

Hørings svar vedrørende forslag til "Lov om anlæg af ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum i Københavns Kommune" af 5. februar 2024

Undertegnede fra Brønshøj-Husum Lokaludvalg opfordrer Folketinget til ikke at vedtage forslaget af følgende grunde:

Fredning af natur- og kulturarv

- Vestvolden er *natur- og kulturarv* i verdensklasse af uvurderlig værdi for København. Den udgør et sammenhængende knap 15 km langt grønt bælte omkring København, der både rummer biodiversitet, fred og ro samtidig med at den udgør et monument over Danmarks største militærinvestering, der fik afgørende betydning for landets politiske udvikling.
- Vestvolden er derfor *fredet*, hvilket bl.a. skal bevare Vestvolden ukompromitteret af vejanlæg.
- En affredning vil ikke kun kompromittere Vestvolden men også selve fredningslovgivningen, fordi man vil affrede af hensyn til et lokalt projekt på bekostning af nationale interesser. Det vil nødvendigvis have *præcedens*.
- Vestvolden er en del af Københavns *grønne kiler*, som er et fundamentalt element i Hovedstadens overordnede struktur, som ikke må gå tabt på grund af ønsket om mere byggeri.
- Vestvolden er én af Københavns større *turistattraktioner* og en af de få attraktioner, der ikke befinder sig i centrum af byen. Københavns Museum har som svar på høring i 2022 udtalt, at "den påtænkte ødelæggelse vil være et markant fejlgreb ikke mindst i forhold til sikring af en historieforståelse for hovedstadens borgere og den reduktion af besøgsværdi, gennemskæringen vil medføre".
- Brønshøj-Husum Lokaludvalg har skabt *Husumvold-ruten*, der løber fra Utterslev mose til Kagsmosen på begge sider af befæstningskanalen. Formålet er at understøtte den rekreative brug af området såvel for lokale som for turister. Det vil blive en negativ oplevelse at skulle passere en stærkt befærdet vej, der krydser igennem et grønt historisk anlæg. I følge lovforslaget vil vejforbindelsen få "en dominerende påvirkning på oplevelsen af fæstningsområdet, i strid med fredningens formål" (side 56 i lovforslaget).
- Vejforbindelsen vil ligge tæt på et rekreativt *lege- og læringsområde*, der er skabt i et samarbejde mellem Områdefornyelse Husum, Brønshøj-Husum Lokaludvalg og et større revitaliseringsprojekt, som Realdania, Kulturarvsstyrelsen, Skov- og Naturstyrelsen og Kræftens Bekæmpelse har stået bag, der har til formål at skabe nyt liv på hele Københavns Befæstning og forene et stykke danmarkshistorie med enestående kultur- og naturoplevelser.
- Vejforbindelsen bliver en *barriere* for gående, løbende og cyklende, hvoraf mange er børn, da vejen er planlagt til at ligge i niveau.

- Vejforbindelsen bliver også en barriere og risiko for padder, flagermus og de mange andre dyr, der indtil nu har levet i området. Inklusiv rabatter vil bredden af anlægget formentlig blive mere end 25 meter.
- Flagermus er totalt fredede. Lovforslaget berører risikoen for at biler vil ramme flyvende flagermus, men også larmen og lyset vil gøre det svært for flagermus at fouragere. Desuden er det ulovligt at flytte flagermus.
- Også andre dyr vil blive alvorligt forstyrret af den *belysning* der følger med vejen herunder fra billygterne. Vestvolden udgør en mørk korridor til stor gavn for dyrelivet.
- Vejforbindelsen forudsætter fældning af ca. 40 træer. Det er kritisk set i ft behovet for flere træer og Københavns Kommunes træpolitik, men det betyder også at man vil komme til at opleve et stort bart område.

Kommuneplanstrategien og regler

- Vejforbindelsen er på mange punkter i modsætning til den endnu ikke vedtagne Kommuneplanstrategi 2024. I følge den foreløbige tekst skal Københavns Kommune arbejde for *mindre biltrafik, bedre luftkvalitet, bedre forbindelser over kommunegrænser, fastholdelse af Fingerplanen som et vigtigt princip, grøn mobilitet, nedbringelse af antallet af støjbelastede områder, understøtte turistattraktioner, højere biodiversitet, større artsrigdom og bedre natur, rekreative anvendelser, gode naturoplevelser*. Desuden siges det at byudvikling ikke må ske på bekostning af vigtige steder og historier, at oplevelsen af *kulturarven* er afhængig af den sammenhæng den opleves i og man skal sikre strukturer, der formidler historier om Københavns udvikling, og er med til at definere identiteten og skabe historisk bevidsthed om København som hovedstad.
- Det er problematisk og udemokratisk at lovforslaget vil tilsidesætte og kortslutte *planlovgivningen* jf. pkt. 9.1.2.
- Københavns Kommune gør i sit høringssvar opmærksom på, at vejprojektet strider imod §§ 16, 17, og 18 i *Naturbeskyttelsesloven*.

