

2

3 Transportministeriet, [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk); [arp@trm.dk](mailto:arp@trm.dk)

4

5 **Høringsvar, strategisk miljøvurdering af udvikling af Østhavnen**

6

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

10

11 Indledende bemærkninger ..... 1

12 Planen ..... 2

13 Den strategiske miljøvurderings hovedresultater ..... 3

14 Lokaludvalgets bemærkninger ..... 4

15 1) Der bør snarest rådes bod på fraværet af en analyse af en stormflodsport ..... 4

16 2) Tiltag til at reducere trafikken i centrum og på Christianshavn må besluttes ..... 5

17 3) Sivetrafik via ØRs lynetteholmtilslutning til og fra centrum må undgås ..... 5

18 4) Beboerne i Østhavnen må have bedre alternativer til bilen ..... 6

19 5) Østhavnen skal være åben, blå og med plads til rekreative arealer ..... 6

20 6) Almene boliger må prioriteres højt i udviklingen af Østhavnen ..... 7

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

22 8) Nulscenariet kunne være formuleret mere positivt ..... 7

23 9) Jordtransporten gennem byen skal nedbringes ..... 8

24 10) Staten må bidrage til østhavnsudbygningens finansiering ..... 8

25 Lokaludvalgets konklusioner ..... 8

26

27 **Indledende bemærkninger**

28 Christianshavns Lokaludvalg påskønner, at myndighederne er fremsynede og fremlægger planer  
29 for langsigtet byudvikling. Det gælder ikke mindst i en situation, hvor befolkningsprognoser i  
30 henhold til den strategiske miljøvurdering for Østhavnen (SMV) peger på, at der kommer 300.000  
31 flere borgere på Sjælland frem til 2070, hvoraf en stor del skønnes at bosætte sig i København<sup>1</sup>.

32

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

37

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

43

---

<sup>1</sup> Jf. <https://www.trm.dk/media/ldbhqp0d/miljoevurdering-a.pdf>

- 1 I det følgende findes en sammenfatning af hovedresultater af den strategiske miljøvurdering, som  
2 Lokaludvalget hæfter sig ved, efterfulgt af Lokaludvalgets bemærkninger og konklusioner.  
3 Sidstnævnte er sammenfattet i nedenstående boks.  
4

#### **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 stormflodspor 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 Østhavnen's 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.

#### **5 Planen**

- 6 Den strategiske miljøvurdering for Østhavnen vedrører et sæt af projekter betegnet "Planen".  
7 Planen omfatter byudviklingen af Lynetteholm, Refshaleøen, Qvintus og Kløverparken med boliger  
8 til 66.000 beboere og 54.000 nye arbejdspladser. Endvidere et sæt af infrastrukturinvesteringer:  
9 en ringmetro M5, en Østlig Ringvej (ØR), en nord-sydgående lokalvej i tre varianter samt  
10 cykelinfrastruktur på området og på tværs af havnesnittet.  
11  
12 For sættet af projekter – Planen – er gennemført en samfundsøkonomisk vurdering, herunder en  
13 miljøvurdering, i relation til trafikbelastning, CO<sub>2</sub>-udledning, osv., både i anlægsfasen og når  
14 Planen er gennemført og "i drift".  
15  
16 Planen er sammenholdt med et nulscenarie. Nulscenariet er ikke en situation, hvor der ikke  
17 etableres flere boliger og arbejdspladser. Det anses nemlig for givet, at der vil være behov for

1 boliger og arbejdspladser til 300.000 flere borgere på Sjælland frem til 2070. I Planen forudsættes  
2 180.000 af disse at bosætte sig i Københavns Kommune (KK), svarende til en forøgelse med 28 pct.  
3 af KKs indbyggerantal. I nulscenariet, hvor Østhavnen ikke udbygges, er boliger og arbejdspladser  
4 til de 66.000 nye borgere placeret andetsteds og fortrinsvis i den øvrige del af KK og i den øvrige  
5 hovedstadsregion. Investeringer i infrastruktur – metro, veje, osv. – gennemføres ikke i  
6 nulscenariet. I stedet antages udviklingen at ske inden for nuværende rammer.

