knippelsbro og Langebro.

SMVen indeholder ikke overvejelser om Planens finansiering.

Lokaludvalgets bemærkninger

Christianshavns Lokaludvalg anerkender værdien af at gennemføre en analyse af, om der skal foretages en fortætning af Københavns Kommune (KK) gennem udbygningen af Østhavnen med tilhørende trafikinfrastruktur eller, om man skal stræbe efter en mere spredt byudvikling i hovedstadsområdet.

² Transportministeriet, KK, mv.: Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen, 09/2022.

³ Transportministeriet har oplyst, at boligprisudviklingen et resultat af modsatte effekter. For det første en negativ påvirkning fra opførelsen af flere boliger, idet et øget udbud af boliger får boligprisen til at falde. For det andet en positiv udvikling fra tilkomsten af flere arbejdspladser. Samlingen af mange arbejdspladser på et lille areal får produktiviteten til at stige ("byeffekten"). Det øger betalingsdygtigheden hos arbejdstagerne og får boligpriser til at stige.

Lokaludvalget er generelt positiv over for, 1) at Planen skaber bo-, beskæftigelses- og mobilitetsmuligheder for en del af den forventede befolkningstilvækst, 2) at en ny metroring vil afhjælpe det forventede kapacitetsproblem i havnesnittet og forbedre metrobetjeningen i den eksisterende by, herunder på Christianshavn, og 3) at der med Østlig Ringvej skabes mulighed for at aflaste centrum, herunder Christianshavn, for biltrafik.

Lokaludvalget finder imidlertid, at ulemperne ved Planen undervurderes, og omvendt, at de overvurderes ved nulscenariet, jf. det følgende.

Lokaludvalget finder også, at der er lagt for lidt vægt på usikkerhederne i analysen. Et eksempel er antagelsen om, at yderligere 180.000 borgere vil ønske at bosætte sig i KK frem til 2070. Udsvingene i KKs befolkningstal i de seneste 50 år peger på stor usikkerhed om udviklingen på lang sigt.

1) Der bør snarest rådes bod på fraværet af en analyse af en stormflodspor

Lokaludvalget konstaterer, at etableringen af en stormflodspor ("dokport") i Kronløbet ikke er en del af Planen og derfor ikke indgår i miljøvurderingen.

I maj 2022 besluttede partierne bag Lynetteholmloven, at undersøgelserne af en stormflodspor skulle fremrykkes. Porten er en nødvendig del af klimasikringen mod nord af København. I lyset af, at en klimasikring var et af de fire oprindelige formål med Lynetteholm, er Lokaludvalget uforstående over for, at det ikke er muligt at forholde sig til portprojektet som led i SMVen.

Lokaludvalget lægger afgørende vægt på, at der hurtigst muligt sker fremskridt i arbejdet med en stormflodspor. Det indebærer, at der må gennemføres VVM-høring og anlæg af porten, så den kan ibrugtages straks efter, at Lynetteholms nordvestlige perimenter er klar.

2) Tiltag til at reducere trafikken i centrum og på Christianshavn må besluttes

Virkningerne af Østlig Ringvej (og M5) på biltrafikken er beregnet med udgangspunkt i en antagelse om konstant bilrådighed i den periode, som beregningerne vedrører. Bilrådigheden i Østhavnen antages at udvikle sig som i brokvartererne.

I perioden 2018-2022 steg bilrådigheden i KK og regionen uden for KK med henholdsvis 1,5 og 2,5 pct. årligt. SMVen indeholder ikke overvejelser om, hvordan denne trend skal ændres, og Borgerrepræsentationen har endnu ikke vedtaget initiativer, der kan sandsynliggøre, at den skulle indtræffe.

Hvis bilrådigheden og dermed antallet af kørte kilometer i bil bliver større end antaget, kan det forventes, at kapacitetsloftet i ØR overskrides og at bilisterne som supplement til ØR bruger ruten gennem centrum til transit. I givet fald vil det centrale formål med ØR om at reducere trafikken gennem centrum kun i ringe grad eller slet ikke kunne opfyldes.

