

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

## Høringssvar, 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.

<b>Indledende bemærkninger</b> .....	1
<b>Planen</b> .....	2
<b>Resultatet af den strategiske miljøvurdering</b> .....	3
<b>Lokaludvalgets bemærkninger</b> .....	4
1) <b>Der bør snarest rådes bod på fraværet af en analyse af en stormflodsport</b> .....	4
2) <b>Udfordringerne ved at begrænse biltrafikken igennem centrum er undervurderet</b> .....	4
3) <b>Biltrafikken fra ØRs Lynetteholmtilslutning er en særlig udfordring</b> .....	5
4) <b>Beboerne i Østhavnen må have bedre alternativer til bilen end nu forudsat</b> .....	5
5) <b>Det er ikke boligprisbegrænsninger, der kan begrunde udviklingen af Østhavnen</b> .....	6
6) <b>Østhavnen skal være åben, blå og med plads til rekreative arealer</b> .....	6
7) <b>Østhavnen skal udvikles med en balanceret bolig- og befolkningssammensætning</b> .....	6
8) <b>Ulemperne for den eksisterende bys beboere ved byfortætningen er ikke værdisat</b> .....	7
9) <b>Nulscenariets udformning får Østhavnsudbygningen til at fremstå for positiv</b> .....	7
10) <b>Færdiggørelsen af Lynetteholm: Jordtransporten gennem byen skal nedbringes</b> .....	7
<b>Lokaludvalgets konklusioner</b> .....	7

### 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 i perioden frem til 2070<sup>1</sup>.

Christianshavns Lokaludvalg lægger vægt på, at byudvikling af Østhavnen sker på baggrund af genarbejdede 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.

De kommende års byudvikling 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. Endelig må der skabes klima- og miljørigtige løsninger på byens betydelige trafikale udfordringer, bl.a. på Christianshavn.

I det følgende findes Lokaludvalgets sammenfatning af den strategiske miljøvurdering efterfulgt af Lokaludvalgets bemærkninger. De sidstnævnte er sammenfattet i nedenstående boks.

---

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

### Christianshavns Lokaludvalgs ønsker 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 og under en række væsentlige forudsætninger er Lokaludvalget samlet set positiv over for en udvikling af Østhavnen som beskrevet i den strategiske miljøvurdering (SMV). 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 besluttes som del af en eventuel beslutning om Østlig Ringvej.
- c) Det må forhindres, f.eks. med trafikpø, at en Østlig Ringvejs Lynetteholmtilslutning bliver terminal for sivetrafik til og fra centrum via Knippelsbro og Langebro. Prøvestenstilslutningen må bruges.
- 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 ytringsmulighed.
- f) Der må redegøres for, hvordan andelen af almene boliger maksimeres, og der sikres en balanceret befolkningssammensætning.
- g) I stedet for den ensidige fokusering på en fortætning af Københavns Kommune (KK), bl.a. med Østhavnsudbygningen, må der virkes for en "både-og"-udvikling, hvor der parallelt byudvikles stationsnært i regionens fingre. Dette ønske skal ses på baggrund af 1) Lokaludvalgets vurdering, at SMVen overvurderer såvel fordelene ved Østhavnsudbygningen som ulemperne ved en udbygning i regionen, og 2) at SMVen peger på, at Østhavnsudbygningens dæmpende virkning på boligpriserne er begrænset og at en prisdæmpende virkning i KK også kan opnås ved at bygge boliger uden for KK.

Med sigte på at opnå en mere balanceret udvikling, jf. punkt g, opfordrer Christianshavns Lokaludvalg til en bedre koordinering af byudviklingen i hovedstadsregionen.

Afslutningsvis gentager Lokaludvalget i relation til anlæg af Lynetteholm, at vi anser den valgte løsning med transport af al ny jord med lastbil over bl.a. Knippelsbro for unødigt hensynsløs over for Christianshavn. Lokaludvalget vi ønsker beslutningen ændret.

### 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 i to varianter, en Østlig Ringvej (ØR) i to varianter med undervarianter, 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, CO<sub>2</sub>-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 stedet er boliger og arbejdspladser til disse nye borgere i nulscenariet placeret andetsteds og fortrinsvis i den eksisterende by

og den øvrige hovedstadsregion. Investeringer i infrastruktur – metro, veje, osv. – gennemføres ikke i nulscenariet. I stedet antages udviklingen at ske inden for nuværende rammer.

Selve Lynetteholmhalvøen er aktuelt 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 stormflodspor i Kronløbet, altså en klimasikring ”mod nord”. De kumulative virkninger på Planen af installeringen af en port anses dog for indregnet.