7  
8 Lynetteholmhalvøen er under anlæg på baggrund af anlægsloven fra juni 2021. Perimeteren  
9 forventes færdig i løbet af 2023. I nulscenariet er det derfor antaget, at opfyldningen med  
10 overskudsjord færdiggøres og at halvøen henligger ubebygget, f.eks. som urørt natur. Anlægget af  
11 Lynetteholm indgår altså ikke som en del af den strategiske miljøvurdering.

12  
13 Planen omfatter ikke en færdiggørelse af klimasikringen af København i form af etableringen af en  
14 stormflodsport i Kronløbet, altså en klimasikring ”mod nord”. De kumulative miljøvirkninger på  
15 Planen af installeringen af en port anses dog for indregnet.

16  
17 Betydningen for Østhavnen af en opretholdelse eller en flytning af Biofos-rensningsanlægget på  
18 Refshaleøen er berørt. De kumulative miljøvirkninger af en flytning er indregnet. Da en flytning  
19 ikke er en forudsætning for udvikling af Østhavnen, indgår en flytning herunder omkostningerne  
20 herved ikke i Planen.

## 21 Den strategiske miljøvurderings hovedresultater

22 Den strategiske miljøvurdering peger på, at gennemførelsen af Planen kun har få virkninger på  
23 natur og omgivelser og at der findes kendte afværgeforanstaltninger. Den mest markante  
24 indvirkning, som ikke kan afværges, er den visuelle virkning af nyt byggeri i horisonten øst for  
25 byen. Hertil kommer den varige påvirkning af Margretheholm Havn, som følger, hvis Refshalevej  
26 permanent erstattes eller suppleres af en nærtrafikvej hen over havnen (f.eks. den nyetablerede  
27 jordtransportvej), og hvis M5-metroen etableres som en højbane over havnen.

28  
29 Analysen når det resultat, at der er en betydelig samfundsøkonomisk gevinst ved at gennemføre  
30 en tæt byudvikling som i Planen frem for en mere spredt byudvikling som i nulscenariet. De  
31 samlede samfundsøkonomiske fordele skønnes til 50 mia.kr. og udgifterne til 35 mia.kr. svarende  
32 til en nettogevinst på 15 mia.kr.<sup>2</sup> Hovedbidragene på gevinstsiden er værdien af grundsalg og  
33 trafikanternes tidsgevinster.

34  
35 Der er forholdsvis få klimavirkninger af den store infrastruktur- og byudvikling. Det er der to  
36 hovedårsager til: 1) borgerne i Planen forventes at bo på færre kvadratmeter og dermed med en  
37 mindre CO<sub>2</sub>-belastning til boligernes anlæg og opvarmning, fordi de i højere grad end i  
38 nulscenariet bor i etageejendomme og, 2) som beboere i en tætby ventes borgerne at have  
39 mindre bilrådighed, i højere grad at bruge kollektiv transport og at pendle kortere afstande end i  
40 nulscenariet.

41

---

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

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

5  
6 Planens indvirkning på biltrafikken, herunder etableringen af Østlig Ringvej, er særskilt belyst. Der  
7 er samlet set en svag stigning i trafikken i KK fremkaldt af den nye vej. Når der ses bort ØR, er der  
8 imidlertid et fald i KK, særligt i havnesnittet, herunder over Knippelsbro og Langebro.

9  
10 SMVen indeholder ikke overvejelser om Planens finansiering.

## 11 Lokaludvalgets bemærkninger

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

15  
16 Lokaludvalget er generelt positiv over for, 1) at Planen skaber bo-, beskæftigelses- og  
17 mobilitetsmuligheder for en del af den forventede befolkningstilvækst, 2) at en ny metroring vil  
18 afhjælpe det forventede kapacitetsproblem i havnesnittet og forbedre metrobetjeningen i den  
19 eksisterende by, herunder på Christianshavn, og 3) at der med Østlig Ringvej skabes mulighed for  
20 at aflaste centrum, herunder Christianshavn, for biltrafik.

