

Høringsvar/SMV Lynetteholm: trafikforhold

Finn Breddam, 22/1 2023

Jeg er københavner og cyklist, med interesse for cykeltrafik og cykelpolitik. Jeg bor på Christianshavn, kommer ofte på Refshaleøen og forventer at blive direkte påvirket af byggeriet, især mht. trafik.

Nedenstående handler om trafik, primært cykeltrafik og metro. Hensigten er at kompensere for de problemer som projektet skaber, og benytte lejligheden til at styrke Cykelbyen København på strategisk niveau.

Udgangspunktet:

- Byudvikling på Lynetteholm og Refshaleøen indebærer uundgåeligt Danmarks største enkeltinvesteringer i cykelinfrastruktur nogensinde
- Det er tydeligvis slet ikke gennemtænkt på niveau med biltunnelen
- Det er slet ikke en selvfølge, at det bliver en succes: det kan blive en tragikomisk fiasko
- Det får væsentlig indvirkning på brugen af metro og bil, og formentlig indirekte på boligpriserne
- Det får konsekvenser for den generelle opfattelse af Cykelbyen København, og af større cykelprojekter i almindelighed
- Det er reelt umuligt at modelberegne effekten på forhånd, især hvis man vælger en svingbro.

Mine anbefalinger er:

- to gang- og cykeltunneler med elevatorer, rulletrapper og ramper
- en ny bilvej i korridoren øst for Udsigten (Margretheholm), dvs. sammen med metroen
- bilfri, eller næsten bilfri, Refshalevej på strækningen mellem dæmningen og Refshaleøen.

Alle tre forslag sigter på at reducere konflikter.

"Højklasset cykelinfrastruktur" ?

Kortgrundlaget ("Principielle nye cykelforbindelser samt eksisterende cykelruter") (Planen, s. 8) (næsten identisk med Figur 2.2.2 i Miljøvurderingen) er provokerende mangelfuldt!

I forhold til hverdagstrafik er det sekundært, om en rute er "grøn": det væsentlige spørgsmål er, hvor man kan køre. Og hvor det er nemt, sikkert og effektivt for et virkeligt stort antal cyklister.

- Langebro og Knippelsbro, to af de mest trafikerede cykelforbindelser i København, er slet ikke synlige på kortet.
- Kløvermarksvej, den mest direkte forbindelse fra Refshaleøen til centrum, med en 2 m regulær cykelsti, er ikke markeret.
- Derimod er cykelruten gennem Christiania, en smal og snoet sti der deles med fodgængere og enkelte biler og ikke kan betegnes som en effektiv forbindelse, markeret, fordi den er "grøn".
- Og vejen gennem Holmen, hvor der kun er en smal cykelbane (en stribe hvid maling) og to meget snævre broer, med bil- og bustrafik, er også markeret som en mulighed. Til og med, at man kan slå et smut uden om Operaen?!

Dette kort har jo intet at gøre med den fysiske virkelighed for byens cykelpendlere. For mig er det et udtryk for "Planens" kvalitet mht. cykelinfrastruktur.

Et mere analytisk relevant kort ville vise, at

- den eneste virkeligt effektive forbindelse med egentlige cykelstier fra Refshaleøen mod centrum er Kløvermarksvej - Torvegade - Knippelsbro
- i det centrale København er der fem cykelforbindelser over havnen på en strækning af 2,5 km
- fra Inderhavnsbroen til den foreslåede forbindelse nord for Kastellet er der 2,0 km.

Og hvad siger teksten så om planerne for den gruppe af trafikanter, som kommunen er mest interesseret i at fremme, både generelt (kommuneplan og strategier) og aktuelt ("en delvis bilfri Lynetteholm", eller med "lavt bilejerskab"):

"Der tages udgangspunkt i en veludbygget cykelinfrastruktur ..." Med andre ord: man håber, at nogen lægger en plan.

Jeg har nogen forslag.

Cykelinfrastruktur og metro: sammenhænge

De to transportformer (og de øvrige kollektive trafikformer) anvendes af mennesker, der ikke har bil, og af mennesker, der helst ikke vil bruge deres bil til hverdag. Og mange bruger både cykel og metro hver dag, eller ofte. De fleste metrobrugere er også cyklister.

Derfor er attraktive cykelmuligheder med til at aflaste metrosystemet. Især i en så speciel geografi som her, hvor antallet af forbindelser ud af bydelen er så ekstremt lavt, og hvor en lang tur med metroen kan erstattes af en kortere cykeltur.

En væsentlig pointe for planlægningen af Københavns metro i fremtiden:

- Den billigste måde at aflaste havnesnittet på er at få flere mennesker til at cykle.

Og uanset at en ny Lilla metro kan aflaste tunnelen under Christianshavn, vil den også bringe passagerer fra Lynetteholm/Østhavnen til M1/M2 – med mindre de har et godt alternativ.

Alene derfor er der store gevinster for hele byen ved at gøre noget ekstraordinært for cykeltrafikken tværs over (eller under) havnen, når man nu placerer 50.000 mennesker på østsiden.

I øjeblikket ser det ud til, at man beslutter M5 Lilla, altså fra Hovedbanegården under Amager til Lynetteholm. Der er nævnt planer om videre udbygning fra Lynetteholm både mod vest (Østerport) og mod nord (Nordhavn, dvs. sammenkobling med M4 eller skiftemulighed). Min pointe her er, at

- Både mod vest og mod nord vil en effektiv gang-og cykelforbindelse være et godt alternativ til udbygning af metroen.

Bl.a. fordi de også vil give adgang til M3 og/eller M4 indenfor ret kort afstand.

Metro er som bekendt dyrt. Gang- og cykeltunneler kunne dække en stor del af behovet for langt færre penge.

Herudover er der gode metrotekniske argumenter for ikke at forlænge M5 til Nordhavn/M4, og der er også gode byplanmæssige argumenter (jf. Otto Anker Nielsen, trafikmodellieringsprofessor) for, at en evt. forlængelse af en M5 Lilla kunne fortsætte i retning af Bispebjerg.

Argumenter imod den planlagte bro som cykelvej

- En svingbro – med 12-18 minutters rødt lys for cyklister for hver 30 minutter om sommeren – kan ikke betegnes som en "højklasset" cykelforbindelse.

Pendlere vil aldrig acceptere de vilkår. (Det ville bilister jo heller ikke.) Mange cyklister accepterer regn og kulde – men ikke at skulle stå stille i en lang kø i regn og blæst i så lang tid hver anden morgen!

Hverdagscyklister vil slet ikke ønske at bo på Lynetteholm på de præmisser, hvor cykelforbindelsen kan være afbrudt i op til 70% af tiden.

Teknik- og Miljøforvaltningens konklusion ved fremlæggelsen af COWI's foranalyse siger det tydeligt:

"... det er vanskeligt at forestille sig en tilfredsstillende trafikafvikling for cyklende især i sommermånederne."

Dertil kommer start/stop effekten: Ud fra COWI's beregninger kan man forestille sig en flodbølge af hundredvis af utålmodige, stressede cyklister, der strømmer ud over Refshaleøen en gang hver halve time. Det er ikke et godt bymiljø.

- En moderne havne-storby, der gerne vil respektere både de sejlene og hverdagscyklisterne, kan bedst udtrykke den respekt ved at bygge tunneler.

En uattraktiv cykelforbindelse vil også øge antallet af bilister ("bilejerskabet"), og biltunnelen kan blive kendt som et sted, hvor man sidder i kø hver morgen. Og det vil øge usikkerheden af trafikprognoserne for metroen.

Lynetteholm kan blive kendt som et sted, det er svært at komme væk fra.

Argumenter imod den planlagte bro fra den maritime synsvinkel

Jeg går ud fra, at andre høringssvar går i detaljer med de problemer, en svingbro skaber for sejladsen.

Som københavnere kan jeg frygte, at den vil tage livet af *københavn* som en by for fritidssejlere. Måske vil fritidssejlerne helt opgive Københavns Havn? Det vil ikke bare være et væsentligt tab for dem, men også et kulturelt tab for os andre. Og for turisterne: det vil gøre byen kedeligere.

Men lad mig tilføje to perspektiver fra den tunge ende af risikoanalysen, som måske ikke nævnes af andre:

- de meget lange, spinkle brofag vil være sårbare i stormvejr. Dvs. med fremtidens kraftigere storme kan det blive nødvendigt at holde broen lukket af sikkerhedsgrunde (dvs. spærre havnen) i mange timer, måske hele døgn ad gangen
- hvis man en dag venter for længe med en sikkerhedslukning, og et åbentstående brofag rammes af et ekstremt vindstød, vil også fundamentet kunne påvirkes, så det bliver umuligt at lukke broen

igen. Dvs. broen kan sættes helt ud af spillet i mange måneder, eller måske år. Igen er Inderhavnsbroen en nyttig erfaring.

Worst case er virkelig alvorlig.

Argumenter for en tunnel. Eller to

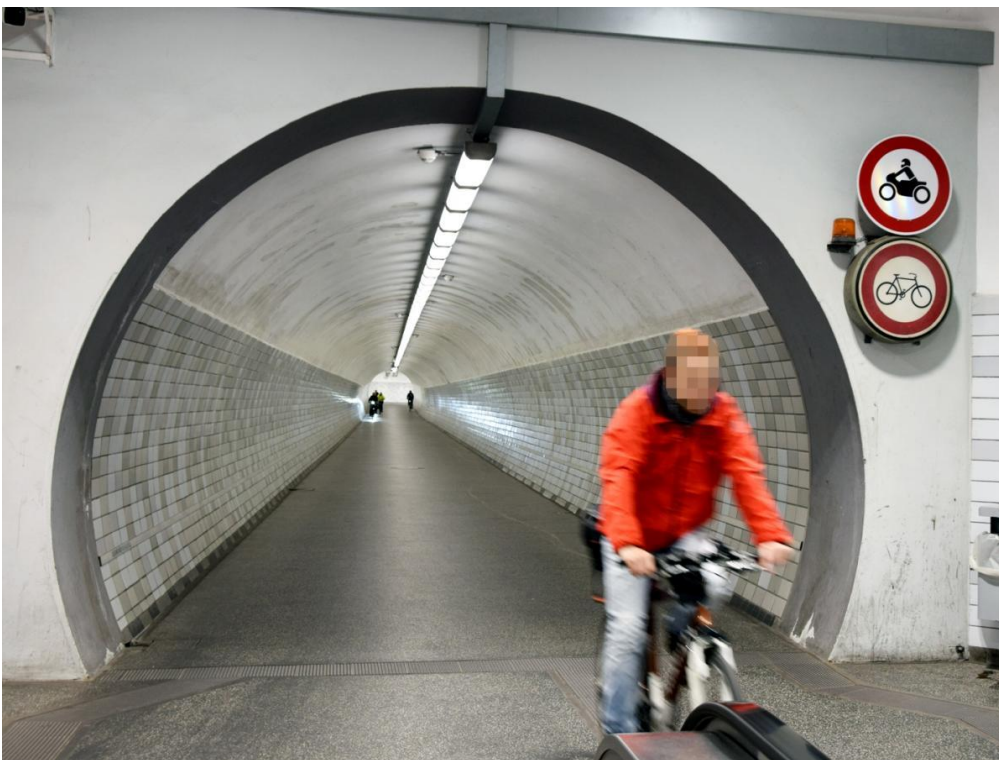
Tunneler er altid tilgængelige, ligesom almindelige veje. De afmonterer konflikten mellem transportformer, ligesom fx en viadukt. De er næsten usynlige i landskabet: den minimale løsning vil se ud omtrent som en metrostation. Elevatorer og rulletrapper er kendt teknik, deres problemer kan løses hurtigt, og med to elevatorer vil det så godt som altid være muligt at krydse havnen.

På langt sigt vil den være den billigste løsning. (Se fx Inspirationskatalog Innovative cykelløsninger, udgivet af Københavns Kommune i 2022, s. 21.) (På s. 22 ses i øvrigt et andet godt forbillede, fra 1942.)

En tunnel kan også blive noget, som Cykelbyen København gerne viser frem.

Den kan designes smukt, som en ekstra arkitektonisk oplevelse, med digital belysningsteknik mv., men den vil først og fremmest bare være den mest afslappede del af den daglige transport: ingen biler, ingen sideveje, ingen støj.

Eksempler/forbilleder kan fx besøges i Rendsburg ved Kiel, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen og London. Der er mindst 10 i Nordeuropa.



En cyklist har kurs mod rulletrappen, 27 m under Kielerkanalen i Rendsburg. Der er også en elevator, men rulletrappen er populær. Tunnel fra 1963

Men det stærkeste argument for tunnelloøsningen er helheden inkl. Nordhavn:

- De to planlagte gang- og cykelforbindelser går over den samme sejlroute.

Og netop derfor vil en løsning, der spærrer for sejlads to steder med to kilometers afstand, være voldsomt utilfredsstillende for alle grupper af sejlende. Området mellem de to broer vil blive et kaotisk venteområde.

Hvis en øst-vest cykeltunnel (den, der stadig omtales som "Nordre Toldbod") bliver en succes, vil det være helt oplagt at gentage succesen mellem Lynetteholm og Nordhavn, måske et par årtier senere. Med 40.000 beboere på den ene side og 50.000 beboere på den anden er behovet indlysende, især for lokal trafik.

Den vil være væsentligt kortere og dermed billigere end øst-vest forbindelsen, og mange erfaringer fra den første tunnel vil kunne anvendes direkte. Og den vil være enklere at anlægge, især mht. ramper, fordi der ikke skal tages så mange hensyn til eksisterende forhold.

Men der skal naturligvis afsættes en korridor, et sted mellem to sluseporte¹ og en biltunnel.

¹ Jeg mener, at man fra starten bør forberede ikke bare en "stormflodssikring" i form af et højvandslukke, men en virkelig langsigtet sikring af havnen som havn. Dvs. en sluse. Tidshorisonten afhænger primært af uforudsigelige begivenheder i det vestlige Antarktis – men vi ved, at havstigningen kommer.

Argumenter imod den planlagte bro som visuelt element i Inderhavnen

Cykelbroer kan være et markant arkitektonisk bidrag til mere anonyme bolig- og erhvervsområder. Men Københavns ydre havn er på mange måder nationens mest centrale og mest symboladede farvand: det er omkranset af Kastellet, Nordre Toldbod, Amalienborg og Marmorkirken, Skuespilhuset og Operaen, Holmen med Flådens Leje og Chr. IV's Mastekran og kanonbatteriet på spidsen af Nyholm, og den vigtige værftshistorie på Refshaleøen. Og med udsigt til Trekroner.

Med Den Lille Havfrue som trækplasteret, der lokker turisterne til et glimt af central Danmarkshistorie.

I dette farvand vil en 500 meter lang bro, uanset design, få karakter af visuel støj. Det er for så vidt også udmærket beskrevet, på mere formelt niveau, i Miljøvurderingen (bl.a. 7.4.1).

Også i betragtning af den massive mur af nyt byggeri, der er på vej længere mod nordøst, bør man prioritere at friholde det centrale, historiske havnerum. Især fordi der jo faktisk er et meget diskret alternativ.



Et eksempel på, hvad en "spinkel" cykelbro kan gøre ved et kulturhistorisk miljø: det verdenskendte 1700-tals postkortmotiv Nyhavn, som det tager sig ud set fra Christianshavn. I gamle dage en smuk udsigt, i dag ødelagt af Inderhavnsbroen.

Tre veje til Refshaleøen fra syd

Dette afsnit handler primært om strækningen fra den markante kontorbygning Refshalevej 147 til Vandflyverhangaren (Refshalevej 100): en historisk strækning, der også omtales flere steder i miljøvurderingen.

Præcis det sted, hvor figur 2.2.2 (s. 23) markerer en hverdagsdøgnstrafik på 18.900, med "højklasset cykelinfrastruktur", er den fysiske virkelighed en gennemkørsel gennem et fredet fortidsminde med en bredde på 7,5 meter. Denne vej er den eneste eksisterende vej for både biler, cykler og fodgængere, bortset fra den jordtransportvej, der er ved at blive anlagt på østsiden. Dvs. den er den eneste adgang til det snart forestående, omfattende byggeri på Refshaleøen.

Kommunen er i gang med at omdanne den til en 2-i-1 vej! Dvs. en vej, hvor bilerne hele tiden skal "forhandle" om, hvem der har forkørselsret. Det er en fin ting på meget tyndt trafikerede, smalle landeveje. Ikke her. Det er et lidt skræmmende sted for de bløde trafikanter allerede i dag.



1 - Luftfoto 1954

Refshaleøen er vokset fra vest mod øst, og kun det vestlige Refshaleøen har egentlig historisk værdi. Det forekommer oplagt at lade de kommende lokalplaner tage udgangspunkt i denne forskellighed, således at den vestvendte del af området bevarer et præg af kulturhistorie og rekreativt område, åbent for oplevelser og turisme, og fastholdes som visuelt åbent mod inderhavnen, Nyholm og Kastellet, mens moderniteten slippes løs på østsiden med pensionistboliger og kontorbygninger.

Denne pointe fremgår ikke tydeligt af de mange ord om bevaringsværdier i miljøredegørelsen.