Trafik

- Man forventer en *trafikbelastning* på 8200 biler i døgnet ad den nye vej, men beregningen (side 64 i lovforslaget) tager udgangspunkt i at trafik vil blive flyttet fra Ruten og Åkandevej og glemmer at man forventer næsten dobbelt så mange indbyggere, som i højere grad end nu har biler. Frederikssundsvej har i forvejen en høj trafikbelastning, og man kan derfor forvente omfattende propdannelser i myldretrafikperioderne med konsekvenser for trafiknettet generelt.
- Den forventede *støjbelastning* på Ruten vil blive høj (i følge lovforslaget op til 68 dB) og vil medføre behov for facadeisolering af de berørte boliger. Altanerne i fx Utterslev Huse, der nu vender ud mod stille natur, vil blive uegnede at opholde sig på.
- Hertil kommer den øgede *luftforurening* såvel i anlægs- som i driftsfasen.
- Københavns Kommune ønsker at fremme såkaldte *trafik-øer*, men vejforbindelsen vil indebære elimineringen af to eksisterende trafik-øer (Tingbjerg og Bystævneparken).

Parallelsamfundsløvgivningen

- Idéen om vejforbindelsen er af ældre dato, mens begrundelsen i parallelsamfundsløvgivningen er forholdsvis ny og med andre ord et *påskud* opfundet til lejligheden.
- Den hævdede sammensmeltning af Tingbjerg og Bystævneparken er en formalistisk manøvre, som ikke har bund i virkeligheden. I stedet for at omgå parallelsamfundsløvgivningen ved hjælp af regnearks-akrobatik opfordrer vi til at *alternative muligheder afsøges*, herunder at der søges *dispensation* for nedbringelseskravet efter almenboliglovens § 168 a, stk. 3 og stk. 4, i det der allerede er gjort store indgreb i området og da andelen af almene familieboliger forventes at ligge på kun 49 %. Det er ikke en naturlov at smide familier på gaden, det er en politisk beslutning.
- Det bør endvidere tages i betragtning at Østre Landsret har bedt *EU-Domstolen* om at tage stilling til om parallelsamfundsløvgivningen er diskriminerende. Hvis EU-domstolen svarer ja til dette, vil det formelle grundlag for vejforbindelsen forsvinde.
- Der er tilsyneladende ikke udarbejdet en kritisk *forandringsteori*, der klart gør rede for, hvordan man forestiller sig at vejforbindelsen i virkelighedens verden vil medvirke til at Tingbjerg bliver et endnu bedre boligområde. Der er fx ikke anført noget belæg for at en bilvej markant vil åbne Tingbjerg mere, når der i forvejen er mindst fem vejforbindelser for gående og cyklende foruden Ruten. Der mangler desuden dokumentation for hvorfor vejforbindelsen skulle virke kriminalitetsforebyggende (jf. lovforslagets side 19).

Borgerinddragelse

- *Tilsidesættelsen* af de mange borgerprotester, der kom til udtryk ved høringen i 2022, er et demokratisk problem og underminerer borgerinddragelses-institutionen, fordi den signalerer at borgernes stemme kun er relevant, når den er i overensstemmelse med politikerne. Dette bliver kun understreget af at borgerinddragelse i forbindelse med nærværende lovforslag har været umulig på grund af den korte høringsfrist på fire uger.
- I 2022 kom der 167 *indsigelser*, ikke kun fra borgere men også fra bl.a. boligforeninger, daginstitutioner, forældreråd, andelsforeninger, Gladsaxe Kommune, Danmarks Naturfredningsforening, Københavns Museum, Slots- og Kulturstyrelsen hvoraf mange er stærkt kritiske overfor vejforbindelsen.

Omkostninger

- Omkostningerne bliver formentlig langt højere end de 113,2 mill. kr. angivet i lovforslaget (side 81). Københavns Kommune har således i forbindelse med budgetforlig 2023 budgetteret med *191.1 mill. kr. (ØK55)*.
- I følge lovforslaget forventes vejforbindelsen at resultere i en udledning af CO_2 på 900 ton, hvorimod Københavns Kommune i ØK55 forventer en udledning på 1.481 ton.