### Resultatet af den strategiske miljøvurdering

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. (samfundsøkonomirapportens figur 10.5.<sup>2</sup>) 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 CO<sub>2</sub>-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 nulscenariet. 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.

Boligprisudviklingen er 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 grundpriser og dermed boligpriser til at stige.

---

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

Virkningerne på biltrafikken af Planen, herunder etableringen af Østlig Ringvej, er særskilt belyst. Der er samlet set en svag stigning i trafikken i KK fremkaldt af den nye vej. Men når der ses bort fra den nye vej er der et fald i KK, særligt i havnesnittet, herunder over Knippelsbro og Langebro.

SMVen indeholder ikke overvejelser om Planens finansiering. Aktuelt synes der at være et væsentligt udækket finansieringsbehov.

### Lokaludvalgets bemærkninger

Christianshavns Lokaludvalg anerkender værdien at gennemføre en analyse af, om der skal foretages en fortætning af KK gennem udbygningen af Østhavnen med tilhørende trafikinfrastruktur eller om man skal stræbe efter en mere spredt by. Lokaludvalget anerkender også til en vis grad analysens resultater.

På den positive side hæfter Lokaludvalget sig særligt ved at: 1) Planen skaber bo-, beskæftigelses- og mobilitetsmuligheder for en del af den forventede befolkningstilvækst, 2) en ny metroring vil afhjælpe det forventede kapacitetsproblem i havnesnittet og forbedre metrobetjeningen i den eksisterende by, herunder på Christianshavn, og 3) der med Østlig Ringvej skabes mulighed for at aflaste centrum, herunder Christianshavn, for biltrafik.

Vi finder imidlertid, at ulemperne ved Planen undervurderes, og omvendt, at de overvurderes ved nulscenariet, jf. det følgende. Det bør have følger, jf. konklusionen sidst i høringssvaret.

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

Indledningsvis konstaterer Lokaludvalget, 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 etableringen 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) Udfordringerne ved at begrænse biltrafikken igennem centrum er undervurderet

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. p.a. SMVen indeholder ikke overvejelser om, hvordan denne trend skal ændres og Borgerrepræsentationen endnu har ikke vedtaget initiativer, der kan sandsynliggøre, at den skulle indtræffe.

Hvis bilrådigheden og dermed biltrafkarbejdet bliver større end antaget i beregningerne, kan det forventes, at kapacitetsloftet i ØR overskrides og at bilisterne som supplement til ØR bruger ruten gennem centrum til transit. Det medfører, at det centrale formål med ØR om at reducere trafikken gennem centrum fortabes.

Lokaludvalget ønsker, 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 på alle tider af døgnet. Lokaludvalget finder derfor behov for, at der regnes på virkningerne af fysiske trafikdæmpende foranstaltninger i centrum (vejindsnævninger, 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 Ringvej<sup>3</sup>.

### 3) Biltrafikken fra ØRs Lynetteholmtilslutning er en særlig udfordring

Et særligt problem, som berører det nordlige Christianshavn, er vejforbindelserne til nærtrafik mellem ØRs tilslutningsanlæg på Lynetteholm og tilkoblingerne til vejnettet længere mod syd ved Prags Boulevard-Vermlandsgade-Torvegade. Alle trafikmodelberegninger viser, at disse strækninger bliver overbelastet. Der er behov for at analysere, hvordan biltrafikken her kan nedbringes. Kun de to østligste af de tre varianter af nærtrafikvejen forbi Margretheholm bør komme på tale. Allerede nu bør området ved bebyggelsen Udsigten og det nordlige Christianshavn beskyttes med trafikøer.

### 4) Beboerne i Østhavnen må have bedre alternativer til bilen end nu forudsat

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 brokvarterne 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 enkelt nord-sydgående metroforbindelse med lang rejsetid til det øvrige banenet. Og der er omvendt en let vejadgang i kraft af ØR.

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

---

<sup>3</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".

Udfordringerne peger på, at Østhavnen, især den nordlige del med Lynetteholm og Refshaleøen, er vanskelig at integrere i tætbyen. 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. Lokaludvalget ønsker, at dette arbejde fremmes.

**5) Det er ikke boligprisbegrænsninger, der kan begrunde udviklingen af Østhavnen**  
Prisstigningen på 3-4 pct. i boligpriserne i det centrale København er så begrænset, at det må skønnes at være inden for usikkerheden i beregningerne. Den prisdæmpende effekt findes, men den er mindre end skønnet i tidligere analyser.