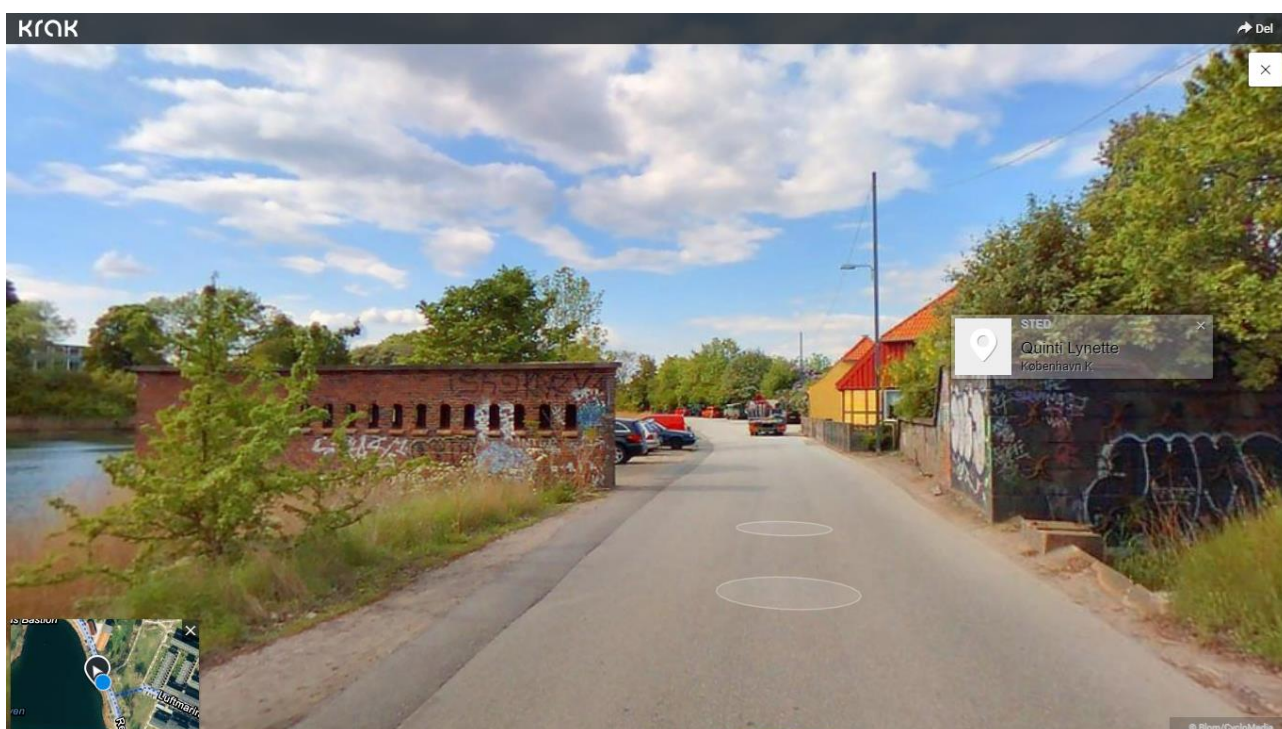
Både trafikale behov og kulturhistorie peger frem mod, at der skal anlægges en ny vej sammen med metrolinjen, øst om Udsigten (den lange boligblok på Margretheholm). Dette er den midterste af de tre muligheder nævnt på s. 63 som "supplerende vejbetjening".

En ny vej vil gøre det muligt at gøre den gamle vej bilfri (eller næsten bilfri cykelzone), og dermed "grøn" og fredelig. Mens den travle persontrafik sker midt i området – og lastbilerne får den østlige rute for sig selv. Altså tre veje, med helt adskilt funktion og karakter.

Det peger igen frem mod at lade både vej og metro passere den vestlige del af lystbådehavnen i terræn (modsat forslaget om en tunnel) og flytte havnen lidt mod øst.

Dermed er der to muligheder for en "højklasset" cykelforbindelse: Hvis biltrafikken fra Holmen også ledes syd og øst om Margretheholm, altså via Forlandet, vil strækningen gennem Quintus fortidsmindet kunne indgå som en del af supercykelstien Østerbro-Amagerruten, fra landingspunktet for bro/tunnel ved det nuværende Reffen og ned mod Forlandet.

Og dermed vil næsten hele den oprindelige Refshalevej, fra Prinsessegade til Reffen, være fredeliggjort, børnevenlig og turistvenlig.



Refshalevej ved Quinti Lynette: Bilfri supercykelsti for 50.000 mennesker?

Hvis man derimod holder vejen åben for biler med status af cykelzone/cykelgade, bør man anlægge den nye supercykelsti som et helt separat projekt langs den foreslåede bilvej ned til Vindmøllevej og Forlandet..

Man kan så til gengæld overveje at fritlægge dele af den oprindelige brostensvej (der løber vest for Refshalevej 147 ud mod området langs Inderhavnen, jf. luftfoto), sådan som det også allerede er planlagt på den sydligste del af vejen, mellem Christiania og Holmen. Og dermed få en endnu tydeligere adskillelse op gennem Refshaleøen mellem historisk-rekreativt område og trafikzone, og mellem "grøn" og "super" cykelsti.



Til TRANSPORTMINISTERIET

22.01.23

HØRINGSSVAR: DEN STRATEGISKE MILJØVURDERING AF ØSTHAVNEN

KINDERÆGGET BLIVER TIL 'PLANEN'

Foreningen **Byen for Borgerne** fremsender hermed sit hørings svar til *Strategisk miljøvurdering: Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (SMV'en)*.

I oktober 2018 blev Lynetteholm projektet lanceret som et Kinderæg i en politisk principaftale, der angiveligt skulle sikre København mod stormflod, udvikle fremtidige boligområder og byens infrastruktur.

I juni 2021 blev der forhastet gennemført en anlægslov, som igangsatte etableringen af den kunstige halvø Lynetteholm. Det skete, uden at der blev gennemført en strategisk miljøvurdering af det samlede indhold i den politiske principaftale. Klimabevægelsen har fået fri proces og er over for EU ved at prøve, om EU's direktiv vedr. strategisk miljøvurdering er blevet tilsidesat ved anlægslovens vedtagelse. På baggrund af kritikken blev forligskredsen efter anlægslovens vedtagelse enige om at gennemføre en strategisk miljøvurdering af den resterende del af principaftalen.

I august 2022 udkom således SMV'en vedr. det, der nu betegnes Østhavnen. Her præsenteres nogle overordnede vurderinger af blandt andet de klima-, natur og miljømæssige påvirkninger af det, som nu betegnes PLANEN og som omfatter anlæggelsen af en østlig ringvej, en ny metrolinje og boligbyggerier på Refshaleøen, Kløverparken og Lynetteholm. Udover SMV'en er der udkommet en omfattende samling af dokumenter, herunder en *Samfundsøkonomisk analyse* og en række supplerende bilag med analyser og data, som ligger til grund for SMV'en.

SMV'en kommer desværre for sent og har et amputeret indhold i forhold til, at Lynetteholms første fase er igangsat, hvilket sætter nogle klare begrænsninger i forhold til, hvorvidt SMV'en kan påvirke projektets idégrundlag og udvikling.

SMV'en og PLANEN er desuden en ukendt hybrid, som hverken er en plan eller en strategi, men et katalog over aktiviteter, som vil blive iværksat for at implementere den politiske principaftale fra 2018. Materialet er således uden ophæng i gældende planlovgivning og uden beskrivelse af, hvordan SMV-processen spiller sammen med kommuneplan og andre kommunale strategier, den

regionale planlægning af hovedstaden og det videre forløb. Det er stærkt utilfredsstillende, at der ikke er klarhed om disse forhold i en proces, hvor det er erkendt, at der har været og er et stort demokratisk underskud, og som på så mange områder indebærer en voldsom transformation af København.

Ved anlægslovens vedtagelse i 2021 blev der berettiget sat spørgsmålstejn ved, om opfyldning og inddragelse af land i Øresund og en udvidelse af København i Østhavnen er det bæredygtige svar på stormflodssikring, de demografiske udfordringer, behovet for byudvikling og for infrastruktur, som København og hovedstadsområdet står overfor. Der blev desuden sat spørgsmålstejn ved, om By & Havns gældsætning og hidtidige forretningsmodel, hvor infrastruktur (læs metroen) finansieres først gennem modtagelse af overskudsjord og sidenhen salg af byggegrunde også fremover skulle være styrende for Københavns transformation.

En gennemgang af SMV'en viser, at der er behov for at gentænke modellen for byudvikling i hele hovedstadsregionen set i lyset de store problemer, vi står overfor som samfund: Klimakrisen, biodiversitetskrisen, den usikre energiforsyningssituation og den grønne omstilling for blot at nævne nogle. Der er ingen klare målsætninger i PLANEN, som adresserer disse udfordringer. .

På den baggrund er det fortsat foreningens opfattelse, at **Lynetteholm og PLANENS øvrige projekter bør sættes på pause og alternativer til PLANEN belyses yderligere, før projektet videreføres.**

KRITISKE ELEMENTER I PLANEN

- SMV'en blotlægger, at det samlede projekt udgør et brud med årtiers sammenhængende planlægning i hovedstadsområdet, og at det har sin pris i form af regional skævvridning af by- og boligudviklingen, en centraliseret beslutningstagen og en ophobning af komplekse problemer, økonomiske risici og konflikter.
- Jerntæppet omkring København og det københavner-centristiske udgangspunkt fastholdes i SMV'en. Som det bl.a. er påpeget af borgmestrene i omegnskommunerne, er København sig selv nok, og der lægges op til en klar favorisering af København på bekostning af den øvrige hovedstadsregion i stedet for at udvikle en sammenhængende regional tilgang til bosætning og erhvervs- og infrastruktur.
- Smv'en bekræfter, at Lynetteholm-projektet og dermed de overordnede planer for udviklingen af København de næste 50 år ikke repræsenterer den nytænkning, der er behov for. PLANEN er hovedsagelig baseret på en fremskrivning af prognoser for den demografiske udvikling de seneste få år kombineret med erfaringerne fra det seneste årtis byudvikling, og PLANENS forskellige elementer bygger på de metoder og løsninger, der har været anvendt de seneste år, og som ikke er bæredygtige. I en tid med klima- og naturkrise er der ikke brug for mere af det samme. Når vi kigger frem mod 2070 skal alle dele af samfundet – også byudvikling og infrastruktur - have gennemgået en grøn omstilling for at opnå et CO2 neutralt samfund i en bedre balance med naturen. Det leverer PLANEN ikke.
- PLANEN og etableringen af Lynetteholm fremstår som et tilbageskuende projekt og uden en bæredygtig vision, som rækker 50 år frem i tiden. Lynetteholm er og bliver et traditionelt opfyldningsprojekt, og de skitserede løsninger for ny infrastruktur og byudvikling, belaster

ikke alene havmiljøet, men også det nationale CO₂-regnskab. Alene i anlægsfasen vil anlæg af Lynetteholm og PLANEN samlet belaste med omkring 1 mio. tons CO₂.

- PLANEN lægger op til, at Københavns kommune er på vej til at blive en millionby. Indbyggertallet i Københavns kommune vil frem mod 2070 stige med mere end 30% eller 180.000 til ca. 820.000 indbyggere. Østhavnen forventes samlet at få 66.000 indbyggere. Det kan risikere at blive en selvopfyldende profeti, hvis der ikke for alvor sættes spørgsmålstejn ved, om det er en ønsket udvikling. Prognoserne er desuden behæftet med stor usikkerhed og det indebærer store samfundsmæssige risici ikke at tage bestik af de mange forhold, som kan påvirke tilvæksten.
- SMV'en kunne have været en anledning til seriøst at sikre en regenerativ byudvikling, hvor hovedstaden går forrest med fremadrettede klimaløsninger og bæredygtigt ressourceforbrug. Det er ikke tilfældet. PLANEN bygger på den helt grundlæggende forudsætning, at det er et gode og nærmest en forpligtelse at skabe plads til så mange indbyggere i Københavns kommune som muligt. Det understreges, at fortættet byudvikling er den mest bæredygtige løsning. Men det er langt fra sikkert, at den massive vækststrategi for Københavns kommune kan forenes med hensynet til borgernes ønsker til plads, mindre pres fra infrastruktur, arealer til fritidsformål, natur mv. i deres by.
- Helt generelt vil PLANENs gennemførelse i en lang årrække overbelaste København, når så store anlægsprojekter skal udvikles parallelt inden for samme begrænsede område. SMV'en omtaler, men nedtoner en lang række af PLANENs negative sider som værende forbigående (5-30 år!) selv om det er indlysende, at etablering af Lynetteholm og tilhørende infrastruktur vil resultere i mange års jordtransport, forringet vandkvalitet og begrænset adgang til Øresund, begrænsning af sejlads med negative konsekvenser for livskvaliteten for mange københavnere.
- Der præsenteres ikke reelle alternative løsninger til PLANEN. Alternativet til PLANEN er useriøst og omtales overfladisk som et såkaldt 0-scenarie, hvor Lynetteholm etableres som planlagt og efterfølgende ligger ubenyttet hen som et græsområde med et kystlandskab. Der er her en begrænset byudvikling på Refshaleøen og i Kløverparken og 80% af den planlagte byudvikling på Lynetteholm erstattes af en ikke nærmere defineret byudvikling i omegnskommunerne.
- SMV'en fremhæver, at det er mindre klimavenligt at udbygge i omegnskommunerne end i Østhavnen. Det metodiske greb er problematisk, idet den nuværende situation fremskrives med udgangspunkt i aktuelle data for bl.a. bolig- og bilforbrug i København sammenlignet med omegnskommunerne. Her er det gennemsnitlige boligforbrug 47 m² mod Østhavnen forventede 42 m² pr. indbygger og en højere grad af bilejerskab (387/1000 i omegnen mod 217/1000 i København). Det sker uden at tage højde for, at kommuner i omegnen er mindst lige så optaget af den grønne omstilling som København, og der er et potentiale for, at der frem mod 2070 regionalt udvikles nye bæredygtige boligtyper, bycentre og en mere bæredygtig regional infrastruktur.
- Helt generelt forsøger SMV'en at brande den kommende bydel på Lynetteholm ved at noget spekulativt at foruddiskontere en bestemt beboersammensætning, og bydelen italesættes som et nyt 'brokvarter', hvor alene en høj bebyggelsesgrad gør det relevant at

sammenligne med de københavnske brokvarterer, hvis identitet har sit historiske specifikke udspring opbygget gennem en mangeårig nærhed til og samspil med middelalderbyen.

- Endelig er det også problematisk, at stormflodssikring holdes uden for projektet, når så vægtig en argumentation omkring Lynetteholm netop har taget udgangspunkt behovet for stormflodssikring. Anlæggelsen af Lynetteholmen udgør i sig selv et massivt indgreb i byens kulturmiljø, geografi, dens urbane og marine økosystem og relation til vandet. Indgrebet foretages før, at der er taget stilling til gennemførlighed, udformning og finansiering af den efterfølgende byudvikling med en betydelig risiko for fejlinvesteringer og suboptimale løsninger i forhold til klimamål, trafik, stormflodssikring og samfundsøkonomi. Det er kritisk i en tid, hvor afbødning af klima-, energi- og naturkriserne kræver prioritering og fokus.

VI SKAL TÆNKE OS OM

SMV'en og PLANEN rejser en lang række spørgsmål, som ikke besvares, og det efterlader en stor tvivl. Er der simpelthen tale om et for stort, komplekst og risikofyldt projekt til, at det overhovedet kan lade sig gøre at gennemføre. Det er uklart, hvilke målsætninger og strategiske prioriteringer, der er styrende for PLANEN og hvem der har de kommende år vil have ejerskab til den. Er det transportministeriet, som skal forestå den omfattende udvikling af Københavns kommune, som PLANEN indebærer? Hvilken rolle forventes Københavns kommune at spille, og hvordan sikres borgernes indflydelse på det omfattende projekt? Og hvilken rolle tildeles den række af statslige selskaber, som spiller en rolle omkring eksekvering?

Sporene skræmmer fra de første år i Lynetteholms anlægsperiode. Der er undervejs gennemført store ændringer af projektet (slamløsning), der har ikke været overblik over de miljømæssige forhold, der hersker planlægningsmæssigt kaos fx i relation til renseanlægget og økonomien er skredet. En række af præmisserne i principaftalen holder på ingen måde længere. Ser vi nogle år fremad lægges der op til, at PLANEN realiseres gennem et komplekst samarbejde mellem transportministeriet, By & Havn, Københavns kommune, Metroselskabet, Sund & Bælt mv. i en tid med politisk usikkerhed og ustabilitet og meget variable parametre vedrørende energiforsyning, råstofpriser, arbejdskraft mv.

Der er mere end nogen sinde behov for at tænke sig om.

Lone Johnsen

Kim Hjerrild

Per Henriksen

Foreningen Byen for Borgerne

Høringssvar til den strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, og til dennes tillæg

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) er et ejendomsselskab, der ejes af Sampension, PKA, PFA og PenSam i forening, og RE ejer, administrerer og videreudvikler det tidligere B&W-skibsværfts areal på Refshaleøen i København. Det er RE's ambition, at der indenfor en kort årrække vil kunne igangsættes en egentlig byudvikling med blandet bolig- og erhvervsanvendelse på RE's ca. 52 hektar store bynære havneareal understøttet af den nødvendige infrastruktur.

RE er som anført i tidligere høringssvar til bl.a. miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, generelt positive over for Lynetteholmprojektet, som skal koble sig direkte på Refshaleøens nordlige og østlige kant.

Dette, da vi ser Lynetteholm som både en nødvendig del af klimasikringen af København og som indfrielse af ambitionen om at skabe fremtidige muligheder for nye by- og boligområder af høj kvalitet med god infrastruktur på Refshaleøen og i Østhavnen som helhed.

Den strategiske miljøvurdering (SMV) behandler fem planelementer, som RE her vil give sine kommentarer til.

Der henvises desuden til selvstændige høringssvar afgivet ifm. idéfasehøringerne for Østlig Ringvej og metrobetjening af Lynetteholm, der vedlægges som bilag.

Byudviklingsområder

Som beskrevet i SMV'en forventes 66.000 nye beboere og 54.000 arbejdspladser i Østhavnen i år 2070, men en befolkningstilvækst i København på omkring 180.000 nye borgere. Efterspørgslen efter boliger er gennem en årrække steget hurtigere end udbuddet, hvilket presser priserne op. Det er en udvikling, som understreger behovet for at inddrage Refshaleøen i dækningen af boligbehovet i København.

Der arbejdes i SMV'en således med byggeri af 1,1 mio. etagemeter på Refshaleøen, hvis BIOFOS bliver liggende, og 1,6 mio. etagemeter på Refshaleøen, hvis BIOFOS flytter. I begge scenarier er matrikel 695 ikke medregnet, men By & Havn har som grundejer et ønske om at udvikle arealet.

Der forudsættes på baggrund af gennemførte analyser af den eksisterende kapacitet i Østhavnen med udvikling af 450.000 etagemeter på den eksisterende infrastruktur (300.000 etagemeter bolig og 150.000 etagemeter erhverv) til fordeling mellem Kløverparken og Refshaleøen.

RE noterer med tilfredshed, at der antages udvikling af en tæt bydel på Refshaleøen, der matcher den nye stationsnære beliggenhed, som anlægget af en ny metrolinje med station på øen vil medføre. Vi noterer os ligeledes, at byudviklingen antages at kunne gå i gang på eksisterende infrastruktur.