21  
22 Lokaludvalget finder imidlertid, at ulemperne ved Planen undervurderes, og omvendt, at de  
23 overvurderes ved nulscenariet, jf. det følgende.

24  
25 Lokaludvalget finder også, at der er lagt for lidt vægt på usikkerhederne i analysen. Et eksempel er  
26 antagelsen om, at yderligere 180.000 borgere vil ønske at bosætte sig i KK frem til 2070.  
27 Udsvingene i KKs befolkningstal i de seneste 50 år peger på stor usikkerhed om udviklingen på lang  
28 sigt.

### 30 1) Der bør snarest rådes bod på fraværet af en analyse af en stormflodsport

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

33  
34 I maj 2022 besluttede partierne bag Lynetteholmloven, at undersøgelserne af en stormflodsport  
35 skulle fremrykkes. Porten er en nødvendig del af klimasikringen mod nord af København. I lyset af,  
36 at en klimasikring var et af de fire oprindelige formål med Lynetteholm, er Lokaludvalget  
37 uforstående over for, at det ikke er muligt at forholde sig til portprojektet som led i SMVen.

38

---

<sup>3</sup> Transportministeriet har oplyst, at boligprisudviklingen et resultat af modsatrettede 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.

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

## 4 5 2) Tiltag til at reducere trafikken i centrum og på Christianshavn må besluttes

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

9  
10 I perioden 2018-2022 steg bilrådigheden i KK og regionen uden for KK med henholdsvis 1,5 og 2,5  
11 pct. årligt. SMVen indeholder ikke overvejelser om, hvordan denne trend skal ændres, og  
12 Borgerrepræsentationen har endnu ikke vedtaget initiativer, der kan sandsynliggøre, at den skulle  
13 indtræffe.

14  
15 Hvis bilrådigheden og dermed antallet af kørte kilometer i bil bliver større end antaget, kan det  
16 forventes, at kapacitetsloftet i ØR overskrides og at bilisterne som supplement til ØR bruger ruten  
17 gennem centrum til transit. I givet fald vil det centrale formål med ØR om at reducere trafikken  
18 gennem centrum kun i ringe grad eller slet ikke kunne opfyldes.

19  
20 Lokaludvalget finder det afgørende, at det bliver en integreret del af analysen af ØR, senest i  
21 forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af ringvejen, udtrykkeligt at belyse de tiltag, der vil  
22 være nødvendige for gennemgribende at reducere trafikken i centrum og på Christianshavn på alle  
23 tider af døgnet. Lokaludvalget finder derfor behov for, at der regnes på virkningerne af fysiske  
24 trafikdæmpende foranstaltninger (vejindsnævninger, vejlukninger, etc.), som indgik i ØR-  
25 beregningerne i 2020.

26  
27 Endvidere finder Lokaludvalget, at KK må færdiggøre og med staten og kommunerne drøfte sit  
28 forslag til et kørselsafgiftssystem for hovedstaden. En kørselsafgift vil have god sammenhæng  
29 med, at en stor del af de samfundsøkonomiske gevinster ved Planen er tidsbesparelser for bilister.

30  
31 Lokaludvalget ønsker, at beslutning om sådanne tiltag bliver en integreret del af en eventuel  
32 beslutning om en Østlig Ringvej. Lokaludvalget henholder sig i den forbindelse til den politiske  
33 aftale i KK om trafiksanering i relation til Østlig Ringvej<sup>4</sup>.

## 34 35 3) Sivetrafik via ØRs lynetteholmtilslutning til og fra centrum må undgås

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

40  
41 Lokaludvalget finder som en selvfølge, at en beslutning om anlæg af ØR også må indebære  
42 etableringen af et tilslutningsanlæg ved Prøvestenen. Den varige forbindelse fra ØR til Københavns

---

<sup>4</sup> 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".

1 centrum sydfra bør gå via dette anlæg og Prags Boulevard, så til- og frakørsel til ØR over jorden  
2 gøres kortest muligt. Vejnettet nord for Prags Boulevard bør indrettes med dette sigte.