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

**6) 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 de bebyggelsesprocenter, 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 i området. Lokaludvalget lægger vægt på, at disse elementer også kommer til at indgå i byudvikling af Østhavnen. Behovet for at anlægge byggepladسدæmninger, 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 undersøgelse af 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 der meget udtrykkeligt redegøres for, hvad der til sin tid agtes besluttet. Det er vigtigt, at forløbet med Amager Fælled ikke gentages.

**7) Østhavnen skal udvikles med en balanceret bolig- og befolkningssammensætning**  
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. fastsat i lokalplan.

SMVen påviser som nævnt (afsnit 5), at mulighederne for at begrænse boligprisudviklingen gennem merbyggeri er meget begrænset. Det øger betydningen af de almene boliger. Lokaludvalget ønsker, at de lovgivningsmæssige rammer for en høj almen andel udnyttes fuldt ud i Østhavnen. Vi ønsker diversificerede boligmiljøer med fællesskab og en bydel for alle københavnere.

#### 8) Ulemperne for den eksisterende bys beboere ved byfortætningen er ikke 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 2,8 km<sup>2</sup> jomfruelig natur på Lynetteholm, tabet af de rekreative områder syd herfor, tabet af udsyn fra byen mod øst, 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.

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.

#### 9) Nulscenariets udformning får Østhavnsudbygningen til at fremstå for positiv

Lokaludvalget har forståelse for, at nulscenariet er en skitse og bemærker, 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. Først og fremmest ville klimabelastningen fra både trafik og boligbenyttelse og trængselsbelastningen fra biltrafik kunne reduceres, hvis nye boliger anlagdes stationsnært<sup>4</sup> i etagejendomme og fik en mindre størrelse.

Implementeringen 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. planerne om udbygning langs den nye letbane i Ring 3).

#### 10) Færdiggørelsen af Lynetteholm: Jordtransporten gennem byen skal nedbringes

SMVen omfatter ikke – som nævnt indledningsvis – selve anlægget af Lynetteholmhalvøen. Lokaludvalget gør imidlertid også i denne sammenhæng 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 udkibes fra Nordhavnen, hvilket ville spare ca. 1 mio. lastvognskilometer gennem byen om året.

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

### Lokaludvalgets konklusioner

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

---

<sup>4</sup> Jf. f.eks. Peter Hartoft-Nielsen og Ida Reiter: Trafikale effekter af lokalisering i hovedstadsområdet 2017, By & Bane i Hovedstadsområdet, AAU, 10/2017 samt DTU: Transportvaneundersøgelsen.

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 er positiv over for, at Østhavnen gradvis udbygges. Vi tilslutter os, 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, at vi ønsker 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. Vi lægger især vægt på at undgå en yderligere fortætning af den eksisterende Indre By og 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. I den næste fase må der efter Lokaludvalgets opfattelse gives offentligheden mulighed for at tage stilling til forskellige grader af tæthed. Det må lægges offentligt frem, hvordan der sikres plads til natur, kanalmiljøer og faciliteter til rekreation og sport. Det må også lægges frem, hvordan lovgivningens muligheder for at bygge almene boliger udnyttes fuldt ud, så Østhavnen får en balanceret befolkningssammensætning. Byen har behov for en bedre proces end i forbindelse med Amager Fælled.

Christianshavns Lokaludvalg er positiv over for planerne om en ny metroring M5, som udover at betjene Østhavnen forventes at 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, og at der sker en opprioritering af arbejdet med cykelinfrastruktur, så der hurtigt kan fremlægges løsningsforslag især på de vanskelige forbindelser på tværs af havnen.

En ringvej øst om København kan have den ulempe at den skaber ny biltrafik. Forudsat det væsentlige formål med ringvejen om at begrænse biltrafikken i centrum er Lokaludvalget dog positiv overfor at lede gennemkørende trafik øst om centrum og Christianshavn. Lokaludvalget ønsker belyst, hvordan man i praksis kan opnå så moderat en udvikling i bilrådigheden – og dermed i biltrafikken – som forudsat i SMVen. Samtidig finder Lokaludvalget, at der hurtigt bør 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 Østlig Ringvej, jf. også KK-budgetaftalen herom.

Christianshavns Lokaludvalg opfordrer til, at man nu tager fat på et tættere samarbejde om en samlet planlægning af byudviklingen i regionen.

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.



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 ikke, at en fremtidig befolkningstilvækst på Sjælland 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 den kommende byudvikling lægges uden for kommunen.

I lyset heraf efterspørger Christianshavns Lokaludvalg en samlet planlægning af byudviklingen i vores region. Staten og Københavns Kommune bør i fællesskab sætte sig i spidsen for et samarbejde med omegnskommunerne om at få en sådan planlægning op at stå.

---

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