I forlængelse heraf har Økonomiudvalget Københavns Kommune taget en tentativ tidsplan til efterretning, som regner med en betinget fremrykning af Refshaleøen og Kløverparken i

rækkefølgeplanen ifm. Kommuneplan 2024 og en mulig første byggeretsgivende lokalplan i 2025/2026.

For at tilvejebringe det bedst mulige plangrundlag med en grundig inddragelse af borgernes ideer og ønsker til fremtiden på Refshaleøen har RE og By & Havn som grundejere på Refshaleøen derfor i 2023 igangsat en fælles toårig visions-, inddragelses- og planproces for selskabernes til sammen 80 hektar arealer på Refshaleøen. Denne planlægges afsluttet med en samlet strukturplan for Refshaleøen primo 2025. Inden da har grundejerne i 2022 udviklet en foreløbig fælles vision med 7 dogmer for videreudviklingen af Refshaleøen, som skal kvalificeres gennem inddragelse af borgere og fagkundskab inden vedtagelsen af en endelig fælles vision i sommeren 2023.

De 7 dogmer vedlægges her som bilag.

Som grundlag for vurderingen af den visuelle påvirkning af fremtidig byudvikling i Østhavnen arbejdes der i SMV'en med gennemsnitligt byggeri i 24 meters højde, punktvis på 30 meter. Det skal for en god ordens skyld bemærkes, at disse gennemsnitsbetragtninger forventes at ændre sig ifm. den endelige planlægning.

RE skal endelig bemærke, at der hverken i implementeringen af selve anlægget af Lynetteholm eller i SMV'en tages højde for den fremtidige fysiske kobling mellem Refshaleøen og Lynetteholm, som vil indebære et betydeligt kotespring, da Lynetteholm indebærer opfyldning til kote 4, der yderligere forhøjes med 1 meter i de bebyggede områder, og Refshaleøen er etableret i kote 2-2½.

I den forbindelse er det som fremført i tidligere høringssvar RE's klare opfordring, at mødet mellem Refshaleøen og Lynetteholmen udformes med en naturlig og æstetisk markering, der sikrer fastholdelse af Refshaleøen som en selvstændig enhed i respekt for den væsentlige københavnske kultur- og industrihistorie, de gamle B&W-arealer repræsenterer. Området er således i Kommuneplan 2019 udlagt som et væsentligt kulturmiljø, som den kommende planlægning skal tage hensyn til.

Cykelbro

Der henvises i SMV'en til Københavns Kommunes erklærede ønske i gældende kommuneplan 2019 om effektiv og grøn mobilitet, hvor 75 procent af væksten i personture skal komme fra cykling og kollektiv trafik.

Anlægget af en cykelforbindelse mellem Refshaleøen og Nordre Toldbod/Langelinie er i den forbindelse en afgørende forudsætning for, at cyklen bliver en attraktiv transportform i Østhavnen, og i et klimaperspektiv er den væsentlig for at begrænse CO₂-udslippet fra både den eksisterende og fremtidige trafik til de kommende byudviklingsområder.

En cykelbro har opnået en delfinansiering på 150 mio. kr. via den i Folketinget indgåede infrastrukturaftale i 2021, men den udarbejdede forundersøgelse viste en række udfordringer pga. varigheden af forudsatte broåbninger, der ikke ville gøre broen farbar i tilstrækkeligt omfang. RE skal i den forbindelse opfordre til, at der udarbejdes yderligere analyser af, hvordan en model med en klapbro i stedet for en svingbro kan begrænse varigheden af åbningstiderne, hvilket forventelig vil medføre, at Krydstogtskibe ikke længere kan sejle ind i Inderhavnen. Ligeledes bør

koordinerede broåbningstider med øvrige broer i Inderhavnen samt en alternativ placering af broen lige syd for lystbådehavnen på Langelinie indgå. Sidstnævnte fremgår allerede af arealreservationerne til supercykelstier i fingerplanen (Se kortbilag til Fingerplan 2019 – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning), og linjeføringen vil begrænse både antallet af broåbninger og generne for sejlere i havnen.

I RE's optik er etableringen af en cykelbro et helt nødvendigt og rigtigt grønt åbningstræk i den fremtidige byudvikling i Østhavnen.

Østlig Ringvej og supplerende vejbetjening

Den samlede udvikling i Østhavnen med ny infrastruktur og byudvikling vil medføre behov for supplerende vejbetjening for at håndtere den øgede lokale trafik. Her skal der blandt andet skabes bedre forbindelser fra Prags Boulevard/ Amager Strandvej via Forlandet og videre til Refshaleøen og Lynetteholm.

De i SMV'en beskrevne alternativer til supplerende vejbetjening vil i et omfang enten betyde påvirkninger af områder omkring Københavns historiske fæstningsring eller af Margretheholm Havn.

I RE's optik er en udvidelse af Refshalevej/Forlandet og en permanentgørelse af jordtransportvejen til Lynetteholm til brug for almindelig trafik de mest attraktive. Jordtransportvejen vil desuden kunne indgå som led i en sikring mod stigende havvandstand.

Behovet for supplerende vejbetjening vil dog også blive påvirket af, hvilken linjeføring, der vælges for en fremtidig Østlig Ringvej. I RE's optik er den beskrevne Ø4-løsning med afkørsler på både Lynetteholm og Prøvestenen den klart mest fornuftige, når det kommer til ønsket om at lede mest mulig biltrafik uden om byens boligkvarterer og rekreative områder. I en model uden afkørsel på Prøvestenen vil store trafikmængder skulle ledes på tværs af alle Østhavns kommende boligområder, ligesom også Christianshavn vil opleve yderligere belastning.

Af SMV'en fremgår det desuden:

At det hvis "linjeføringen Ø5, hvor der ikke er tilslutningsanlæg ved Prøvestenen, vælges, eller hvis der alene etableres en etape 1 af Østlig Ringvej som en varig løsning, forventes, at endnu flere køretøjer anvender lokalveje mellem Refshaleøen og Amager frem for Østlig Ringvej. I denne situation bør de trafikale forbindelser muligvis udbygges yderligere".

Flytningen af trafik fra Østlig Ringvej og det medfølgende sandsynlige behov for etablering af yderligere lokal vejbetjening i tillæg til de i SMV'en allerede beskrevne alternativer understreger igen, at Ø4 med afkørsel på Prøvestenen bør være den foretrukne løsning, hvis ringvejen skal leve op til sit hovedformål: at lede trafik uden om Indre by og de tilstødende bydele.

Der henvises til høringssvar afgivet i forbindelse med idefasehøringen for Østlig Ringvej, som vedlægges som bilag.

Metro

RE ser generelt positivt på anlægget af en metrolinje til Lynetteholm gennem selskabets arealer med stop til betjening af også det fremtidige byområde på Refshaleøen. En højfrekvent metrolinje

22.01.23

med størst mulig kapacitet og forbindelser til det øvrige kollektive transportnet i hovedstaden er en nødvendig forudsætning for, at grøn transport bliver et attraktivt valg for de tusinder af mennesker, der i fremtiden vil bo og arbejde på Refshaleøen og i Østhavnen som helhed, så biltrafikken i både de nye byudviklingsområder og Indre By kan begrænses.

I RE's optik er linjeføringen M5 Øst Amagerbrogade som beskrevet i tillægget til SMV'en, der vil betjene et højt antal københavnere, den mest attraktive.

Linjen friholder som udgangspunkt de væsentlige kulturhistoriske bygninger på Refshaleøen, som den gældende kommuneplan fra 2019 fremhæver, hvilket er positivt i RE's øjne.

På Refshaleøen skal der kun indarbejdes en enkelt gennemskæring af området i det kommende planarbejde, hvilket vil give det bedst mulige udgangspunkt for byudvikling af høj kvalitet. Det vil endvidere være helt afgørende for kvaliteten af den bymæssige sammenhæng, at der i tilfælde af en højbanestrækning over Refshaleøen indarbejdes mulighed for rekreative anlæg og byggeri på terræn under metrolinjen.


I RE's optik er det uanset valgt linjeføring vigtigt, at en kommende metrostation på Refshaleøen placeres så centralt som muligt, så flest mulige brugere vil tilvælge transportformen i fremtiden.

Stationsanlæg på øen bør endvidere tænkes ind i den kommende byudvikling, således at der arkitektonisk og i materialevalg mv. sikres sammenhæng, herunder med de givne industrihistoriske rammer.


Arbejdsområder bør uanset linjetype samtænkes med de første faser af byudviklingen på Refshaleøen, så denne ikke forsinkes.

Der henvises til høringssvar afgivet ifm. idéfasehøring om metrobetjening af Lynetteholm, der vedlægges som bilag.

Med venlig hilsen



Jes Transbøl
Administrerende direktør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S



Claus Hovmøller Jensen
Udviklingsdirektør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

BILAG:

Vi videreudvikler Refshaleøen

Idet Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) og By & Havn I/S (B&H) samarbejder om transformation af Refshaleøen, har de to selskaber skrevet et udkast til en fælles vision for den fremtidige byudvikling.

Visionsudkastet udtrykker de foreløbige fælles ønsker for den fremtidige transformation af området.

På baggrund af visionsudkastet, input fra den nedsatte visionsfølgegruppe og den første fase af borgerdialogen i foråret 2023 udarbejder selskaberne en endelig fælles vision, der fremlægges til drøftelse og beslutning i de respektive bestyrelser.

Visionsudkastet er centreret omkring 7 overordnede dogmer, der også i fremtiden skal kendetegne Refshaleøen som den rå, blå, grønne, historiske og kreative bydel, københavnernes allerede har lært at kende gennem de senere års midlertidige aktiviteter og anvendelser.

Nu træder Refshaleøen ind i en ny udviklingsfase, hvor vi bygger bro mellem fortid og fremtid, så københavnernes stadig kan genkende Refshaleøen, når den nye bydel bliver til.

På Refshaleøen er det grundejernes ønske, at det nuværende DNA flettes sammen med et stærkt fokus på klimabevidsthed, fællesskaber, inklusion og sundhed.

Gennem videreudviklingen af området vil vi skabe endnu mere Refshaleø.

Dogme 1

Refshaleøen skal fortsat være Københavns kreative bydel!

De kreative iværksættere og kulturaktiviteter er omdrejningspunktet for Refshaleøen i dag og i fremtiden.

Siden B&W-værftet lukkede i 1996, er bygninger og arealer blevet udviklet med blandede aktiviteter – kultur, kreativitet, håndværksproduktion, gastronomi, studieboliger mv.

Områdets potentiale har udfoldet sig nedefra i en langsom proces, men med tiltagende kuratering. Vi vil fortsat arbejde med denne organiske udvikling, så videreudviklingen bliver et eksempel på den vellykkede overgang fra midlertidige aktiviteter til blivende by.

Øens nuværende økosystem af kreative virksomheder, håndværksvirksomheder og kunst- og kulturaktiviteter er centralt for områdets særlige DNA og skal i vid udstrækning tilbydes muligheder for at kunne fortsætte.

På Refshaleøen skal der fortsat være plads til leg, fællesskab, eksperimenter, virkelyst og skaberkraft, og vi skal sikre, at håndværkeren, kunstneren eller den kreative iværksætter kan bo og arbejde under samme tag.

Dogme 2

Historien skal være Refshaleøens identitetsbærende omdrejningspunkt!

Vi vil bevare, transformere og genbruge, så historiske særkender tænkes ind i nye sammenhænge.

Refshaleøens industrihistorie og identitet viser sig i de tilbageværende bygninger fra B&W's værft, i områdets struktur og i den fligede kant mod Inderhavnen.

Området betegnes som et værdifuldt historisk kulturmiljø i den gældende kommuneplan. Her findes allerede oplevelsen af en bydel med lag på lag af steder, man kan gå på opdagelse i, og vi vil arbejde videre med kontrasterne mellem industriens rationalitet og oplevelsen af den knopskudte bygningsmasse i den nye bydel.

Området har gennem historien konstant gennemgået store forandringer og skal fortsat kunne forandre sig fremover.

Københavnerne skal kunne genkende Refshaleøen i den nye bydel, hvor nogle bygninger vil blive bevaret, nogle transformeret og atter andre i stedet genanvendt som materialer i nye bygninger og byrum.

Dogme 3

Refshaleøen skal gå ambitiøst til den grønne omstilling!

Vi skaber en fremadskuende bydel med klimavenlig infrastruktur og byggeri.

Refshaleøen skal forsynes med højklasset offentlig transport og en ny cykelbro, der begge forbinder Refshaleøen med Indre by og gør grønne transportløsninger til attraktive valg.

Den lokale trafik på Refshaleøen skal primært indrettes til gang og cykling, mens trafikken til og fra øen både skal kunne ske med cykel, bil, metro og gang.

Bilen skal optage mindre plads i byens rum, og den nye bydel planlægges, så der skabes bilfrie områder.

Vi samarbejder med Københavns Kommune og byens store forsyningsvirksomheder om mulige grønne tiltag, når den kommende bydels forsyninger planlægges.

Vi sætter ambitiøse mål for reduktion af CO₂-udledning, arbejder med DGNB-certificering af plan og byggeri og tænker i cirkularitet, genanvendelse og bæredygtighed fra starten i områdets planlægning, udvikling og drift.

Dogme 4

Refshaleøens vandkant skal være varieret og attraktiv!

Vi vil skabe en serie af rå, blå og grønne byrum med adgang for alle.

Refshaleøen har de bedst beliggende arealer i Københavns Inderhavn med optimal solorientering og unik udsigt mod Kastellet, Nyholm og Frederiksstaden.

Den bymæssige karakter langs Inderhavnen vil derfor udvikles med offentlig adgang til alle vandkanter, plads til udadrettede funktioner og gode bade- og opholdsmuligheder. Vi skal lære af erfaringerne fra andre steder i havnen, så der kommer god balance i bylivet og i samspillet med områdets beboere.

Langs havnekanterne vil vi arbejde med sammenhængende grønne og blå opholdsmuligheder, der gør naturen nærværende og sanselig og skaber muligheder for udvikling af både oplevelsesrige og rolige rum med lys, vand og himmel som omdrejningspunkter.

Vi forestiller os, at Vandkanten mod vest skal tage karakter af den rå industrihistorie, mens den mod øst, hvor Refshaleøen møder Øresund og Lynetteholms kystlandskab, skal udvikles med mere naturpræget karakter.

Dogme 5

På Refshaleøen skal bynaturen være mere vild end velplejet!

Vi vil skabe mere bynatur og biodiversitet i videreudviklingen af Refshaleøen.

På Refshaleøen har naturen siden værftets lukning fundet sine egne veje gennem beton og asfalt. Der er en umiddelbarhed og vildskab over naturen på øen, som kan danne inspiration for det fremtidige arbejde.

Vi vil sikre en landskabelig sammenhæng mellem kystlandskabet på Lynetteholm og Refshaleøens mere industrielle og urbane kant.

Naturen skal være nærværende i planen og bebyggelsen, og de hårde belægninger brydes, hvor de kan, uden at øen mister sin rå kant. Samtidig ønsker vi at arbejde aktivt med biodiversitet på Refshaleøen, så det både kan ses og måles.

På Refshaleøen skal det at leve i en grøn bydel kunne opleves og sanses som noget konkret, der er let at forstå og bidrage til.

Dogme 6

Refshaleøen skal være en sund bydel!

Vi arbejder fællesskabsorienteret med fokus på fysisk og mental sundhed.

Refshaleøen i dag er kendetegnet ved stærke fællesskaber og lokalt tilhørsforhold, hvilket er kvaliteter, vi ønsker at fastholde i videreudviklingen af området.

Refshaleøen skal derfor udvikles som en fællesskabsorienteret bydel, hvor den sociale diversitet kan både ses og mærkes i kraft af bydelens fællesskaber, beboerdiversitet og et varierede boligudbud.

Refshaleøen skal være en bydel med fokus på fysisk og mental sundhed, hvor vi skaber sunde boliger, bygninger og bymiljøer med plads til såvel uformelle møder som fysisk udfoldelse.

Vi udvikler områdets idræts- og fritidsfaciliteter, så de tager afsæt i stedets eksisterende kvaliteter og tænkes i sammenhæng med byens og lokalområdets øvrige tilbud.

Dogme 7

Refshaleøen skal være det bedste af København!

Vi inspireres af den tætte og blandede by og skaber en moderne fortolkning af en ærkekøbenhavnsk bydel.

Refshaleøen spiller med sin placering, historie og aktiviteter en central rolle for København og københavnere. Derfor videreudvikler vi øen gennem en lang og grundig dialogproces.

For at sikre ejerskab og fællesskab vil vi indrette bydelen som mindre, stedsspecifikke bykvarterer med egenart, karakter og opbygning med byrumshierarki, som det kendes fra f.eks. brokvartererne, Christianshavn og Århusgadekvarteret.

Fremtidens Refshaleø skal være en tæt og blandet bydel, hvor de karakteristiske københavnske bebyggelsestypologier kan genfindes i nye fortolkninger. Bebyggelsen vil rumme almene boliger, plads til byggefællesskaber og kombinerede bolig- og erhvervsenheder.

På Refshaleøen skal historien være nærværende, og som i byens historiske kvarterer skal man kunne gå på opdagelse i skæve gadeforløb med et varieret by- og handelsliv. Ligesom i dag skal Refshaleøen også i fremtiden være en nytænkende bydel, som fortsat inspirerer internationalt.

Hørings svar ifm. idéfasehøring om Østlig Ringvej

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) er et ejendomsselskab, der ejes af Sampension, PKA, PFA og PenSam i forening, og RE ejer, administrerer og videreudvikler det tidligere B&W-skibsværfts areal på Refshaleøen i København. Det er RE's ambition, at der indenfor en kort årrække vil kunne igangsættes en egentlig byudvikling med blandet bolig- og erhvervsanvendelse på RE's ca. 52 hektar store bynære havneareal understøttet af den nødvendige infrastruktur.

RE er som anført i tidligere høringssvar til bl.a. miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, generelt positive over for Lynetteholmprojektet, som skal koble sig direkte på Refshaleøens nordlige og østlige kant. Dette, da vi ser Lynetteholm som både en nødvendig del af klimasikringen af København og som indfrielse af ambitionen om at skabe fremtidige muligheder for nye by- og boligområder af høj kvalitet med god infrastruktur.