Lokaludvalget finder det afgørende, at det bliver en integreret del af analysen af ØR, senest i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af ringvejen, udtrykkeligt at belyse

de tiltag, der vil være nødvendige for gennemgribende at reducere trafikken i centrum og på Christianshavn på alle tider af døgnet. Lokaludvalget finder derfor behov for, at der regnes på virkningerne af fysiske trafikdæmpende foranstaltninger (vejindsnævringer, vejlukninger, etc.), som indgik i ØR-beregningerne i 2020.

Endvidere finder Lokaludvalget, at KK må færdiggøre og med staten og kommunerne drøfte sit forslag til et kørselsafgiftssystem for hovedstaden. En kørselsafgift vil have god sammenhæng med, at en stor del af de samfundsøkonomiske gevinster ved Planen er tidsbesparelser for bilister.

Lokaludvalget ønsker, at beslutning om sådanne tiltag bliver en integreret del af en eventuel beslutning om en Østlig Ringvej. Lokaludvalget henholder sig i den forbindelse til den politiske aftale i KK om trafiksanering i relation til Østlig Ringvej⁴.

3) Sivetrafik via ØRs lynetteholmtilslutning til og fra centrum må undgås

Et særligt problem, som berører det nordlige Christianshavn, er vejforbindelserne til nærtrafik mellem Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg på Lynetteholm og tilkoblingerne til vejnettet mod syd ved Prags Boulevard-Vermlandsgade-Torvegade. Alle trafikmodelberegninger viser en meget betydelig gennemkørende trafik på denne strækning, hvis der ikke træffes modforholdsregler.

Lokaludvalget finder som en selvfølge, at en beslutning om anlæg af ØR også må indebære etableringen af et tilslutningsanlæg ved Prøvestenen. Den varige forbindelse fra ØR til Københavns centrum sydfra bør gå via dette anlæg og Prags Boulevard, så til- og frakørsel til ØR over jorden gøres kortest muligt. Vejnettet nord for Prags Boulevard bør indrettes med dette sigte.

Lokaludvalget finder, at kun de to østligste af de tre varianter af nærtrafikvejen forbi Margretheholm bør komme på tale, mens den tredje, Refshalevej-linjeføringen, er uegnet og bør udelukkes. Allerede nu bør området ved bebyggelsen Udsigten og det nordlige Christianshavn beskyttes mod gennemkørende trafik med trafikøer. En sådan beskyttelse vil blive yderligere vigtig, hvis det skulle blive besluttet at åbne 1. etape af ØR for almindelige trafik med lynetteholmtilslutningen som den sydligste terminal, altså før prøvestenstilslutningens færdiggørelse.

4) Beboerne i Østhavnen må have bedre alternativer til bilen

Østhavnen indgår i den samfundsøkonomiske beregning som om den kan sammenlignes med et brokvarter, måske Nørrebro. Der antages således en lav bilrådighed svarende til i brokvartererne.

Østhavnen kan imidlertid ikke sammenlignes med brokvartererne i trafikal henseende. Snarere som en ny Nordhavn eller endog en ny Ørestad Syd. Der er dårlig cykelforbindelse til bycenteret. Der er en begrænset kollektiv transportdækning med en

⁴ I tillægsaftalen om Lynetteholm til KK-budgetaftalen 2021 hedder det: "Parterne noterer sig, at Østlig Ringvej reducerer trafikken i den eksisterende by og er enige om at flytte yderligere trafik ud i Østlig Ringvej, herunder særligt tung trafik, ved hjælp af trafiksanering".

enkelt nord-sydgående metroforbindelse med lang rejsetid til det øvrige banenet. Omvendt vil en Østlig Ringvej give let biladgang til Østhavnen.

Cykelforbindelserne på tværs af havnen er da også forudsat udbygget. Men udbygningen er vanskelig. Broer kan skæmme havnerummet og genere skibstrafikken. Tunneller skaber hældninger på cykelstien, kræver foranstaltninger mod utryghed og er i øvrigt bekostelige.

Derfor er der et særligt et behov for at arbejde med cykelbetjeningen af det nye byudviklingsområde, så man ikke får endnu en kilde til for meget biltrafik i tætbyen. Havnebussernes fremtidige rolle bør også belyses. Lokaludvalget ønsker, at dette arbejde fremmes.