3  
4 Lokaludvalget finder, at kun de to østligste af de tre varianter af nærtrafikvejen forbi  
5 Margretheholm bør komme på tale, mens den tredje, Refshalevej-linjeføringen, er uegnet og bør  
6 udelukkes. Allerede nu bør området ved bebyggelsen Udsigten og det nordlige Christianshavn  
7 beskyttes mod gennemkørende trafik med trafikøer. En sådan beskyttelse vil blive yderligere  
8 vigtig, hvis det skulle blive besluttet at åbne 1. etape af ØR for almindelige trafik med  
9 lynetteholmtilslutningen som den sydligste terminal, altså før prøvestenstilslutningens  
10 færdiggørelse.

11

#### 12 4) Beboerne i Østhavnen må have bedre alternativer til bilen

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

15

16 Østhavnen kan imidlertid ikke sammenlignes med brokvarterne i trafikale henseende. Snarere som  
17 en ny Nordhavn eller endog en ny Ørestad Syd. Der er dårlig cykelforbindelse til bycenteret. Der er  
18 en begrænset kollektiv transportdækning med en enkelt nord-sydgående metroforbindelse med  
19 lang rejsetid til det øvrige banenet. Omvendt vil en Østlig Ringvej give let biladgang til Østhavnen.

20

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

24

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

29

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

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

34

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

42

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

46

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

3  
4 Lokaludvalget ønsker, at beslutningen om tæthedsgrad, mv., i en ny Østhavn bliver en del af den  
5 offentlige debat. Lokaludvalget foreslår, at der i det videre arbejde fremlægges forskellige  
6 scenarier af tæthed, mv., og at borgernes synspunkter inddrages ved kommende beslutninger.

#### 6) Almene boliger må prioriteres højt i udviklingen af Østhavnen

7  
8 Østhavnsudbygningens dæmpende virkning på boligprisniveauet i det centrale København er i  
9 henhold til SMVen på 3-4 pct. frem til 2050-70. Den må skønnes at være inden for usikkerheden i  
10 beregningerne. Mulighederne for at begrænse boligprisudviklingen gennem merbyggeri er altså  
11 meget begrænset. I lyset heraf er almene boliger den eneste garanti for prismæssigt  
12 overkommelige bomuligheder.

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

18  
19 Lokaludvalget noterer sig i øvrigt SMVens resultat, at det ikke er afgørende for  
20 boligprisudviklingen i KK, at nye boliger bygges i KK, f.eks. i Østhavnen, frem for mere spredt i  
21 regionen som i nulscenariet. Flere boliger i omegnen vil altså også bidrage til dæmpede boligpriser  
22 i KK.

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

23  
24 Lokaludvalget finder det påfaldende, at der ikke gøres forsøg på at vurdere de  
25 samfundsøkonomiske fordele og ulemper for de nuværende og fremtidige beboere i den  
26 eksisterende by af tilkomsten af mange nye beboere, arbejdspladser, osv., i Østhavnen.

27  
28 Mange effekter kunne og burde værdisættes. Det gælder f.eks. tabet af udsyn fra byen mod øst,  
29 tabet af 2,8 km<sup>2</sup> jomfruelig natur på Lynetteholm, tabet af de rekreative områder syd herfor, tabet  
30 af miljøet på Refshaleøen samt tabet ved muligheden for øget trængsel i Københavns centrum,  
31 fordi flere skal deles om faciliteterne, f.eks. gaderum (parkeringspladser!) og kulturelle  
32 institutioner. Fraværet af en værdisætning af disse effekter medfører, at østhavnsudbygningen  
33 fremstår for positivt.

34  
35 Lokaludvalget erkender, at beregninger af sådanne værditab er komplekse og erkender også, at  
36 der kan være positive effekter af en større og mere broget by. Fraværet af et forsøg på en  
37 værdisætning er dog en alvorlig mangel.