I den forbindelse ser RE generelt positivt på anlægget af en østlig ringvej hele vejen fra Nordhavn til Københavns Lufthavn i Kastrup. En østlig ringvej med den rette kapacitet er en forudsætning for udvikling af Østhavnen og for at aflaste såvel disse nye udviklingsområder og Københavns eksisterende centrale kvarterer for unødigt gennemkørende biltrafik.

Ø4 den bedste løsning

RE konstaterer med tilfredshed, at der i idéoplægget til idéfasehøringen arbejdes videre med de i forundersøgelsen undersøgte linjeføringer Ø4 og Ø5 med tilkørselsanlæg på Lynetteholm og sænketunnel videre mod lufthavnen. Ø4 og Ø5 vil give de færreste gener for københavnernes i anlægsfasen.

Af de to linjeføringer må Ø4 dog i RE's optik afgjort anses som den mest fornuftige, når det kommer til ønsket om at lede mest mulig biltrafik uden om byens boligkvarterer og rekreative områder. Således er Ø4-løsningen med afkørsel på Prøvestenen klart at foretrække frem for Ø5 uden, da store trafikmængder her vil skulle ledes på tværs af alle Østhavns kommende boligområder, ligesom også Christianshavn vil opleve yderligere belastning.

Etablering af supplerende vejbetjening fra Østlig Ringvej på Lynetteholm til Refshaleøen bliver som beskrevet i den strategiske miljøvurdering for Lynetteholm (SMV), der lige nu også er i høring, afgørende i alle scenarier. Her fremgår det dog også:

At det hvis "linjeføringen Ø5, hvor der ikke er tilslutningsanlæg ved Prøvestenen, vælges, eller hvis der alene etableres en etape 1 af Østlig Ringvej som en varig løsning, forventes, at endnu flere køretøjer anvender lokalveje mellem Refshaleøen og Amager frem for Østlig Ringvej. I denne situation bør de trafikale forbindelser muligvis udbygges yderligere".

Flytningen af trafik fra Østlig Ringvej og det medfølgende sandsynlige behov for etablering af yderligere lokal vejbetjening i tillæg til et af de i SMV'en allerede beskrevne alternativer understreger igen, at Ø4 med afkørsel på Prøvestenen bør være den foretrukne løsning, hvis ringvejen skal leve op til sit hovedformål: at lede trafik uden om Indre by og de tilstødende bydele.

På samme måde vil det skabe dårligere forhold i områderne i Østhavnen og i de tilstødende københavnske boligkvarterer, hvis man alene anlægger en første etape til Lynetteholm som en varig løsning. Det vil forårsage et yderligere pres på den øvrige infrastruktur i Lynetteholmsområdet, som vil kræve tilvejebringelse af yderligere vejkapacitet.

Supplerende vejbetjening vigtig

Det er generelt vigtigt, at anlægget af Østlig Ringvej fra start suppleres med den nødvendige lokale vejbetjening i Østhavnen, herunder til og fra Refshaleøen.

Således bør der som del af projektet fra start planlægges ny tilkørselsvej mellem Refshaleøen og tilkørselsanlæggene på Lynetteholm.

RE støtter samtidig, at den allerede etablerede jordkørselsvej til Lynetteholm på sigt gøres permanent og tilgængelig for almindelig trafik som en del af den nødvendige lokale vejbetjening tilknyttet Østlig Ringvej. Denne vej skåner boligkvarterer og rekreative områder omkring Refshaleøen mest muligt.

Samtidig vil det dog også være helt nødvendigt at udvide Refshalevej på enkelte strækninger, så den dimensioneres til dobbeltrettet færdsel for både busser, biler, cykler og gående.

Hvis der i anlægsfasen for Østlig Ringvej arbejdes med en faseopdeling, er det desto vigtigere, at der indtænkes yderligere vejbetjening, der sikrer, at I) Refshaleøens nuværende infrastruktur ikke bliver ene gennemfartsområde til og fra tilkørselsanlægget på Lynetteholm, og II) at udviklingen på Refshaleøen ikke begrænses i omfang af faseopdelingen.

Skal strækningen fra Nordhavn til Lynetteholm undervejs i anlægsfasen benyttes til f.eks. jordtransport til Lynetteholm, vil det være hensigtsmæssigt også at lede anlægstrafik til Refshaleøens byudvikling ad denne rute for at skåne de omkringliggende områder og deres beboere mest muligt for tunge køretøjer.

Øvrige kommentarer

Uagtet at kapaciteten på strækningen Lyngbyvej – Nordhavn er givet af allerede anlagte eller vedtagne projekter, bør det overvejes kraftigt at øge kapaciteten på resten strækningen fra Lynetteholm til Lufthavnen, så denne fremtidssikres i højere grad, end f.eks. Nordhavnsvej er det i dag.

RE foreslår, at det undersøges, om oppumpet sand fra projektet kan anvendes til den nødvendige kommende stormflodssikring af både Refshaleøen og Kraftværkshalvøen mv, herunder med inddragelse af den allerede anlagte jordtransportvej. Dette bør ske i samtænkning med det omkring Lynetteholm planlagte kystlandskab, således at stormflodssikringen, hvor dette er muligt, kan skabe yderligere rekreativ værdi for københavnere på strækningen mellem Lynetteholm og Amager Strandpark.

RE foreslår ligeledes, at der generelt, hvor dette er fagligt relevant, arbejdes med støjdæmpende asfalt for at skåne beboere og andre brugere af både Refshaleøen og de øvrige tilstødende områder mest muligt.

Afslutningsvist skal det igen nævnes, at RE ser meget positivt på etableringen af en østlig ringvej, og vi ser frem til en fortsat positiv og konstruktiv dialog om projektet.

Med venlig hilsen


Jes Transbøl
Administrerende direktør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S


Claus Hovmøller Jensen
Udviklingsdirektør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

Hørings svar ifm. idéfasehøring for metrolinjen M5

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) er et ejendomsselskab, der ejes af Sampension, PKA, PFA og PenSam i forening, og RE ejer, administrerer og videreudvikler det tidligere B&W-skibsværfts areal på Refshaleøen i København. Det er RE's ambition, at der indenfor en kort årrække vil kunne igangsættes en egentlig byudvikling med blandet bolig- og erhvervsanvendelse på RE's ca. 52 hektar store bynære havneareal understøttet af den nødvendige infrastruktur.

RE er som anført i tidligere høringssvar til bl.a. miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, generelt positive over for Lynetteholmprojektet, som skal koble sig direkte på Refshaleøens nordlige og østlige kant. Dette, da vi ser Lynetteholm som både en nødvendig del af klimasikringen af København og som indfrielse af ambitionen om at skabe fremtidige muligheder for nye by- og boligområder af høj kvalitet med god infrastruktur.

I den forbindelse ser RE positivt på anlægget af en metrolinje gennem selskabets arealer med stop til betjening af også det fremtidige byområde på Refshaleøen. En højfrekvent metrolinje med størst mulig kapacitet og forbindelser til det øvrige kollektive transportnet i hovedstaden er en nødvendig forudsætning for, at grøn transport bliver et attraktivt valg for de tusinder af mennesker, der i fremtiden vil bo og arbejde på Refshaleøen, så biltrafikken i både de nye byudviklingsområder og Indre By kan begrænses.

Med denne grundlæggende opbakning in mente vil RE som udgangspunkt se positivt på anlægget af begge de fremlagte linjeføringer: M5 – orange linje og M5 – lilla linje.

Særlige forhold ved de to linjeføringer

Der er dog særlige forhold på Refshaleøen, som, når der skal tages hensyn til kulturhistorien og den mest hensigtsmæssige byudvikling, bør tages i betragtning:

M5 – orange linje (med varianter for KVC)

Den fremlagte etape fra Lynetteholm til Østerport vil, indtil den måtte blive udbygget, betjene væsentligt færre københavnere og kvarterer end den lilla model, hvilket gør den mindre attraktiv i RE's optik, indtil den måtte blive forlænget. På samme måder løser den heller ikke de velkendte kapacitetsproblemer på den sydlige del af havnesnittet.

Lokalt på Refshaleøen vil linjeføringen i væsentlig grad påvirke og sågar gennembyde dele af de historiske værftshaller, som i Københavns Kommunes gældende kommuneplan fra 2019 betegnes som et værdifuldt kulturmiljø, ligesom værftet udgør et af Slots- og Kulturstyrelsens regionale industriminder.

Det er strukturer, som bl.a. under samlebetegnelsen "stållinjen" udgør fortællingen om B&W's sektionsskibsbyggeri, og hvor bl.a. dele af svejsehallen, som i gældende kommuneplan betegnes som "væsentlig i kulturmiljøets helhed", står til gennembydning og dermed nedrivning ved denne linjeføring.

Med hensyn til den bedste fremtidige byudvikling på Refshaleøen indebærer den ene variant af orange linje (med KVC på Prøvestenen) flere samtidige gennemskæringer af området (hovedlinje + teknikspor), som vil kunne svække kvaliteten af byudviklingen på Refshaleøen. Vælges orange linje, bør KVC som skitseret i den anden variant, derfor placeres på Lynetteholm.

M5 – lilla linje (med varianter)

Linjen vil betjene et højt antal københavnere, hvilket i udgangspunkt gør den mest attraktiv i RE's øjne.

Linjen friholder dertil som udgangspunkt de væsentlige kulturhistoriske bygninger, som den gældende kommuneplan fra 2019 fremhæver, hvilket er positivt i RE's øjne.

På Refshaleøen skal kun indarbejdes en enkelt gennemskæring af området i det kommende planarbejde, hvilket i RE's optik vil give det bedst mulige udgangspunkt for byudvikling af høj kvalitet.

RE ser positivt på linjen i alle dens varianter, herunder som enten boret tunnel til Refshaleøen eller som højbane fra Prags Boulevard.

Mht. både tunnel- og højbanestrækninger er der forhold, som bør håndteres:

Højbane

Det vil være helt afgørende for kvaliteten af den bymæssige sammenhæng, at der i tilfælde af en højbanestrækning over Refshaleøen indarbejdes mulighed for rekreative anlæg og byggeri på terræn under metrolinjen, sådan som der også er udbredte politiske ønsker om i hovedstaden og rige erfaringer med fra andre lande.

RE medlægger en række eksempler som bilag.

Boret

Vælges en boret løsning til Refshaleøen, vil det være afgørende for RE, at de anvendelsesmæssige muligheder for terrænet over det borede rør bliver så brede som muligt, herunder at byggeri bliver muliggjort (f.eks. ved at servitútbælter bliver så begrænsede som muligt).

Generelt

I RE's optik er det uanset valgt linjeføring vigtigt, at en kommende metrostation på Refshaleøen placeres så centralt som muligt, så flest mulige brugere vil tilvælge transportformen i fremtiden.

Stationsanlæg på øen bør tænkes ind i den kommende byudvikling, således at der arkitektonisk og i materialevalg mv. sikres sammenhæng, herunder med de givne industrihistoriske rammer.

Arbejdsområder bør uanset linjetype samtænkes med de første faser af byudviklingen på Refshaleøen, så denne ikke forsinkes.

Afslutningsvist skal det igen nævnes, at RE ser meget positivt på etableringen af en metroforbindelse til Lynetteholm via Refshaleøen, og vi ser frem til en fortsat positiv og konstruktiv dialog om projektet.

Med venlig hilsen



Jes Transbøl
Administrerende direktør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S



Claus Hovmøller Jensen
Udviklingsdirektør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

BILAG: Eksempler på byggeri og rekreative tiltag under højbane



Kontorfællesskab
Tokyo, Japan



Idrætsfaciliteter
Melbourne, Australien



Restauranter og butikker
Tokyo, Japan



Videreføring af byrum under station
Roskilde, Danmark



Markedsplads og event space
Tokyo, Japan



Skatepark
Portland, USA



Kulturhus og restauranter
Tokyo, Japan

DN København

Til: Transportministeriet

Fra:

Knud Erik Hansen, formand - knuderik@dn.dk - 40404344

Ole Damsgaard, næstformand - ole.damsgaard@outlook.dk - 50515880



Hermed fremsendes Danmarks Naturfredningsforenings bemærkning til den strategiske miljøvurdering af byudvikling og infrastruktur i Østhavnen og Lynetteholm.

Bemærkningerne er inddelt i følgende afsnit:

- Indledning
- Byudvikling
- Konsekvenser for fredede arealer
- Natur i havet
- Natur på land

Vi vil også henvise til det høringsvar, som er indsendt af Lynetteholmrådet. Afsnittet om natur i havet indsendes i fællesskab med Dansk Lystfiskerforbund.

Indledning

Danmarks Naturfredningsforening noterer sig, om etablering af de projekter, som tilsammen betegnes som "Planen" :

- Forudsætningerne bygger på prognoser, der ikke har nogen evidens og måltallet for boliger bygger på disse prognoser
- Planen er en risikabel plan, idet den bygger på usikre prognoser og indeholder en række basistiltag/investeringer, der måske ikke er brug for, og at den sandsynligvis ikke vil leve op til de værdier, vi har om et årti eller to, når natur- og klimakrisen krav for alvor slår igennem.
- At planen vil have negative konsekvenser for Københavns kvaliteter som by – med en tæt og kompakt by, der ikke giver plads til nye grønne områder og lægger beslag på de kvaliteter adgangen til vandet har for mange.
- At der med planen laves en planlægning, som har betydning hele Hovedstadsregionen uden, at de potentialer, der ligger i Hovedstadsregionen inddrages, og at det vil, hvis planen gennemføres, medføre en uheldig skævvridning af Hovedstadsregionen
- At planen viser, at der er brug for en samlet plan for Hovedstadsregionen, der viser hvorledes vi kan udvikle en region for natur, klima og menneskers trivsel ved en fordeling af væksten, der inddrager hele regionens potentialer.
- At de goder planen vil levere enten ikke realiseres eller kan realiseres på anden måde
- At det er mest sandsynligt, at planen ikke medfører lavere priser på boliger i København, og at det er problematisk, at den slet ikke inddrager, det boligbehov planen skaber med det omfattende erhvervsbyggeri.
- At planen medfører væsentlige negative konsekvenser for de eksisterende byområder i København i form af forøget trafik, forøget støj og partikelforurening og negativ påvirkning og indskrænkning af grønne og rekreative arealer med forringet biodiversitet, livskvalitet og sundhed til følge
- At væsentlige råstof- og ressourceforbrug er forbundet med etablering af Østlig Ringvej og Metro
- At væsentlige CO₂-udledninger er forbundet med etablering af Østlig Ringvej og Metro
- At der er mulige væsentlige påvirkninger af vandkvalitet, bundvegetation, bundfauna og havbund fra etablering af Østlig Ringvej,
- At der er en mulig væsentlig påvirkning af Natura 2000 området ved Saltholm og de arter som ligger til grund for udpegning af det strengt beskyttede område
- At håndteringen af planen sker i samspil mellem en række parter med bl.a. stat, kommune og offentlige selskaber sammen med private aktører, der som et konsortium reelt lukker sig om sig selv, og dermed afskærmer sig fra borgerne og de foreninger, der repræsenterer borgere – og at det er et anslag mod vores demokrati.

En del af de mulige væsentlige negative konsekvenser behandles i den foreliggende strategiske miljøvurdering mens andre bagatelliseres eller bliver slet ikke omtalt.

Byudvikling

Vi gør Lynetteholm uanset det koster og er risikabelt

Det startede med, at nogen havde ønsker om en motorvej rundt om København. Det voksede til en opfyldning i Øresund. Det blev begrundet med, at man kunne dæmpe trafikken i København, at man kunne imødekomme behovet for boliger og gøre dem billigere, og at man kunne klimasikre.

Det endte med, at man ville fylde rigtigt meget jord i Øresund, og med et projekt, der er problematisk for naturen i Øresund.

Nu 1½ år efter Folketinget vedtog at grave i Øresund og fylde jord i, kommer så planen, der er begrundelsen for at fylde op i Øresund. Begrundelsen kommer med den SMV som Transportministeriet har udsendt og som skal gøre det ud for en plan. Den angiver er en bebyggelse, der med 66.000 indbyggere og 54.000 arbejdspladser svarer til en by på størrelse med Randers og Esbjerg.

Planen bygger man på prognoser, der **ikke har nogen evidens** og derfor ikke kan sige, at det er realistisk. Der kan i løbet af de 50 år og allerede efter få år ske meget, som ændrer prognosernes forudsætninger. Det kan f.eks. komme en vækst i omegnen, som tager vækstpotentialitet fra København. Det er en plan, der skal realiseres over 50 år og i en tid med både klima- og naturkrise, hvor meget bliver anderledes, og sandsynligvis med værdier og levemåder, der er anderledes end nu.

Det er en **yderst risikabel plan**. Den bygger på forudsætninger, der givet er markant anderledes om 50 år og givet allerede mærkbart anderledes om 10-20 år. Det er en i høj grad risikabel plan, fordi dens realisering kræver store indsatser, der måske ikke er brug for. Den kræver en voldsom opfyldning i Øresund, der kan gøre alvorlig skade på naturen ikke kun i Øresund med i hele Østersøen. Den kræver store investeringer i infrastruktur – metro og motorvej med tunnel - til en udvikling, der måske ikke kommer.

Det er et projekt, der **uden overvejelser for hele Hovedstadsregionen**, siger at København/Frederiksberg skal have 60 pct af væksten i hele hovedstadsregionen. De to kommuner har i dag 40 pct af Hovedstadsregionens befolkning. Ifølge beregningerne vil planen give befolkningsfald i nogle kommuner i Hovedstadsregionen. Gennemføres planen vil den lægge stærke begrænsninger på udviklingen uden for København. Det gøres uden overhovedet at angive, hvilke kvaliteter en samlet udvikling i hele hovedstadsregionen vil give, og hvilke potentialer der er i hele hovedstadsregionen.

Hertil kommer, at de **goder planen skal levere enten ikke realiseres eller kan realiseres bedre på anden vis**. Klimasikring kan løses bedre på anden måde og man kan også på anden måde dæmpe trafikken i det indre København.