5) Østhavnen skal være åben, blå og med plads til rekreative arealer

Planen er afgrænset, så den omfatter etableringen af boliger til 66.000 beboere og 54.000 arbejdspladser i østhavnsområdet. Der er ikke redegjort for, hvordan disse tal er fremkommet og for den bebyggelsestæthed, det indebærer.

Lokaludvalget ønsker en grøn, blå og åben by. Gerne med fortættede områder. Men med plads til de faciliteter til sport og rekreation, som man har ”glemt” i flere andre byudviklingsområder. Lokaludvalget ønsker at fremhæve kystlinjens ”fligede” karakter og de kanal- og bugtmiljøer, som eksisterer andre steder i havneområdet. Lokaludvalget lægger vægt på, at disse elementer også kommer til at indgå i byudvikling af Østhavnen. Behovet for at anlægge byggepladsdæmninger mv. anerkendes, men anlæggene må modificeres eller fjernes efter brug, så området egner sig til byliv og ikke permanent vil fremstå som en byggeplads.

I den sammenhæng finder Lokaludvalget, at der må foretages en gennembrydning fra Margretheholm Havn til Krudtløbsgraven og sikring af denne med en stormflodsport. Margretheholm Havns rekreative værdi kan og bør udvikles.

Lokaludvalget er opmærksom på, at disse landskabselementer kan være fordyrende, men påpeger, at de omvendt også forøger værdien af området som bolig- og erhvervsareal.

Lokaludvalget ønsker, at beslutningen om tæthedsgrad, mv., i en ny Østhavn bliver en del af den offentlige debat. Lokaludvalget foreslår, at der i det videre arbejde fremlægges forskellige scenarier af tæthed, mv., og at borgernes synspunkter inddrages ved kommende beslutninger.

6) Almene boliger må prioriteres højt i udviklingen af Østhavnen

Østhavnsudbygningens dæmpende virkning på boligprisniveauet i det centrale København er i henhold til SMVen på 3-4 pct. frem til 2050-70. Den må skønnes at være inden for usikkerheden i beregningerne. Mulighederne for at begrænse boligprisudviklingen gennem merbyggeri er altså meget begrænset. I lyset heraf er almene boliger den eneste garanti for prismæssigt overkommelige bomuligheder.

Lokaludvalget ønsker diversificerede boligmiljøer med fællesskab og en bydel for alle københavnere. Det øger betydningen af almene boliger som led i østhavnsudviklingen. Kommunen har aftalt med staten, at op til 40 pct. af boligerne på By og Havns arealer kan etableres som almene. For øvrige byudviklingsområder kan andelen være 25 pct. Lokaludvalget ønsker, at de lovgivningsmæssige rammer for en høj almen andel udnyttes fuldt ud i Østhavnen.

Lokaludvalget noterer sig i øvrigt SMVens resultat, at det ikke er afgørende for boligprisudviklingen i KK, at nye boliger bygges i KK, f.eks. i Østhavnen, frem for mere spredt i regionen som i nulscenariet. Flere boliger i omegnen vil altså også bidrage til dæmpede boligpriser i KK.

7) Ulemperne af Planen for byens beboere burde have været værdisat

Lokaludvalget finder det påfaldende, at der ikke gøres forsøg på at vurdere de samfundsøkonomiske fordele og ulemper for de nuværende og fremtidige beboere i den eksisterende by af tilkomsten af mange nye beboere, arbejdspladser, osv., i Østhavnen.

Mange effekter kunne og burde værdisættes. Det gælder f.eks. tabet af udsyn fra byen mod øst, tabet af 2,8 km² jomfruelig natur på Lynetteholm, tabet af de rekreative områder syd herfor, tabet af miljøet på Refshaleøen samt tabet ved muligheden for øget trængsel i Københavns centrum, fordi flere skal deles om faciliteterne, f.eks. gaderum (parkeringspladser!) og kulturelle institutioner. Fraværet af en værdisætning af disse effekter medfører, at østhavnsudbygningen fremstår for positivt.

Lokaludvalget erkender, at beregninger af sådanne værditab er komplekse og erkender også, at der kan være positive effekter af en større og mere broget by. Fraværet af et forsøg på en værdisætning er dog en alvorlig mangel.