#### 8) Nulscenariet kunne være formuleret mere positivt

38  
39 Lokaludvalget anerkender, at nulscenariet er en skitse og at det på nogle punkter (f.eks. fraværet  
40 af udgifter til ny trafikinfrastruktur) er tegnet positivt. Overordnet er det dog Lokaludvalgets  
41 opfattelse, at der kunne formuleres et alternativ til Østhavnen, som tog sig langt bedre ud end  
42 nulscenariet. F.eks. ville klimabelastningen fra både trafik og boligbenyttelse og  
43 trængselsbelastningen fra biltrafik kunne reduceres, hvis nye boliger anlagdes stationsnært i  
44 etageejendomme og fik en mindre størrelse.

1  
2 Gennemførelsen af et sådant alternativt scenarie forudsætter mange kommuners medvirken.  
3 Lokaludvalget bemærker dog også, at der mange steder netop planlægges i den retning, fordi også  
4 omegnskommunerne har klima højt på dagsordenen (jf. f.eks. udbygningsplanerne langs den nye  
5 letbane i Ring 3).  
6  
7 Fraværet af en værdisætning af en række ulemper ved Planen (pkt. 7) og mulighederne for at  
8 formulere et mere positivt nulscenarie (dette pkt.) peger i forening på, at nulscenariet er relativt  
9 mere fordelagtigt, end SMVen lægger op til.

#### 10 11 9) Jordtransporten gennem byen skal nedbringes

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

17  
18 Beslutningen er et eksempel på, at et folketings- og borgerrepræsentationsflertal unødvendigt  
19 skaber vrede om Lynetteholm. Lokaludvalget vil virke for at få omgjort den, indtil det er sket.

#### 20 21 10) Staten må bidrage til østhavnsudbygningens finansiering

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

24  
25 Det ligger klart, at der er et væsentligt udækket finansieringsbehov. Metroring og Østlig Ringvej er  
26 projekter, som skønnes til i alt 40-50 mia.kr. Der er også udgifter til nærtrafikinfrastruktur og øvrig  
27 byggemodning, mv. Heroverfor står, at byggeretten på Lynetteholm, som udgør langt størstedelen  
28 af det offentligt ejede areal i Østhavnen, blev anslået til ca. 17 mia.kr. i 2020. Mindre  
29 indtægtsposter er f.eks. indtægter fra metrodrift og indtægter fra eventuelle kørselsafgifter.

30  
31 I lyset heraf finder Lokaludvalget, at staten må tegne sig for et væsentligt bidrag og langt mere end  
32 sin andel af værdien af Lynetteholm. Staten må ikke blot stå for den fulde finansiering af Østlig  
33 Ringvej, men også for en væsentlig del af finansieringen af metreringen. Det svarer til, hvordan  
34 trafikinfrastrukturinvesteringer håndteres i det øvrige land. Øvrige grundejere i Østhavnen må  
35 også inddrages i maksimalt omfang.

#### 36 Lokaludvalgets konklusioner

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

39  
40 Lokaludvalget er uforstående over for, at spørgsmålet om en miljøvurdering af en stormflodsport i  
41 Kronløbet ikke indgår i SMVen i betragtning af, at klimasikring er et af Lynetteholms formål.  
42 Lokaludvalget ønsker processen fremskyndet, så stormflodsporten kan ibrugtages hurtigst muligt.

43  
44 Lokaludvalget anerkender, at der er behov for at forberede sig på en stor befolkningstilvækst på  
45 Sjælland, og at det vil være fornuftigt at skabe plads til en del af denne tilvækst i Østhavnen.