Planen viser, at vi ikke letter presset på boligmarkedet. Det er ellers et vigtigt mål at få sænket priserne på boliger i København. Planens mange nye arbejdspladser **bidrager imidlertid til, at boligpriserne holdes oppe på et højt niveau**. De planlagte arbejdspladser giver et boligbehov, der i tal svarer til de boliger, der skal bygges.

Planen har **negative konsekvenser for byudviklingen i København**. Den rummer et indgreb i et af de to sidste større områder, der er eller kan blive større naturområder i København, og forudsætter også, at det andet større område inddrages til bebyggelse. Den er et indgreb i det Øresund, som rummer gode muligheder for friluftsliv på vandet og den gør havnen utilgængelig for både med motorer.

Der er en plan, som reelt ikke er en plan, men mere fremstår som et byggeprojekt nogle aktører gerne vil have gennemført i samspil mellem disse aktører. Og med de erfaringer, vi har indtil nu med disse aktører, så **lukker de sig om sig selv, som var de et konsortium**, der skal have deres byggeprojekt gennemført med minimal indblanding fra borgene.

Hertil kommer at de centrale aktører i dette konsortium reelt agerer uden økonomisk ansvar, og med en tvivlsom økonomi. By&Havn og Metroselskabet har allerede en økonomi med milliard gæld, som med sti-

gende renter vil vokse og vokse. Det ender sandsynligvis med, at det offentlige og herunder kommende generationer i Københavns kommune må betale denne gæld. Det samme vil sandsynligvis ske med Lynetteholm projektet og det kan efterlade Københavns kommune som en af Danmarks fattige kommuner.

Danmarks Naturfredningsforening anbefaler derfor at planen sættes i bero og at der i stedet laves en samlet plan for Hovedstadsregionen, som forholder sig til de samlede udfordringer vi har Hovedstadsregionen og sådan at vi kan skabe en region, der bygger på, at vi tager vare på natur og klima og samtidig under de nye vilkår skaber en region, hvor vi som mennesker kan trives.

Et risikabelt projekt med store startomkostninger – og skrøbelig og usikre forudsætninger

Der er en reel risiko for, at planen reelt ikke kan realiseres som planlagt og at startomkostningerne ikke modsvares af det, der kan realiseres.

Hele SMV'en bygger på prognosetal, der ikke har en sikker evidens. Der er ikke en samlet planlægning for hele hovedstadsregionen. Det er derfor langt fra usandsynligt, at den forventede udvikling i Østhavnen udebliver, fordi udviklingen reelt sker andre steder i regionen.

Det er meget muligt, at udviklingen med boliger og arbejdspladser i omegnen – og især omkring Ring 3 – vil tage noget af det vækstpotentiale, som der antages at være for Østhavnen. Projektet har i høj grad som forudsætning, at familier gerne vil bo i København. Det ser helt bort fra, at mange familier gerne vil bo i omegnen, og at det bliver ekstra attraktivt, når arbejdspladsen også ligger i omegnen. Det viser flyttemønstrene allerede nu. Hertil kommer, at kommunikation og samarbejde over nettet bliver mere og mere udbredt for en stor del af de erhverv, der satses på i Østhavnen, og at der i højere grad kan arbejdes hjemmefra.

Planen rummer et projekt med stor kompleksitet. Der er mange funktioner, der skal samordnes og fungere sammen både i anlægsfasen og i det daglige liv hvis den realiseres. Der er så meget, man skal forudse, at der uundgåeligt vil komme meget man ikke har forudset. Det har vi allerede set begyndelsen til i de 1½ år projektet har været i gang.

Det er en plan med store startomkostninger, i særdeleshed for miljøet og det er en plan, der skal realiseres over 50 år. Mange forudsætninger kan ændres over denne årrække, sådan at planen reelt ikke kan realiseres. Der er derfor en meget reel risiko for, at vi står tilbage med investeringer, der havde været bedre brugt på til andet - og ikke mindst kan en opfyldning og dermed indgreb i Øresund miste enhver begrundelse.

Der mangler derfor helt en risikovurdering for hele projektets gennemførelse og for løsninger med ændrede forudsætninger.

Hertil kommer, at planen repræsenterer et bykoncept, der næppe vil være svaret om 20-50 år. Det er måske allerede forældet for en flæthed af befolkningen om 10 år. Vi lever i en brydningstid, hvor meget ændres og skal ændres. Vi har en natur- og klimakrise, som bliver mere og mere akut. Den skal håndteres og vi skal findes nye rammer for vores trivsel som mennesker.

Ikke troværdige prognoserne gøres til måltal

Hele SMV'en lader hele byudviklingen begrunde med prognoser. Og det er prognoser, der ikke kan udsige det, man lader dem udsige – og alligevel bruger man dem. Det gør i høj grad projektet skrøbeligt.

Prognoserne bygger på Danmarks statistiks prognoser.

Danmarks Statistisk skriver, at deres prognoser om befolkningsudvikling ikke tager hensyn til planlagte bebyggelser og de heller ikke tager højde for boligmarkedets påvirkning af befolkningsudviklingen. Prognoserne kan derfor ikke bruges til fordeling af befolkningsvæksten fremover i hovedstadsregionen, hvor nybyggeri og et broget boligmarked præger udviklingen. Og dermed heller ikke til at sige, at 180.000 beboere vil bosætte sig i København/Frederiksberg og 66.000 i Østhavnen.

Prognoserne bygger grundlæggende på de seneste fire år typer befolkningsbevægelser – flytninger over kommunegrænserne, vandringer til og fra Danmark, dødsfald og fødsler. Disse fire befolkningsbevægelser projekteres i prognoserne et antal år ud i fremtiden. Jo længere ud i fremtiden de projekteres, jo mere er det sandsynligt, at forholdene ikke svarer til de seneste fire års befolkningsbevægelser.

Går man bag prognoserne, så viser tallene, at familier i stor udstrækning flytter ud af København og i voksende omfang og i en sådan grad, der gør det tvivlsomt, om der vil komme 180.000 flere beboere i København/Frederiksberg.

Der har i mange år været en årlig nettoudflytning fra København på 10-15.000 for personer i familiealderen og deres børn. En tredjedel af alle nyfødte i København er flyttet til omegnen inden skolestart. Over en 10årig periode er 65 pct. at alle nytilflyttede flyttet til en anden kommune. Det er alt sammen udtryk for den samme tendens. Familier flytter ud af København. Og den trend har været stigende de sidste år. Københavns befolkningstal holdes oppe af nyfødte, indvandring fra udlandet og unge, og ikke af familier, der vælger København til.

Familier flytter ikke kun ud af København, fordi boliger er dyre. De flytter i høj grad ud, fordi de gerne vil bo i grønne omgivelser. Der er givet mange familier, der fastholdes i København, fordi deres arbejdsplads ligger i København. Et større udbygning af arbejdspladser i omegnen vil gøre det lettere for mange familier at realisere deres ønsker, om at bo i grønne omgivelser.

Trods disse mangler og usikkerheder i prognoserne, er prognoserne det ensidige udgangspunkt for planen. Man gør prognoserne til nogle måltal for den bebyggelse, som man gerne vil have. Da måltallene er pakket ind prognoserne får det måltallene til at se ud som noget uafvendeligt. Det er de ikke. Det er langt fra givet, at disse måltal bliver nået.

Planen bliver derfor ikke en plan, der tager udgangspunkt i de udfordringer, vi har med natur og klima – og også med menneskers trivsel i de miljøer vi skaber. Vi får heller ikke en plan, der tager udgangspunkt i vigtige bykvaliteter. Alt dette skal underordnes måltallene.

Det er ikke almindelig god planlægning. I en god planlægning er udgangspunktet de kvaliteter, vi gerne vil have i byen, med boliger, arbejdspladser, natur- og grønne områder og en række andre funktioner. I dette århundrede i høj grad også, hvordan vi indarbejder de udfordringer, som natur- og klimakrisen aktualiserer. Og over det hele skal vi realisere bymiljøer vi som mennesker kan trives i. Når vi har lagt rammer for de, så kan vi tjekke om rammerne giver plads til en forventet befolknings- og erhvervsudvikling. Den bør hverken være det ultimative udgangspunkt og ultimative mål.

Boligbehov skabes - men det forkerte sted

Det er et af hovedmålene med planen at dække boligbehovet og få lavere boligpriser i København.

Det gøres på en aldeles indskrænket måde og helt uden at inddrage nye arbejdspladser som en af de væsentlige faktorer, der skaber behovet for boliger.

En normal planlægning af byudvikling vil inddrage både hvordan man kan påvirke efterspørgslen og på hvordan man kan tilgodese den ved at bygge boliger. I planlægningen for Østhavnen er *boligbyggeri* det eneste man ser som løsning. Der er ingen fokus på de væsentlige forhold, der skaber efterspørgslen, og her har lokalisering af arbejdspladser stor betydning. Det inddrages ikke selvom der i planerne indgår mange nye arbejdspladser, der skaber ekstra boligbehov.

I planen for hele Østhavnen (Lynetteholmen, Refshaleøen m.m.) regnes der med, at der skal etableres 54.000 nye arbejdspladser og boliger til 66.000 beboere. De 54.000 personer til arbejdspladserne plus deres børn svarer til det antal personer, der skal bygges boliger til. Boligerne, der planlægges bygget, vil derfor ikke mindske efterspørgslen efter boliger.

Kommunen har aldrig inddraget antallet af nye arbejdspladser som havende betydning for efterspørgslen efter boliger og der er bygget mange nye arbejdspladser i København de seneste år. I Nordhavn har planen været at bygge 40.000 nye arbejdspladser og til 40.000 indbyggere.

Erhvervsstyrelsen fik i 2013 lavet en analyse af, hvilke konsekvenser letbanen i Ring 3 og det følgende byggeri ville have for befolkningsudviklingen. Den sagde, at det ville medføre et fald på 30 pct af Københavns befolkningsvækst.

Der er derfor et stort potentiale for at mindske boligbehovet i København ved arbejde med placering af arbejdspladser i Hovedstadsregionen og med tilhørende infrastruktur i regionen.

Målene nås ikke eller kan bedre nås på anden måde

Da Lynetteholmen blev lanceret, hed det sig den skulle løse tre problemer i København. Den skulle lette presset på boligmarkedet og dermed sænke priserne på boliger i København. Den skulle gøre det muligt at trafiksanere København og så skulle den bidrage til at klimasikre København mod oversvømmelse.

Det er ikke sandsynligt, at boligerne vil blive billigere. Den analyse fra København Universitet, der er vedlagt til høringen, siger, at priserne vil falde 3 pct. Det er en analyse som ikke kan dokumentere evidens, og det er en analyse, hvor beregningerne foregår i en lukket boks. De 3 pct er givet inden for usikkerheden og i sig selv et lille tal i forhold til de seneste års prisstigninger. Det manglende reelle prisfald skyldes i høj grad at boligbehovet øges fordi planen forudsætter en massiv udbygning af arbejdspladser i København.

Planen vil generelt øge biltrafikken i København som følge af udbygningen i Østhavnen og dens placering der øger behovet for kørsel gennem byen. Beregninger vise store øgede mængder biltrafik på visse strækninger, f.eks. Lyngbyvejen. I Indre By et fald på ca. 10 pct., ellers stort set uændret i København udenfor Indre By. Det er uden trafiksanering i Indre By, som givet rummer potentiale til dæmpning af trafikken. Planen forudsætter, at der ikke er brugerbetaling gennem havnetunnelen. Den skal dermed finansieres med offentlige midler – et beløb i størrelsesordenen 20 mia. kr.

Klimasikringen kan gennemføres med naturholme i Kongedybet og til en overkommelig pris, og da bidrage til nye naturarealer for både mennesker og naturen. Det er ikke nødvendigt at lave Lynetteholmen for at lave klimasikring.

Negative konsekvenser i og uden for København

Det ultimative udgangspunkt for projektet for Lynetteholmen er, at København skal have en vis andel af den samlede befolkningsvækst. Det betyder at der skal bygges på langt de fleste af de ledige grunde. Det betyder at andre kvaliteter for byen København kun får en sekundær prioritet. Det gælder bl.a. grønne områder og adgang til vandet.

København har ikke mange større områder tilbage til nye områder med natur. Nordhavn og det østlige Amager ud mod Øresund (med bl.a. Refshaleøen) er de få større områder der stadig kan udlægges til ny natur. København har nu i tre årtier bygget mange nye bykvarterer hvor af nogle har karakter som nye bydele. I ingen af disse nye bydele/bykvarterer er der udlagt nye arealer til natur. Der er derfor blevet markant mindre natur pr indbygger i København. Det skulle f.eks. have været udlagt 420 ha grønne områder til natur, rekreation og idræt, hvis de grønne områder skulle være fulgt med befolkningsudviklingen de sene-

ste 10 år. Det svarer til næsten 2 gange Amager Fælled eller 7 gange Fælledparken. Planerne for Lynetteholmen indebærer, at nogle af de få tilbageværende muligheder for grønne områder bebygges.

Den lette adgang til at færdes på vandet for de mange sejlene beskæres og er altid underordnet andre hensyn. Planen indebærer at der bygges broer som enten umuliggør eller i høj grad besværliggør sejlads med både med master. Planen vil gøre havnen til en indsø. Hele opfyldningen af Kongedybet mindsker markant sejlområdet tæt på København. Fra land vil vi miste udsyn til vandet, som også er en vigtig kvalitet ved København og som karakteriserer København. Vi vil i stedet få udsyn til en kompakt by med høje huse.

Fingerplanen har som udgangspunkt angivet en by med et centrum omgivet af bybebyggelse i fingrene i en halvcirkel omkring centrum. Det har minimeret den trængsel andre storbyer har haft med gennemkørende trafik gennem centrum. Med bebyggelsen i Ørestaden er dette princip svækket og vil blive det endnu mere med en udbygning af Østhavnen.

Planen cementerer en centralisme i Hovedstaden, og hvor kommuner i omegnen kommer i anden række. Udenfor København vil en del kommuner få et lavere vækst. Det er muligt, at den centralistiske tilgang medfører, at gode muligheder i omegnen ikke realiseres. Det vil givet ikke være acceptabelt for mange kommuner i omegnen og det vil sandsynligvis medføre modtræk. Det kan skabe en kamp mellem kommuner og ikke et positivt samspil om en fælles udvikling for hele regionen.

Brug for reelle alternativer

Der er mange grunde til, at det er nødvendigt, at vi som samfund ser på, hvordan vi ønsker hele hovedstadsregionen udviklet.

Østhavnen er et så markant tiltag, at det former rammerne for udviklingen i hele regionen. Østhavnen skal derfor ses som en del af Hovedstadsregionens udvikling. Det sker ikke i planlægningen for Østhavnen.

I SMV planen er der kun skitseret to såkaldte alternativer. Et alternativ hvor man blot uden Østhavnen og uden retning lader udviklingen i hovedstadsregionen fortsætte og et alternativ hvor man etablerer 2,4 mio. etagekvadratmeter i regionen udenfor København. På den måde mener man at kunne vise, at udbygningen med Østhavnen (Lynetteholmen m.m.) medfører en velfærds gevinst med 3 pct lavere boligpriser. Det er den eneste værdi man reelt forholder sig til, bortset fra antallet af barer og caféer. Det er en stor indskrænkning af de kvaliteter, vi som samfund bør have fokus på, når vi udvikler en region. Der er andre kvaliteter end økonomi og caféer. Der er brug for en meget mere kvalificeret belysning af de alternative udviklingsmuligheder, der ligger i hovedstadsregionen.

Alternativer

Hovedstadsregionen er i høj grad udviklet efter Fingerplanens principper. Den grundstruktur præger stadig bystrukturen i hovedstadsregionen. Den rummer flere centrale kvaliteter, som det vil være godt at bygge udviklingen af regionen op på.

Den bidrager med fingrene til en god grundstruktur for den kollektive trafik. Denne struktur kan udbygges med kollektive forbindelser på tværs, som det nu sker med letbanen i Ring 3. Kapaciteten på S-banen kan øges, hvis sporene til regionaltoget til Helsingør omdannes til S-togs spor – alternativt at der etableres en nordsyd gående tunnel til S-tog parallelt med banestrækningen Hovedbanen-Hellerup og sådan at den får stationer ved bl.a. Hovedbanen, Forum og Rigshospitalet. Det kan fordoble S-togs kapaciteten i hele regionen. Der kan også overvejes udbygning med letbaner i regionen.

Det grønne har altid været en del af Fingerplanens DNA. Den har bidraget markant til at beskytte det grønne med byvækst ud i det grønne. I den tætte by (i håndfladen) har beskyttelsen været meget fraværende. Arealer, der kunne have styrket det grønne er blevet bebygget. Det er derfor sidste ud kald til at gøre de

sidste ledige arealer grønne. Det er især Nordhavn og Refshaleøen og ned til Amager strandpark og Kløvermarken, der her rummer muligheder.

Der er allerede i fingrene udlagt arealer til byudvikling og der er en del areal på tidligere erhvervsarealer, der står til omdannelse. I f.eks. kommunerne omkring Køge Bugt findes der i dag allerede 350 hektar ledig og ubebygget erhvervsjord. I Hovedstadsregionen mere end 1.000 hektar. Hele Østhavnen med Lynetteholm fylder 510 ha til både bolig og erhverv. Der er derfor i omegnen af København plads til en større byudvikling og til en udvikling, der kan rumme at Østhavnen med Lynetteholmen ikke etableres.

Det kan være relevant at overveje en prioritering af udbygningen i Hovedstadsregionen. Når letbanen i Ring 3 er færdig, vil der ske en udbygning omkring den. Der kan også foretages en planlægning sådan, at nogle fingre får en særlig funktion som det skete i 70'erne, hvor Frederikssundsfingeren omkring Ballerup fik en koncentration af IT virksomheder og Hillerødfingeren biotekvirksomheder.

Når der skal sammenlignes, skal der sammenlignes med sammenlignelige investeringsniveauer og for et alternativ med udbygningen af Fingerplanen skal det være med investeringer i S-togsnettet og i letbaner.

En udbygning med fokus på udbygning af hele hovedstadsregionen, kan lette presset på København, så København undgår en fortsat udbygning med massive og tætte bolig- og arbejdsplads kvarterer med minimum lys og luft.

Det kan gøre at de sidste ledige arealer i København kan bidrage til en åben og grøn by og med plads til øget biodiversitet.