8) Nulscenariet kunne være formuleret mere positivt

Lokaludvalget anerkender, at nulscenariet er en skitse og at det på nogle punkter (f.eks. fraværet af udgifter til ny trafikinfrastruktur) er tegnet positivt. Overordnet er det dog Lokaludvalgets opfattelse, at der kunne formuleres et alternativ til Østhavnen, som tog sig langt bedre ud end nulscenariet. F.eks. ville klimabelastningen fra både trafik og boligbenyttelse og trængselsbelastningen fra biltrafik kunne reduceres, hvis nye boliger anlagdes stationsnært i etageejendomme og fik en mindre størrelse.

Gennemførelsen af et sådant alternativt scenarie forudsætter mange kommuners medvirken. Lokaludvalget bemærker dog også, at der mange steder netop planlægges i den retning, fordi også omegnskommunerne har klima højt på dagsordenen (jf. f.eks. udbygningsplanerne langs den nye letbane i Ring 3).

Fraværet af en værdisætning af en række ulemper ved Planen (pkt. 7) og mulighederne for at formulere et mere positivt nulscenarie (dette pkt.) peger i forening på, at nulscenariet er relativt mere fordelagtigt, end SMVen lægger op til.

9) Jordtransporten gennem byen skal nedbringes

Lokaludvalget ønsker at benytte denne SMV-høring til endnu engang at gøre opmærksom på, at beslutningen om at transportere al nyopgravet jord til brug for anlæg af Lynetteholm gennem centrum er uacceptabel. Lokaludvalget har spurgt utallige gange, men ikke fået nogen begrundelse for, hvorfor jord fra den nordlige del af København ikke kan udskibes fra Nordhavnen, hvilket ville spare ca. 1 mio. lastvognskilometer gennem byen om året.

Beslutningen er et eksempel på, at et folketings- og borgerrepræsentationsflertal unødvendigt skaber vrede om Lynetteholm. Lokaludvalget vil virke for at få omgjort den, indtil det er sket.

10) Staten må bidrage til østhavnsudbygningens finansiering

Den strategiske miljøvurdering fokuserer på den samfundsøkonomiske vurdering af Planen og alternativer hertil, men finansiering af østhavnsudbygningen er ikke behandlet.

Det ligger klart, at der er et væsentligt udækket finansieringsbehov. Metroring og Østlig Ringvej er projekter, som skønnes til i alt 40-50 mia.kr. Der er også udgifter til nærtrafikinfrastruktur og øvrig byggemodning, mv. Heroverfor står, at byggeretten på Lynetteholm, som udgør langt størstedelen af det offentligt ejede areal i Østhavnen, blev anslået til ca. 17 mia.kr. i 2020. Mindre indtægtsposter er f.eks. indtægter fra metrodrift og indtægter fra eventuelle kørselsafgifter.

I lyset heraf finder Lokaludvalget, at staten må tegne sig for et væsentligt bidrag og langt mere end sin andel af værdien af Lynetteholm. Staten må ikke blot stå for den fulde finansiering af Østlig Ringvej, men også for en væsentlig del af finansieringen af metroringen. Det svarer til, hvordan trafikinfrastrukturinvesteringer håndteres i det øvrige land. Øvrige grundejere i Østhavnen må også inddrages i maksimalt omfang.

Lokaludvalgets konklusioner

Christianshavns Lokaludvalg er positiv over for, at der tænkes langsigtet om udviklingen af København. Lokaludvalget ser den strategiske miljøvurdering som et udtryk herfor.

Lokaludvalget er uforstående over for, at spørgsmålet om en miljøvurdering af en stormflodsport i Kronløbet ikke indgår i SMVen i betragtning af, at klimasikring er et af Lynetteholms formål. Lokaludvalget ønsker processen fremskyndet, så stormflodsporten kan ibrugtages hurtigst muligt.

Lokaludvalget anerkender, at der er behov for at forberede sig på en stor befolkningstilvækst på Sjælland, og at det vil være fornuftigt at skabe plads til en del af denne tilvækst i Østhavnen.

Lokaludvalgets holdning til østhavnsudviklingen afspejler et ønske om at bevare gamle bymiljøer og skabe plads til mere grønt i den eksisterende tætby frem for at fortætte

denne del af byen. En byudvikling på delvis nyt land i Østhavnen kan og bør erstatte en sådan fortætning. Lokaludvalget lægger især vægt på at undgå yderligere fortætning af Københavns tætby og særligt Christianshavn. Disse sammenhænge bør afspejles i de kommende tiårs kommuneplaner.