1  
2 Lokaludvalgets holdning til Østhavnsudviklingen afspejler et ønske om at bevare gamle bymiljøer  
3 og skabe plads til mere grønt i den eksisterende tætby frem for at fortætte denne del af byen. En  
4 byudvikling på delvis nyt land i Østhavnen kan og bør erstatte en sådan fortætning. Lokaludvalget  
5 lægger især vægt på at undgå yderligere fortætning af Københavns tætby og særligt  
6 Christianshavn. Disse sammenhænge bør afspejles i de kommende tiårs kommuneplaner.  
7  
8 Lokaludvalget er kritisk over for, at der ikke i SMVen er overvejelser om bebyggelsestæthed i den  
9 nye Østhavn. Lokaludvalget anser det endvidere for vigtigt, at der sikres plads til natur,  
10 kanalmiljøer og faciliteter til rekreation og sport. I næste fase må der efter Lokaludvalgets  
11 opfattelse gives offentligheden mulighed for at tage stilling til forskellige grader af tæthed, ligesom  
12 prioriteringen af de øvrige nævnte formål bør drøftes offentligt. Lovgivningens muligheder for at  
13 bygge almene boliger må udnyttes fuldt ud, så Østhavnen får en bred befolkningssammensætning.  
14  
15 Christianshavns Lokaludvalg er positiv over for planerne om en ny metroring M5, som udover at  
16 betjene Østhavnen kan afhjælpe kapacitetsproblemerne i havnesnittet og forbedre  
17 metrobetjeningen i byen som helhed. Lokaludvalget lægger vægt på, at lokalvejnettet på  
18 Lynetteholm og Refshaleøen indrettes med trafikøer eller lignende, så det nordlige Christianshavn  
19 beskyttes mod mertrafik. Ligeledes må der ske en opprioritering af arbejdet med  
20 cykelinfrastruktur, så der hurtigt fremlægges løsningsforslag især på de vanskelige forbindelser på  
21 tværs af havnen.  
22  
23 Forudsat, at det væsentlige formål med Østlig Ringvej om at begrænse biltrafikken i centrum  
24 realiseres, kan Lokaludvalget tilslutte sig anlægget af en sådan ringvej, der leder gennemkørende  
25 trafik øst om byen. I SMVen undervurderes udfordringen med at begrænse trafikken gennem  
26 centrum på grund af urealistiske antagelser. Lokaludvalget ønsker, at der hurtigt fremlægges en  
27 plan for en fysisk og/eller kørselsafgiftsbaseret trafikbegrænsning i centrum. En sådan plans  
28 realisering må være en integreret del af en eventuel beslutning om ringvejen, jf. også KK-  
29 budgetaftalen herom.  
30  
31 Det opstillede nulscenarium med boligudbygning i regionen er urealistisk negativt i henseende til  
32 klima- og trafikeffekter. Mulighederne for en fornuftig, stationsnær byudvikling langs regionens  
33 fingre er bedre, end man lægger til grund. Kollektive trafik anlæg, f.eks. letbaner og BTR-buslinjer,  
34 kan understøtte en sådan udvikling.  
35  
36 Omvendt undervurderes ulemperne ved en kraftig byfortætning af Københavns Kommune. I  
37 henseende til trængsels- og støjgener, i henseende til træk på fælles ressourcer som byrum og  
38 bynatur, i henseende til tab af udkig til havet ved bebyggelsen af Lynetteholm, osv.  
39  
40 Hertil kommer, at man udmærket, som beregningerne viser, kan dæmpe boligpriserne i  
41 København også ved at bygge i omegnen af København. Boligmarkederne hænger sammen.  
42  
43 Samlet set finder Christianshavns Lokaludvalg ikke, at en fremtidig befolkningstilvækst på Sjælland  
44 skal håndteres med et "enten-eller": Enten byudvikling fokuseret i Københavns Kommune, som  
45 Planen lægger op til, eller byudvikling stationsnært, men fordelt i regionen. Lokaludvalget går ind  
46 for et "både-og". Herunder at en væsentlig del af byudviklingen lægges uden for kommunen.  
47

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

8  
9 ---

10  
11 Christianshavns Lokaludvalg takker for muligheden for at afgive dette høringssvar og lægger vægt  
12 på, at der i det videre arbejde med opfølgning på den strategiske miljøvurdering tages højde for  
13 Lokaludvalgets kommentarer.

14  
15 Med venlig hilsen,

16  
17 Asbjørn Kaasgaard,  
18 Christianshavns Lokaludvalg

UDKAST