Fredede arealer, biodiversitet og byens rekreation

Rekreative områder

I henhold til den strategiske miljøvurdering (side 102) er det blandt andet målet at sikre bæredygtig byudvikling ved en helhedsbetragtning, der omfatter en langsigtet miljømæssig, social og økonomisk samfundsudvikling. Den påtænkte byudvikling i Østhavnen vil betyde etablering af nye rekreative områder, blandt andet i kystzonen på Lynetteholm og de nye infrastrukturanlæg metroen og cykelvejene vil skabe en bedre tilgængelighed til blandt andet disse områder og Amager Strandpark.

I Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune er det ligeledes målet at nye grønne områder og friarealer til nyt byggeri bidrager til at gøre byen mere grøn til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og, at adgangen til fysiske og sociale aktiviteter såvel som ro og naturoplevelser udvikles i byen.

Imidlertid vil realisering af "Planen" også betyde en lang række negative konsekvenser for de fredede og de rekreative områder.

Overordnet set vil en del områder på det Nordøstlige Amager og i havneområderne blive berørt af støj fra bygge processen, vibrationer, forringet badevand og forøget tung trafik. Det gælder for eksempel Amager Strandpark, lystbådehavnene, kolonihaveområder og Kløvermarken. På vandet vil lystfiskeri og sejlads enten blive forhindret eller besværliggjort. Disse "forbigående" gener og forringelser vil vi i måske være 10 år eller mere afhængigt af hvordan de forskellige store anlæg tidsmæssigt anlægges i forhold til hinanden.

Når metro M5 og Østlig Ringvej er anlagte kan en række rekreative arealer permanent berøres negativt. Stationer til Metro M5 kan placeres i et eller flere af de rekreative områder som betyder en permanent reduktion af de rekreative områder (side 107).

Trafikstøj fra rampeanlæg i alternativet Østlig Ringvej, Ø3 og tilslutninger til eksisterende veje på Refshaleøen og ved Prags Boulevard kan medføre støjgener. Påvirkningen vil ifølge SMV'en side 106 være permanente og sandsynlig væsentlige.

Ligeledes vil Østlig Ringvej med et rampeanlæg på Prøvestenen (alternativet Ø4) medføre en varig støjpåvirkning af det nærliggende rekreative område på Prøvestenen syd eller betyde at af hele eller dele af det rekreative område beslaglægges (side 106).

Vurdering: Realisering af PLANEN betyder både en midlertidig og permanent forringelse af de rekreative muligheder på det nordøstlige Amager. Kløvermarken, Amager Strand, lystbådehavnene og kolonihaverne udgår i dag væsentlige rekreative muligheder for 10.000'er af københavnere. På en god sommerdag har Strandparken mere end 50.000 besøgende.

De nye byområder i Østhavnen bliver ifølge PLANEN forsynet nye rekreative områder i kystzonen af Lynetteholm og i forbindelse med selv byudviklingen. Disse nye områder må dog forudses først og fremmest skulle betjene de 66.000 nye beboere som forventes i Østhavnen. Og da København i forvejen er underforsynet med rekreative muligheder kunne Nordhavn, Kløverparken og Refshaleøen med en mindre tæt udnyttelse give København det løft der er brug for.

Ydermere vil den eksisterende by også i fremtiden forventes at blive fortættet med nye boliger og erhverv på de mindre arealer og de fortætningsmuligheder der findes. Det betyder at realiseringen af PLANEN alt i alt betyder en forringelse af de eksisterende rekreative muligheder i København.

Den strategiske miljøvurdering tegner kun brudstykkevis et billede af de forringelser af københavnernes rekreative muligheder, som kan forventes. Det virker defensivt, og der savnes en seriøs vurdering af hvordan de midlertidige og permanente tab kan undgås ved alternative løsninger eller kan kompenseres.

Arealfredninger

Ved anlæg af M5 (side 164) "vil linjeføringen til Lynetteholm have arealsammenfald med fem arealfredninger (Amager Strand, de indre søer, Kastellet og Langelinie. Herudover kan det grønne område i De Gamles By blive berørt af metro M5). Det fremgår ikke på nuværende tidspunkt, hvor stationer og midlertidige byggepladser tænkes placeret. Hvis metroen placeres helt under jorden, vil en sandsynlig væsentlig påvirkning kunne minimeres. Dog vil der være en væsentlig påvirkning der hvor stationer placeres i fredede områder. Hvis metroen placeres over jorden, "vil en sandsynlig væsentlig påvirkning ikke kunne udelukkes" i større omfang.

Såfremt der vil være en påvirkning af fredninger, enten ved placering af metroen eller stationer/skakte indenfor det fredede areal skal det "vurderes om det er muligt at opnå dispensation fra fredningens bestemmelser eller om påvirkninger kun kan løse gennem ansøgning om ændring eller ophævelse af den pågældende fredning."

Landskabet og de visuelle forhold vil sandsynligvis blive påvirket både i anlægs- og driftsfasen pga. f.eks. anlægsmaskiner, kraner og byggepladser samt etablering af byggeri og infrastruktur, metroforbindelsen og de nye cykelforbindelser. Københavns Havn ved Langelinie og dele af inderhavnen vil miste sin visuelle kontakt med Øresund.

Vurdering: Alt i alt vurderes at gennemførelse af PLANEN betyder beslaglæggelse af dele af en række fredninger i værste fald vurderes det i SMV'en at fredninger må ophæves. Visuelt vil København blive mindre i og med udsynet over Øresund vil blive blokeret af moleanlæg og høje bygninger.

Anlæg af stationer i fredede parker og måske helt ophævelse af fredninger er set fra DN's synspunkt uacceptabelt. På dette strategiske niveau må det klart være målet at undgå at forringe eksisterende fredningerne. Alternative linjeføringer, placering af stationer på ikke fredede områder eller i eller under eksisterende eller nye huse må være muligheder der skal arbejdes med.

Natur i havet og vandmiljø

[Dette afsnit er udarbejdet i et samarbejde mellem DN og Dansk Lystfiskerforbund]

(7.7.2 Påvirkninger under anlæg) På side 222 fremføres ” Anlæg af Østlig Ringvej som en sænketunnel (alternativer Ø4 og Ø5) vil medføre en moderat virkning på havbunden i projektets linjeføring i anlægsfasen, idet der graves en rende, som tunnelelementerne sænkes ned i. Herefter vil havbunden som en del af projektet kunne genetableres på en sådan måde, at der ved den naturlige sedimenttransport i området sker en naturlig genetablering af de substrater og naturtyper, som karakteriserer området i dag. Dette kan eventuelt suppleres med områder med udlagte hårbundssubstrater eller egentlige revstrukturer, som kunne øge den substratmæssige diversitet til gavn for havmiljøet.”

Vurdering: Genetablering af ødelagt havbund med ålegræs er en vanskelig og meget langsom proces, som mindst varer årtier, og som måske aldrig når samme kvalitet, som før anlægsarbejdet blev sat i gang. Videooptagelser foretaget af Jan Henningsen ud for Amager Strandpark, dér hvor man for 40 år siden indvandt sand til opbygning af Strandparken, viser stadigt betydelige skader af havbunden og stærkt svækket forekomst af ålegræs. Den naturlige sedimenttransport langs kysten har her i løbet af 40 år ikke kunnet udbedre skaderne. Der nævnes, at man eventuelt kan supplere med hårbundssubstrater eller revstrukturer. Imidlertid, Selvom disse kan have en vis positiv virkning på biodiversiteten, er det ganske få arter af brunalger og grønalger, der kan vokse dér. Derfor erstatter sådanne foranstaltninger ikke det tabte ålegræs, der skal have rent sand, køligt vand med iltede forhold og lys at vokse i. Ålegræs er meget sårbart i forhold til klimapåvirkning og vigtigere i forhold til opvækst af fiskeyngel end stenrev med brunalger og grønalger. Lukning af tilførslen gennem Kongedybet med køligt, salt bundvand fra Kattegat vil, i kombination med den globale opvarmning, hæmme genetablering af ålegræsområder.

(side 224 – 225) ”I forbindelse med afgravningen frigives der fra det spildte materiale forbigående næringsstoffer til vandområdet. Tabet af næringsstoffer til vandområdet mindskes gennem gravemetoden, som minimerer spild.”

”I den nordlige ende af tunnel-renden forventes der tilstedeværelse af en række nærings- og miljøfremmede stoffer, som stammer fra mange års udledninger fra BIOFOS Renseanlæg Lynetten. Det er som en del af væsentlighedsvurderingen efter habitatreglerne vurderet om frigivelsen af næringsstoffer påvirker mulighederne for opnåelse af målsætningerne i Vandområdeplanen for Øresund. Vurderingen er foretaget på baggrund af den seneste basisanalyse (2021-2027) af vandområde Øresund. Vurderingen indikerer, **at der sandsynligvis blot vil være en begrænset påvirkning, som på sigt ikke forventes at få betydning for opnåelsen af Vandområdeplanens målsætninger.**”

Og videre skrives ”**Det kan ikke på det foreliggende vidensgrundlag vurderes, hvorvidt der vil være behov for iværksættelse af fravigelsesproceduren. Såfremt påvirkningen fra udledninger alene viser sig at være ubetydelig på grund af dens midlertidige karakter**”. (vores fremhævelse)

Vurdering: Der er på nuværende tidspunkt ikke fuldt kendskab til, hvor stor en forurening, der befinder sig ud for BIOFOS' rensningsanlæg Lynetten. Den nøjagtige udstrækning, dybde og sammensætning af næringsstoffer, tungmetaller og miljøfremmede stoffer, der stammer herfra, er ikke undersøgt. Hertil kommer, at selv en midlertidig, kortvarig påvirkning af vandkvaliteten i henhold til EU domstolens dom af 5. maj 2022, Anden Afdeling i sag C-525/20, er i modstrid med EU's Vandrammedirektiv, når mindst ét af kvalitetselementerne, som er omhandlet i Vandrammedirektivets bilag V, falder et niveau. **Det vil sige, at det ikke vides, om den omtalte opgravning af havbund overhovedet kan lade sig gøre indenfor EU-regelværkets rammer!**

Videre fremføres på side 225, at ”Såfremt udledningen af næringsstoffer skulle vise sig at medføre en væsentlig påvirkning (forringelse af vandområdet baseret på de opstillede målsætninger), **vil det være nødvendigt at anvende fravigelsesproceduren i miljømålsbekendtgørelsens § 4**”. (Vores fremhævelse)

Vurdering: At henviser til fravigelsesproceduren er efter vores mening en miljømæssig falliterklæring! Vi mener ikke, at der på dette stadie af processen er tagets et tilstrækkeligt hensyn til miljøvurderingslovens formål.

Hensynet skal bl.a. i følge §12 stk. 4 tages ved, at miljørapporten (SMV-rapporten 'en), ud over at indeholde en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning af de væsentlige indvirkninger, og herudover træffer beslutning om enhver hensigtsmæssig afhjælpende foranstaltning.

At starte med at henviser til fravigeproceduren, er efter vores vurdering, ikke en tilstrækkelig måde at anvise muligheder for at træffe beslutning om de nødvendige afværgende foranstaltninger. Der savnes videre også en seriøs vurdering af, om det overhovedet vil være muligt indenfor naturens og projektets økonomiske rammer at gennemføre de nødvendige foranstaltninger.

(s 226 – 227) Bundfauna og fisk midlertidig negativ påvirkning

”Den potentielle påvirkning af tunnelkonstruktionen på bundfaunaen i anlægsfasen er vurderet som moderat. Påvirkningen forventes dog at være midlertidig, da den sker inden for et relativt begrænset område i forhold til forekomst af bundfauna i Øresund og da arterne genetableres i de påvirkede områder. Dette skal undersøges yderligere og vurderes nærmere i forbindelse med den forestående miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej.”

Vurdering: Det er for sent at vurdere påvirkning af gravearbejdet på ålegræs, bundfauna og fisk, når beslutningen er taget og gravearbejdet er gennemført. Risiko for, at genetableringen ikke sker til samme niveau som før anlægsarbejdet, er stor. Dermed skabes der med varig skade på Øresunds havmiljø – og det specielt i de særligt truede lavvandede områder omkring København, Saltholm og Amager, der er hjemsted for ålegræsenge. Ålegræsengene er spisekammer for Øresunds fisk og smådyreliv, fordi det meste af Øresund er for dybt til Ålegræs.

Natura 2000

I væsentlighedsvurderingen af Natura 2000 områderne ved Saltholm og Amager Syd, som omtales side 228, vurderes det at ” påvirkningerne fra sænketunnelens etablering (Østlig Ringvej), som involverer støjende anlægsarbejder, der kan påvirke især marsvin og i mindre grad sæler. Påvirkningerne af marsvin kan imødegås gennem kendte afværgeforanstaltninger som soft start procedurer og pingere, som skal skræmme marsvin og sæler væk fra områder med støjende anlægsarbejder”

Vurdering: Denne metode er ifølge DCE ikke tilstrækkelig, hvis det betyder, at skræmmes ud af Natura 2000 området. Den strategiske miljøvurdering og den bagvedliggende væsentlighedsvurdering har ingen overvejelser om dette.

Videre skrives: ”Det skal i en senere miljøkonsekvensvurdering af det konkrete anlægsprojekt påvises, at bl.a. sedimentspredningen og undervandsstøjen under anlæg af en sænketunnel ikke vil medføre en væsentlig eller skadelig påvirkning af udpegningsgrundlagene for Natura 2000-områderne.”

Vurdering: Hvis der sammenlignes med miljøvurderingen fra klappingspladserne i Køge Bugt, i forhold til spredning af sediment til N2000 Stevns Rev, er der sammenlignelige afstande med Saltholm og anlægsområdet for Østlig Ringvej. Ifølge DCE, kunne man i Køge Bugt ikke afvise risiko for væsentlig påvirkning i forhold til Marsvin og Sæler på grund af relativ stor afstand og lav forureningsintensitet.

Det fremføres videre i Væsentlighedsvurderingen side 40, at marsvin ”er robust overfor en eventuelt forringet sigtbarhed i vandsøjlen nær nedgravningen som følge af sedimentspild, da den primært jager og færdes ved ekkolokation og i mindre grad benytter synet”. Derfor, argumenteres det, vil sedimentforurening og forringet sigtbarhed ikke påvirke marsvins fødesøgning. Dette er imidlertid ifølge DCE forkert og mangler evidens (Vurdering af tilstrækkeligheden af aktuelt foretagne konsekvensvurderinger af klapping i

Køge Bugt i relation til Natura 2000 områder med marsvin som udpegnings grundlag. DCE 24. februar 2022).

Sæler og marsvin bruger også synet ved fødesøgningen. Det kan derfor ikke afvises på forhånd, som man gør i SMV rapporten, hvor der på side 228 står "Konsekvensvurderingen munder ud i en konstatering af, at en væsentlig påvirkning af arterne marsvin og sæler kan afvises og dermed også en væsentlig påvirkning af områdets integritet." Væsentlighedsvurderingen er derfor mangelfuld på dette punkt.

Flytning af Lynetten

På side 236 står, at "Muligheden for at flytte BIOFOS' rensningsanlæg til Holmene syd for Avedøre Holme vil som udgangspunkt føre til en ændring af udledningen fra rensningsanlægget fra Øresund til Køge Bugt. Hvorvidt dette vil medføre en påvirkning af vandkvaliteten i Køge Bugt er ikke klarlagt. Såfremt udledningen af næringsstoffer skulle vise sig at medføre en væsentlig påvirkning (forringelse af vandområdet baseret på de opstillede målsætninger), vil det være nødvendigt at anvende fravigelsesproceduren i miljømålsbekendtgørelsens § 4. Det kan ikke på det foreliggende vidensgrundlag vurderes, hvorvidt der vil være behov for iværksættelse af fravigelsesproceduren."

Vurdering: Der er på nuværende tidspunkt ikke enighed mellem Københavns Kommune og de øvrige ejerkommuner om udflytning af Rensningsanlægget Lynetten. Ud over store økonomiske omkostninger, vil alene udflytningen i sig selv koste store naturressourcer i form af råstoffer til opbygning af Holmene og til bygning af selve det nye rensningsanlæg. Herudover rejses der spørgsmål ved, om det overhovedet kan lade sig gøre at udlede spildevand til den sårbare recipient i den nordlige del af Køge Bugt, og tæt på Natura 2000 områderne ved Kalveboderne og Amager Syd, uden at komme i konflikt med både Vandrammedirektivet og Habitatdirektivet.

Samtidigt må der gøres opmærksomt på, at det kan lade sig gøre at ombygge og modernisere det eksisterende værk med en langt mindre økonomisk investering og et meget lavere ressourceforbrug og CO₂ - udledning til følge. Ved en modernisering af Rensningsanlægget Lynettenværket, vil det samtidigt kunne lade sig gøre at opføre bymæssig bebyggelse et bygge by langt tættere på værket end i den nuværende situation.

I SMV-rapporten henvises igen til en mulig fravigelsesprocedure i forhold til miljømålsbekendtgørelsen. Det hvilket er helt uacceptabelt på dette strategiske niveau uden først seriøst at afsøge alternative muligheder. I øvrigt omtales den mulige konflikt med Habitatdirektivet overhovedet ikke.

Kumulative påvirkninger

På side 27 anføres: "hvis Østlig Ringvej projektet vedtages, skal det formentlig gennemføres i perioden 2028-2034. Der er ikke kendskab til projekter, der potentielt kunne forårsage kumulative påvirkninger med anlæg af Østlig Ringvej i denne periode."

Vurdering: Den kumulative vurdering i SMV-rapporten er metodisk utilstrækkelig. Der tages her ikke hensyn til, at de påvirkede konsekvens-områder i forvejen vil være svækkede i forskellige grader af delprojekter i Lynetteholm projektet, så som anlæg og opfyld af Lynetteholm perimeteren, anlæg af Containerterminalen, anlæg af Nordhavnstunnel mv. Det er anlæg, som der alle har påvirket havbund og havmiljø med sedimenter, forurening med næringsstoffer og tungmetaller, med støjpåvirkning, vibrationer, tab af ålegræs, mv. Der er derfor en sandsynlig risiko for, at anlæg af Østlig Ringvej dermed få en langt større påvirkning af havmiljøet end hvis de øvrige Lynetteholm anlæg ikke var blevet anlagt umiddelbart inden.