Lokaludvalget er kritisk over for, at der ikke i SMVen er overvejelser om bebyggelsestæthed i den nye Østhavn. Lokaludvalget anser det endvidere for vigtigt, at der sikres plads til natur, kanalmiljøer og faciliteter til rekreation og sport. I næste fase må der efter Lokaludvalgets opfattelse gives offentligheden mulighed for at tage stilling til forskellige grader af tæthed, ligesom prioriteringen af de øvrige nævnte formål bør drøftes offentligt. Lovgivningens muligheder for at bygge almene boliger må udnyttes fuldt ud, så Østhavnen får en bred befolknings sammensætning.

Christianshavns Lokaludvalg er positiv over for planerne om en ny metroring M5, som udover at betjene Østhavnen kan afhjælpe kapacitetsproblemerne i havnesnittet og forbedre metrobetjeningen i byen som helhed. Lokaludvalget lægger vægt på, at lokalvejnettet på Lynetteholm og Refshaleøen indrettes med trafikøer eller lignende, så det nordlige Christianshavn beskyttes mod mertrafik. Ligeledes må der ske en opprioritering af arbejdet med cykelinfrastruktur, så der hurtigt fremlægges løsningsforslag især på de vanskelige forbindelser på tværs af havnen.

Forudsat, at det væsentlige formål med Østlig Ringvej om at begrænse biltrafikken i centrum realiseres, kan Lokaludvalget tilslutte sig anlægget af en sådan ringvej, der leder gennemkørende trafik øst om byen. I SMVen undervurderes udfordringen med at begrænse trafikken gennem centrum på grund af urealistiske antagelser. Lokaludvalget ønsker, at der hurtigt fremlægges en plan for en fysisk og/eller kørselsafgiftsbaseret trafikbegrænsning i centrum. En sådan plans realisering må være en integreret del af en eventuel beslutning om ringvejen, jf. også KK-budgetaftalen herom.

Det opstillede nulscenarium med boligudbygning i regionen er urealistisk negativt i henseende til klima- og trafikeffekter. Mulighederne for en fornuftig, stationsnær byudvikling langs regionens fingre er bedre, end man lægger til grund. Kollektive trafik anlæg, f.eks. letbaner og BTR-buslinjer, kan understøtte en sådan udvikling.

Omvendt undervurderes ulemperne ved en kraftig byfortætning af Københavns Kommune. I henseende til trængsels- og støjgener, i henseende til træk på fælles ressourcer som byrum og bynatur, i henseende til tab af udkig til havet ved bebyggelsen af Lynetteholm, osv.

Hertil kommer, at man udmærket, som beregningerne viser, kan dæmpe boligpriserne i København også ved at bygge i omegnen af København. Boligmarkederne hænger sammen.

Samlet set finder Christianshavns Lokaludvalg, at en fremtidig befolkningstilvækst på Sjælland ikke skal håndteres med et "enten-eller": Enten byudvikling fokuseret i Københavns Kommune, som Planen lægger op til, eller byudvikling stationsnært, men

fordelt i regionen. Lokaludvalget går ind for et ”både-og”. Herunder at en væsentlig del af byudviklingen lægges uden for kommunen.

I den forbindelse opfordrer Lokaludvalget til, at staten og Københavns Kommune sætter sig i spidsen for et samarbejde med omegnskommunerne om en samordnet planlægning for hovedstadsregionen. En sådan planlægning kan f.eks. varetages af en organisatorisk enhed, som med inddragelse af relevante myndigheder beskæftiger sig med regionens sammenflettede udfordringer, hvad angår byudvikling, infrastrukturudbygning, fordeling af bosætning for den forventede demografiske udvikling, forøgede trafikmængder og trængsel, klima- og miljøpåvirkning m.v.

Christianshavns Lokaludvalg takker for muligheden for at afgive dette høringssvar og lægger vægt på, at der i det videre arbejde med opfølgning på den strategiske miljøvurdering tages højde for Lokaludvalgets kommentarer.

Med venlig hilsen,

Asbjørn Kaasgaard,
Christianshavns Lokaludvalg

Kopi sendt til Københavns Borgerrepræsentation