Natur på land, grønbroget tudse

Grønbroget tudse som er en strengt beskyttet bilag IV art forekommer ved Lynetten på. På trods af DN's hørings svar til VVM rapporten for Lynetteholm og anlægsloven blev afværgeforanstaltninger først igangsat, da tudserne i foråret 2022 yngede i anlægsområdet. At dømme efter et "borgerfund" har grønbroget tudse allerede forsøgt at yngle i området i 2021. Det kan derfor ikke udelukkes, fra et fagligt synspunkt, at den bestand, der af Københavns kommune blev registreret i området omkring 2006, trods forringede ynglemuligheder har klaret sig helt frem til 2022 og at anlægsarbejdet i starten af året altså var en overtrædelse af den strenge artsbeskyttelse.

På side 242 fremføres, at der forventeligt vil indvandre arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV til Lynetteholm. Det gælder i særdeleshed for en pionerart som grønbroget tudse. I afsnit 7.8.2 beskrives potentielle påvirkninger, som anlægsarbejder kan have på arten. Som det fremgår, "kan omfattende anlægsarbejder betyde, at vandsamlingerne, der benyttes som ynglevandhuller, tildækkes med jord, før de nyforvandlede tudser går på land, hvormed en hel generation af tudser risikerer at gå til. Ligeledes risikerer voksne og nyforvandlede tudser at blive kørt over af lastbiler og anden anlægstrafik. Grønbroget tudse er specielt følsom overfor intensiv trafik om natten, da tudserne ofte søger føde på varme overflader af beton, grus eller asfalt, og da vandringen mellem yngle- og rastehabitater ligeledes primært foregår om natten. Anlægsarbejder vil dermed potentielt kunne beskadige arterne uden afværgeforanstaltninger."

Da arten allerede "indvandret" til mindst et af anlægsområderne til Lynetteholm. Dette burde være forudsat i forbindelse med miljøvurderingen af Lynetteholm.

Det kan dermed konkluderes, at den ansvarlige myndighed, Trafikstyrelsen, tillod vedtagelse og igangsættelse af anlægsarbejder til Lynetteholm uden den viden, som ifølge i SMV'en i andre tilfælde er nødvendig for at kunne vurdere en mulig væsentlig negativ påvirkning af grønbroget tudse.

SMV for Østhavnen skal have ros for (endelig) at synliggøre grønbroget tudses udbredelse i Østhavnen (og Nordhavn) for offentligheden og fremtidige beslutningstagere.

På det foreliggende grundlag konkluderes, under anvendelse af et forsigtighedsprincip, at byudvikling og infrastrukturprojekter ved fjernelse af levesteder og fragmentering kan resultere i en "væsentlig" påvirkning af grønbroget tudse.

Grønbroget tudse ville formentlig ikke være i Københavns havneområder i dag uden tidligere byudvikling, men en forudsætning for artens overlevelse er fortsat forekomst af lysåbne arealer med en lav bebyggelses- og udnyttelsesgrad.

Det fremføres videre i SMV'en, at de skadelige påvirkninger "relativt nemt (kan) imødegås gennem etablering af egnede småbiotoper i kystzonen og i de kommende kystnære byområder, som den grønbrogede tudse kan vandre imellem".

Dette gælder også for den kommende Lynetteholmhalvø. Ifølge John Frisenvænge, som er ekspert med hensyn til grønbroget tudse, forudsætter en succesrig udvikling i Østhavnen en kursændring, hvor biologiske hensyn inddrages i langt større grad end det er set tidligere.

Det er nødvendigt med en mere helhedsorienteret tilgang, hvor grønbroget tudse ikke kun beskyttes midlertidigt i afgrænsede områder, i kraft af enkeltbeslutninger. Grønbroget tudse kun overleve i Københavns havneområder, hvis de ansvarlige myndigheder (Stat og kommune) sikrer en effektiv tværgående beskyttelse og forvaltning af arten og dens levesteder.

Det kræver viden om status og udbredelse. Københavns Kommune har afsnit om monitorering af arter med i sin nye biodiversitetsstrategi. Denne bør helt indlysende omfatte grønbroget tudse. Der er dog en udfordring med de mange privatgrunde, hvor arten kan forekomme. Det kræver, at myndigheder, grundejere og bygherrer sikrer kvalificerede vurderinger og effektive afværgeforanstaltninger i alle situationer, hvor grøn-

broget tudse og dennes levesteder bliver berørt. Den "strenge beskyttelse" skal fungere i praksis, og ikke kun på papiret.

LYNETTEHOLM RÅDET

Den 22. januar 2023

Til
Transportministeriet
Anders Petersen

HØRINGSSVAR: DEN STRATEGISKE MILJØVURDERING AF ØSTHAVNEN

Lynetteholm Rådet er en samling af organisationer inden for byudvikling/transport, natur, miljø og friluftsliv/sejlads, som her er gået sammen om at kommentere *Strategisk miljøvurdering: Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm*.

Medlemmer af Lynetteholm Rådet har valgt at komme med denne fælles kommentar til materialet, og supplerer desuden i høringsprocessen på organisationens egne vegne.

Prolog

Ved vedtagelsen anlægsloven om Lynetteholm i 2021 blev der berettiget sat spørgsmålstejn ved, om opfyldning i Øresund og udvidelse af København i Østhavnen er det bæredygtige svar på stormflodssikring, behov for billige boliger og ny infrastruktur, som København og hovedstadsregionen står overfor.

Det blev kritiseret, at der manglede overordnede planlægningsmæssige overvejelser for hele hovedstadsregionens udvikling.

Det blev kritiseret, at der manglede en samlet miljømæssig vurdering af hele projektet, ikke bare den kunstige halvø, men også byudvikling og de store nye trafik anlæg, som er nødvendige for at bygge en by det pågældende sted.

Der blev sat spørgsmålstejn ved, om By & Havns gældsætning og hidtidige forretningsmodel skulle være styrende for Københavns og hele hovedstadsregionens fremtid.

For at imødekomme dele af denne kritik blev der mellem forligspartierne bag Lynetteholm besluttet, at der skulle laves en såkaldt strategisk miljøvurdering, - en SMV.

SMV'en suppleret med PLANEN blev offentliggjort i sensommeren til debat men uden yderligere initiativer til offentlig debat om de bærende ideer bag PLANEN og om mulige alternativer.

SMV'en og PLANEN er en ny og hidtil ukendt hybrid, som hverken er en plan eller en strategi, men et katalog over projekter, som vil blive iværksat for at virkeliggøre den politiske principaftale fra 2018. Materialet er uden ophæng i gældende planlovgivning og uden beskrivelse af, hvordan SMV-processen spiller sammen med kommuneplan, den regionale planlægning af hovedstaden og hvordan PLANEN påvirker fremtidens Danmarkskort. Det er stærkt utilfredsstillende, at der ikke er klarhed om disse forhold i en proces, hvor det er erkendt, at der har været og er et demokratisk underskud og mangel på offentlig transparens.

På den baggrund er det fortsat Lynetteholm Rådets opfattelse, at **Lynetteholm og PLANENS øvrige projekter bør sættes på pause, og alternativer til PLANEN belyses yderligere, før projektet videreføres.**

LYNETTEHOLM RÅDET

En ny by på størrelse med Randers eller Esbjerg

SMV'en viser, at det samlede projekt udgør et brud med årtiers sammenhængende planlægning i hovedstadsområdet, og at der sker en regional skævvridning af by- og boligudviklingen og en ophobning af komplekse problemer, økonomiske risici og konflikter.

PLANEN giver plads til 66.000 nye indbyggere og 54.000 arbejdspladser på opfyld i Øresund og på Refshaleøen i den østligste udkant af København.

PLANEN bygger på prognoser, der er udfoldet i en såkaldt samfundsøkonomisk analyse. Analysen har ikke nogen evidens eller grundlag i den virkelighed, vi står overfor de næste 50 år.

Hvad betyder det for udviklingen af boligpriserne i København at placere 54.000 nye arbejdspladser i byen? Hvordan vil klima- og naturkrisen ændre vilkårene for storbyregionen? Hvordan skal den grønne omstilling foregå med et gigantprojekt i spidsen, som kræver enorme råstofressourcer, giver et kæmpe bidrag til landets CO2 regnskab, som ser stort på Øresunds miljø og truer den skrøbelige balance i Østersøens tilførsel af iltholdigt saltvand fra Nordsøen.

Efter vores vurdering betyder en realisering af PLANEN, at København mister nogle af sine store kvaliteter og bliver fattigere som by at leve i.

På det nære plan mangler PLANEN og prognoserne overvejelser om, hvordan udviklingen bliver i den øvrige del af hovedstadsregionen. Der er et stort vækstpotentiale i hele hovedstadsregionen, men indirekte kan det læses ud af tabellerne, at Københavns omegn og det øvrige Sjælland må stagnere for at regnestykket kan gå op, og for at den nye by i Øresund kan få tilstrækkeligt mange indbyggere og arbejdspladser. Der forklares ikke, hvorfor én kommune skal favoriseres på stort set alle andre kommuners bekostning.

Dertil kommer, at det er en yderst risikabel plan, fordi dens realisering kræver store indsatser, økonomisk, miljø- og ressourcemæssigt og kulturelt. Indsatser der måske slet ikke er brug for, fordi der er betydelig usikkerhed om, hvorvidt den udvikling, PLANEN forudsætter, bliver til noget.

En økonomi der er i højrisikoklassen

Realisering af PLANEN kræver meget store investeringer, hvor nye trafik anlæg finansieres gennem modtagelse af overskudsjord og sidenhen, måske om 20 eller 30 år, ved salg af byggegrunde. I mellemtiden sker finansieringen gennem By & Havns optagelse af lån.

Både Metroselskabet og By & Havn har i en længere årrække nydt godt af historisk lave renter. Men de betydelige rentestigninger belaster nu de to selskabers budgetter. I de første 3 kvartaler af 2022, havde By & Havn renteudgifter for 477 mio. kr. mod kun 208 mio. kr. i samme periode året før. Metroselskabet der har en fortsat voksende gæld på aktuelt omkring 42 mia. kr. bliver også betydeligt påvirket af de stigende renteudgifter.

Både Metroen til Lynetteholm og provenuet fra salg af byggeretter på Lynetteholm har karakter af et højrisiko-projekt hvor en ubetalelig gæld i begge selskabskonstruktioner sender regningen videre til skatteyderne.

En PLAN der forringer bymiljøet og velfærden for københavnernes

Den ultimative forudsætning for PLANEN er, at København Kommune skal have 60% af den samlede befolkningsvækst i hovedstadsregionen. Det betyder, at der skal bygges på langt de fleste af de ledige

LYNETTEHOLM RÅDET

grunde inden for kommunegrænsen og dermed, at andre kvaliteter for byen København kun får en sekundær prioritet. Det gælder bl.a. grønne områder, natur og adgang til vandet.

København har ikke mange større områder tilbage, der ikke er planlagt til bebyggelse. Nordhavn og det østlige Amager ud mod Øresund med bl.a. Refshaleøen er de få større områder, der stadig kan udlægges til ny natur og rekreation for københavnere.

København er gennem de seneste tre årtier vokset med næsten 200.000 indbyggere. Men i ingen af de nye bydele, der er bygget i den periode, er der udlagt nye større arealer til natur og rekreation.

Der er derfor i dag markant mindre natur og grønne arealer pr indbygger i København end for bare 10 år siden. Skulle de grønne områder have fulgt med befolkningsudviklingen de sidste 10 ville det svare til nye arealer på størrelse med 1½ gange Amager Fælled eller 6 gange Fælledparken

PLANEN vil også få varige konsekvenser for byens havnekultur og fritidssejlad – særligt med sejlbåde. For eksempel vil cykelbroerne til den nye bydel effektivt afskære mastebærende både fra at besejle Københavns Havn. Og infrastrukturprojekterne vil helt eller delvist stå i vejen for fortsatte aktiviteter i flere lystbådehavne, herunder Margretheholms Havn. Det vil – sammen med Lynetteholm, der i væsentlig grad forringer sejladsmulighederne og øger sejladsriskoen - skade Københavns kendte, maritime kultur og billedet af København som en aktiv havn for borgerne generelt - men særligt for de tusindvis af aktive lokale bådejere samt sejlene turister fra ind- og udland. København har traditionelt udviklet sig omkring havnen, dens både og aktiviteter. Om kort tid vil København ikke længere være en aktiv og attraktiv havn. Vi savner derfor en debat om udvikling af Københavns Havn i øjenhøjde for borgerne.

Ud over at københavnere må rykke tættere sammen, og at de bliver fattigere på både de grønne og de blå kvaliteter, vil en del boligområder på Amager og i havneområderne i årtier blive berørt af støj, vibrationer og luftforurening fra selve byggeprocessen og den tunge lastbiltrafik med jord og byggematerialer.

Ud over at et ukendt antal boliger belastes med sundhedsskadelig støj og partikelforurening, vil også en række rekreative områder blive påvirket af de store anlægsprojekter.

For eksempel vil Amager Strandpark og Kløvermarken blive påvirket væsentligt af støjende anlægsarbejder, tung trafik, luftforurening, vibrationer og for Amager Strands vedkommende af forringet badevand.

Den nye Metro M5 vil også kræve sin del i form af arealer til stationer og skakter, som ifølge SMV'en kan blive placeret i områder, der i dag er fredede parker og ved søerne i det indre København.

Områder som Kastellet og Langelinie bliver berørt og måske stærkt skæmmet af nye cykelbroer på tværs af havnen. Det centrale København, Inderhavnen og Langelinie vil miste udsynet over og kontakten med Øresund. I stedet tilbydes udsyn til formentlig 10 – 14 etagers huse, som vi kender fra de nye bydele i Syd- og Nordhavnen.

LYNETTEHOLM RÅDET

Mangel på alternativer

Et væsentligt problem i forbindelse med PLANEN og den strategiske miljøvurdering er, at alternativer er totalt fraværende. Østhavnsprojektet sammenholdes ganske vist med et såkaldt 0-alternativ, men der redegøres ikke samlet for, hvad 0-alternativet er og hvilke principper, det bygger på.

Et reelt alternativ skal rumme en visionær strategi for en samfundsudvikling, som afspejler de store problemer, vi står over for som samfund: Klimakrisen, biodiversitetskrisen, den usikre energiforsyningssituation og den grønne omstilling for blot at nævne nogle.

Københavns Kommune er netop ved at vedtage Biodiversitetsstrategi 2022-2050 og har påbegyndt arbejdet med en ny og skærpet klimaplan 2025-2035, hvor kommunens og borgernes forbrug skal inddrages som en af planens forudsætninger, og borgerinddragelse skal bidrage til at løfte ambitionerne om målsætningernes realisering. Ingen af disse gode initiativer har fundet vej til PLANEN.

Et reelt alternativ kræver tid, inddragelse af både omegnskommunerne, eksperter, NGO'er og borgerne generelt. I grove træk kunne følgende mål være en bestanddel af et visionært udviklingsperspektiv for hovedstadsregionen:

- En ligelig fordeling mellem kommunerne af boliger og arbejdspladser.
- Stationsnærhed som princip for en tættere by omkring den skinnebårne trafik stationer.
- Koordineret stormflodssikring af København og alle kommunerne langs Øresund og Køge Bugt.
- Opprioritering af investeringer i kollektiv trafik i form af letbaner og en ny S-banetunnel til aflastning af strækningen mellem Hovedbanegården og Østerport station.
- Opprioritering af biodiversiteten i regionen og et reelt bidrag til løsning af biodiversitetskrisen.
- Transport af jord skal reduceres mest muligt. Overskudsjord skal betragtes og behandles som en ressource. Jord er ikke et spildprodukt, som skal hældes i Øresund.

VI SKAL TÆNKE OS OM

Den strategiske miljøvurdering af byudvikling i Østhavnen og PLANEN rejser en lang række spørgsmål, som ikke besvares, og det efterlader en stor tvivl. Er der simpelthen tale om et for stort, komplekst og risikofyldt projekt til, at det overhovedet kan lade sig gøre at gennemføre?

Det er uklart, hvilke målsætninger og strategiske prioriteringer, der er styrende for PLANEN, og hvem der de kommende år skal have ejerskab til den. Er det Transportministeriet, som skal forestå den omfattende udvikling af Københavns Kommune, som PLANEN indebærer? Hvilken rolle forventes Københavns Kommune at spille? Og hvilken rolle tildeles den række af statslige selskaber, som spiller en rolle omkring realisering af PLANEN?

Sporene skræmmer fra de første år i Lynetteholms anlægsperiode. Der er undervejs gennemført store ændringer af projektet, der har ikke været overblik over de miljømæssige forhold, der hersker planlægningsmæssigt kaos for eksempel i relation til rensningsanlægget Lynetten, og økonomien er allerede skredet. En række af præmisserne i principaftalen holder derfor på ingen måde længere.

Ser vi nogle år fremad, skal PLANEN realiseres gennem et komplekst samarbejde mellem Transportministeriet, By & Havn, Københavns Kommune, Metroselskabet samt Sund & Bælt i en tid med politisk usikkerhed og ustabilitet og hurtigt skiftende forudsætninger på stort set alle fronter i samfundet.

Der er mere end nogen sinde behov for at tænke sig om.

LYNETTEHOLM RÅDET

Bag dette Høringssvar fra Lynetteholm Rådet står følgende organisationer:

Danmarks Naturfredningsforening, København

Knud Erik Hansen
Ole Damsgaard

Danmarks Naturfredningsforening, Gentofte

Jacob Munk
Lea Gram Jacobi

Danmarks Naturfredningsforening, Stevns

Michael Løvendahal

Dansk Sejlunion

Christian Lerche

Foreningen byen for Borgerne

Lone Johnson
Per Henriksen

Miljøorganisationen NOAH

Ivan Lund Pedersen

Rådet for bæredygtig trafik

Kjeld A. Larsen

Sejlklubben Lynetten – Margretheholms Havn

Airo Bjarking

Sundby Sejlforening

Claus Brask Thomsen

Østerbro Havnekomité

Kirsten Olrik

Margretheholms Havn S/K Lynetten



HØRINGSSVAR - Januar 2023

Idet vi takker for muligheden for at fremkomme med høringssvar til *Høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Øst havnen, herunder Lynetteholm¹ og December 2022 -Transportministeriet -Plan for byudvikling og infrastruktur til Øst havnen, herunder Lynetteholm tillæg til miljørapport – strategisk miljøvurdering* og skal Sejlklubben Lynetten/ Margretheholms Havn med blandt andet 1300 medlemmer og deres familier, 720 bådpladser placeret i et fællesskabs skabende miljø hermed fremsende følgende høringssvar.

Opsamlende

Selve SMV'en rummer en række tiltag som lukker Margretheholms Havn inde og som vanskeliggør fortsat drift af en lystbådehavn hvor ca. 80 % af bådene har master. Her præsenteret de gener som "Planen" samt tillæg, der rummer M5 Lilla og Orange, påfører Margretheholms Havn og området.

Desuden konsekvens revideres opsummeringen fra SMV'en omkring betydning på områderne byudvikling, cykelinfrastruktur og kumulative påvirkninger.

Her skitseres vores forslag afværgemekanismer og disse er kort:

- M5 Lilla som tunnel løsning jf. de allerede eksisterende reservationer/ Østlig Ringvej
- M5 Orange – etableringen af en akvædukt som introduceret ved anlægsloven for Lynetteholm
- Ændring af metrobetjeningen - ideskitse præsenteret af Mærsk
- Prospekt vedlægges fra Witteveen & Bos – eksperter på anlæg af akvædukter i hele verden
- En forskydning af Margretheholms Havn mod øst som samtidigt kan tilpasses den klimasikring, omkring København som Sund og Bælt aktuelt arbejder med

¹ <https://www.trm.dk/nyheder/2022/offentlig-hoering-af-den-strategiske-miljoevurdering-af-udviklingen-af-oesthavnen-herunder-lynetteholm>

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Om Margretheholms Havn – Sejlklubben Lynetten

Margretheholms Havn, en selvbyggerhavn med en lang historie – **lukkes inde**.

Det kultur- og fritidsliv der er i mellemrummet mellem Kraftværkshalvøen, Margretheholm og Refshaleøen forsvinder såfremt indholdet i SMV'en tillægget til SMV'en gennemføres.

Margretheholms Havn er et kulturminde, bygget af aktive arbejdere fra B&W. Området var tidligere et sumpområde og blev over få år forvandlet til en aktiv lystbådehavn for almindelige mennesker.

Gennem årene har havnen udviklet sig til et aktivt grønt/blåt fritidsområde på Refshaleøen til glæde for mange københavnere.

Hvad rummer klub og havn af værdi som ikke er medtænkt i SMV'en?

Sejlklubben Lynetten driver Margretheholms Havn med alle de omkostninger det medfører. Dette gøres uden tilskud fra stat og kommune. Medlemmerne betaler leje af grunden, grundskyld, vedligehold, nyanskaffelser, indkøb af både, klubarrangementer, driver en driftig seniorklub, sejlerskole samt en aktiv Junior-og jolleafdeling.

Betalingen for leje af området sker til udlejer By og Havn – tidligere Københavns Havn.

Området som klub og havn er anlagt på, er udlagt til rekreative formål.

I lokalplan 209 er området udlagt som:

Stk. 3. For område III og IV gælder:

- a) Områderne fastlægges til rekreative formål, såsom lystbådehavne og dertil hørende funktioner, f.eks. klubhuse, administration, cafeterier og lignende.
- b) Områderne må ikke normalt benyttes til overnatning.
- c) Inden for område III kan endvidere etableres mindre bådeværfter og butikker med naturlig tilknytning til lystbådehavnen.
- d) Inden for område IV kan endvidere etableres museer og lignende.

Der findes således et bådværft, en bådudstørsforretning og en klubrestaurant på de lejede arealer. Hele det lejede areal indgår i havn og klubs aktiviteter ligesom havn og klubs aktiviteter er tilrettelagt ud fra dette.

Dansk Søredningselskab (DSRS) har deres station i Margretheholms Havn og nærmeste station er beliggende i Helsingør. DSRS benytter såvel slæbested, kraner og klubhus og opbevaringsfaciliteter på havnen.

Margretheholms Havn S/K Lynetten



DSRS yder en stor indsats overfor hændelser på Øresund samt forebygger alvorlige ulykker på blandt andet Øresund.

Havnen benyttes flittigt

Havnen benyttes hele året af en lang række småbåde idet havnen tilbyder slæbested dvs. søsætning og optagning fra trailer. Disse sejlere kommer fra hele københavnsområdet.

Ud over disse aktiviteter benyttes havnen af en lang række kajakroere og der er indrettet faciliteter både på land og vand til brug for disse.

Sidst men ikke mindst benyttes havnen af en lang række gæstesejlere ca. 2.300 overnatninger i sommeren 2022. Gæstesejlerne kommer fortrinsvis fra Sverige, Tyskland, Norge og resten af Danmark.

Påvirkninger

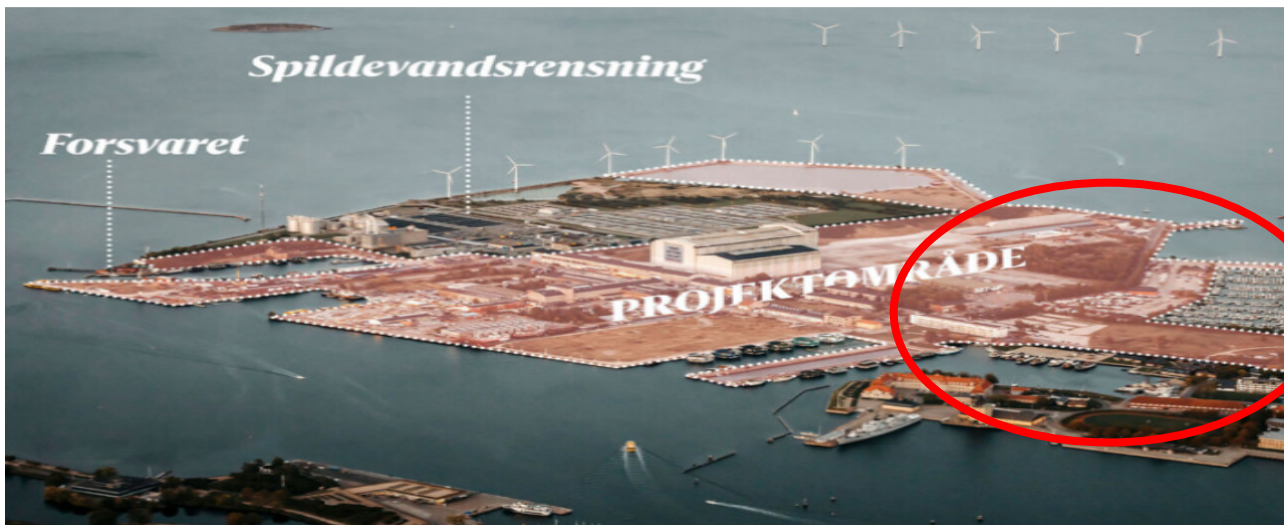
I bilag 5 til høringsmaterialet er opstillet en række konsekvenser for sejlads, som Sejlklubben Lynetten ikke kan genkende. Her er det især konsekvenserne af den opførte klapbro, som allerede nu i væsentlig grad sætter hindringer i forhold til sejlads ligesom, at den fremtidige Lynetteholm i sin praktiske udformning må antages at udgøre en væsentlig forhindring ift. sejlads i Øresund.

Margretheholms Havn/Sejlklubben Lynetten vil under hele perioden påvirkes. Som det fremgår af figur 1, se nedenfor, vil der være væsentlige påvirkninger på tre andre områder dvs. byudvikling, cykelinfrastruktur og kumulative påvirkninger, end belyst i SMV'en.

Byudvikling

Det drejer sig om påvirkninger ifm. byudvikling. Medio januar 2023 dvs. efter SMV'en blev sendt i høring meddeler Refshaleøens Ejendomsselskab samt By og Havn at de påtænker udvikling af Refshaleøen. Denne udvikling vedrører andre områder end de i SMV'en beskrevne, - herunder Margretheholms Havn, markeret med rød cirkel, se billede nedenfor.

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Et stort område på Refshaleøen skal byudvikles. Udviklingsgesellschaften bag ønsker at bevare områdets karakter, men samtidig vil de bygge, hvad der svarer til et brokvarter i området. Hele Refshaleøen er 115 hektar – det markerede område skal udvikles.
Foto: Nicolas Cosedis for Refshaleøens Ejendomsselskab.

2

Arealet som er medtænkt i denne byudvikling, er det areal som Sejlklubben Lynetten selv har udgravet/opfyldt og på hvilket Margretheholms havn er etableret og udviklet i langt over 40 år. Dvs. en væsentlig ændring også ift. lokalplansområde III, i gældende lokalplan.

En sådan byudvikling vil have væsentlige påvirkninger både ift. byudviklingen herunder planlægning, etablering og videreudvikling ex. bebyggelsesgraden. Ovenstående skal ses i en sammenhæng med jordkarteringsanlæg, byggetrafik m.v. til Lynetteholm og de øvrige aktiviteter eksempelvis anlæg af Metro. Tidsperspektivet er i forhold til Lynetteholm 50 – 70 år og i forhold til anden udvikling både på Kraftværkshalvøen, Quintus samt Kløverparken oveni i ca. 20 – 30 år. Dvs. en konstant gene i form af støv, støj og trafik, ændring af området og manglende adgang til fritidsområdet og kvaliteten af fritidsområdet generelt.

Cykelinfrastruktur

Cykelinfrastrukturen som den er skitseret, vil lukke Margretheholms Havn inde og sejlads med master bliver ikke muligt, medmindre den allerede anlagte klapbro skal overgå til cykelvej efter at jordtransporten er afsluttet eller der anlægges en akvædukt, se bilag 1. Yderligere må de i miljøvurderingen indtegnede cykelruter via Prøvestenen også antages at komme til at udgøre en væsentlig og ikke moderat forhindring for sejlads. Der er i materialet ikke

² Kilde: <https://www.magasinetkbh.dk/indhold/snart-kommer-byudviklingen-til-refshaleoen>

Margretheholms Havn

S/K Lynetten



redegjort for, hvilke andre aktiviteter, der vil komme som resultat af projektet på sigt, hvorved det ikke er rimeligt at afskrive disse påvirkninger på forhånd.

Kumulative påvirkninger fra ubetydelig til væsentlig

De kumulative påvirkninger forstår vi som påvirkninger over tid samt samlede påvirkninger og de bliver væsentlige – er allerede væsentlige.

Sejlkлубben Lynetten/Margretheholms Havn bliver påvirket af alle aktiviteter i området både på land og vand. Igennem de seneste 1,5 år har vi allerede gennemgået store udfordringer. Vores vandsøjle er forurenet og der har været skum i havnen i den bedste sejlperiode, sommeren 2022. Forureningen har allerede medført et større frafald blandt klubbens juniorsejlere, da der blandt forældrene er bekymring for, at børnene i forbindelse med juniorsejlads vil få kontakt med det forurenede vand.

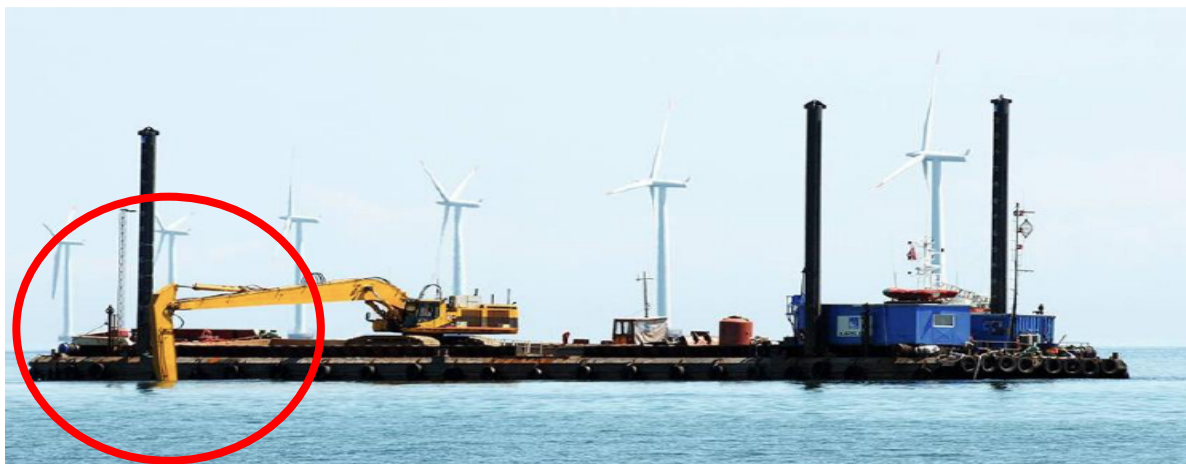
Der har været en større tilgang af skibstrafik end beskrevet i VVM rapporten³ – Lynetteholm. Her var skitseret en fordobling af den tidligere trafik dvs. ca. 12 ekstra skibe over et år. Det er blevet til flere anløb og øget sejlads i området over hele døgnet. Den viste visualisering fra Miljøkonsekvensrapporten⁴ dækker således ikke de reelle konkrete forhold.

Desuden er det materiel der benyttes til optagning af slam blevet rensset i og omkring indløbet til havnen. Der er sker konstant ophvirvling af havbunden fordi enkelte skibe/pramme ikke kan sejle ved egen kraft.

³ <https://www.trafikstyrelsen.dk/media/15583/Lynetteholm%20Miljokonsekvensrapport%2024112020%2010.pdf>

⁴ <https://www.trafikstyrelsen.dk/media/15583/Lynetteholm%20Miljokonsekvensrapport%2024112020%2010.pdf> På figur 24-22 ses fra fotostandpunkt 10 fra taget på Amager Bakke ud over havnen mod nord.

Margretheholms Havn S/K Lynetten



5

By og Havn/Anlægsselskaberne benytter stadig grab som redskab til at flytte skibet/ prammen med og med forurening til følge. Herved genaktiveres både bly, zink, kobber og arsen samt oliestoffer i vandsøjlen dvs. en kontinuerlig forureningskilde i området og over mange år.

Junior- og Jollesejlerne

Junior - og Jollesejlere har i lange perioder ikke haft mulighed for at sejle og drive sporten aktivt på grund af skum og forurening.



Styrelsen For Patientsikkerhed, se bilag 2 og 3, har aktivt anbefalet der ikke skete kontakt med skummet, men de 5-12 årige der sejler optimistjoller- kæntré og er derved kommet de i kontakt med vandet. 50% af de børn og unge som dyrkede sejlads i 2022 har afsluttet deres sejlads på grund af skum og vanskelige sejladsforhold. Specielt på grund af skibstrafik på langt over 20 tons.

⁵ <https://www.trafikstyrelsen.dk/media/15583/Lynetteholm%20Miljkonsekvensrapport%2024112020%2010.pdf>
fig. 3-31

Margretheholms Havn

S/K Lynetten



Dette udgør et stort tab for en aktiv ungdomsafdeling – et tab som må forventes at blive større i fremtiden. Det betyder at den mulighed for et aktivt fritidsliv som børn og unge tilbydes på vandet mindskes eller forsvinder dvs. en alvorlig konsekvens.

Andre sejlere

En lang række sejlere har været påvirket af skibsaktiviteten specielt de der ikke har hjælpemotor, desuden har vanskelige/ændrede strømforhold i området besværliggjort sejlads. Skibstrafikken fortsætter uagtet den skulle stoppe efter 1 – 2 år. Skibstrafikken opererer i dette område

Denne skibstrafik bør flyttes over til Refshaleøen, mod nordøst, hvor vandudskiftningen er væsentlig højere på grund af strøm og dybdeforhold. Dette for at skabe gode og sikre betingelser for sejlere og ikke mindst vandmiljøet i og omkring Margretheholms Havn.

SMV Rapportens vurdering				
Sejlads	Byudvikling		Ubetydelig	Ubetydelig
	Østlig Ringvej		Væsentlig	Ubetydelig
	Metro M5		Væsentlig	Væsentlig
	Cykel infrastruktur		Væsentlig	Moderat
	Supplerende vejbetjening		Væsentlig	Væsentlig
	Kumulativ påvirkning mellem planens elementer		Sandsynlig Væsentlig	Sandsynlig Væsentlig
	Kumulativ påvirkning med andre aktiviteter		Sandsynlig væsentlig	Ubetydelig



Sejlkлубben Lynettens/ Margretheholms vurdering				
Sejlads	Byudvikling		Væsentlig	Væsentlig
	Østlig Ringvej		Væsentlig	Ubetydelig
	Metro M5		Væsentlig	Væsentlig
	Cykel infrastruktur		Væsentlig	Væsentlig
	Supplerende vejbetjening		Væsentlig	Væsentlig
	Kumulativ påvirkning mellem planens elementer		Sandsynlig Væsentlig	Sandsynlig Væsentlig
	Kumulativ påvirkning med andre aktiviteter		Sandsynlig Væsentlig	Væsentlig

Margretheholms Havn

S/K Lynetten



Selve udfordringerne i SMV'en

I forbindelse med anlægsloven til Lynetteholm blev det vedtaget at Margretheholms Havn skulle bevares idet dette blev muliggjort ved en klapbro over Margretheholms Havn⁶ – en klapbro som allerede er etableret til brug for transportvej for jord til Lynetteholm og ibrugtages april 2023.

Det er med stor undren, at en mulig orange M5 anlægges som viadukt parallelt med klapbroen. Inden vedtagelsen af anlægsloven til Lynetteholm havde Sejlklubben Lynetten præsenteret et gennearbejdet projekt fra det hollandske firma Witteveen og Bos bestående af en akvædukt løsning og denne løsning blev også fremstillet som ændringsforslag under 3. behandlingen af lovforslaget⁷, forslag vedlagt som bilag 1.

Sejlklubben Lynetten – Margretheholms Havn havde både i skrift og under fremlæggelse i transportudvalget redegjort for de fremtidsmuligheder en sådan løsning kunne afhjælpe dvs. både kommende vej, metro og cykelsti.

Til dette høringssvar har Sejlklubben Lynetten forespurgt en ingeniør om der er problemer ved eksempelvis at anlægge både vej, metro og cykelsti med følgende svar: *Det er enkelt at placere understøttende væg/søjler mellem vejen og metrodelen.*

Denne løsning havde på samme tid hurtigt og enkelt kunne tilpasses en kommende klimasikring.

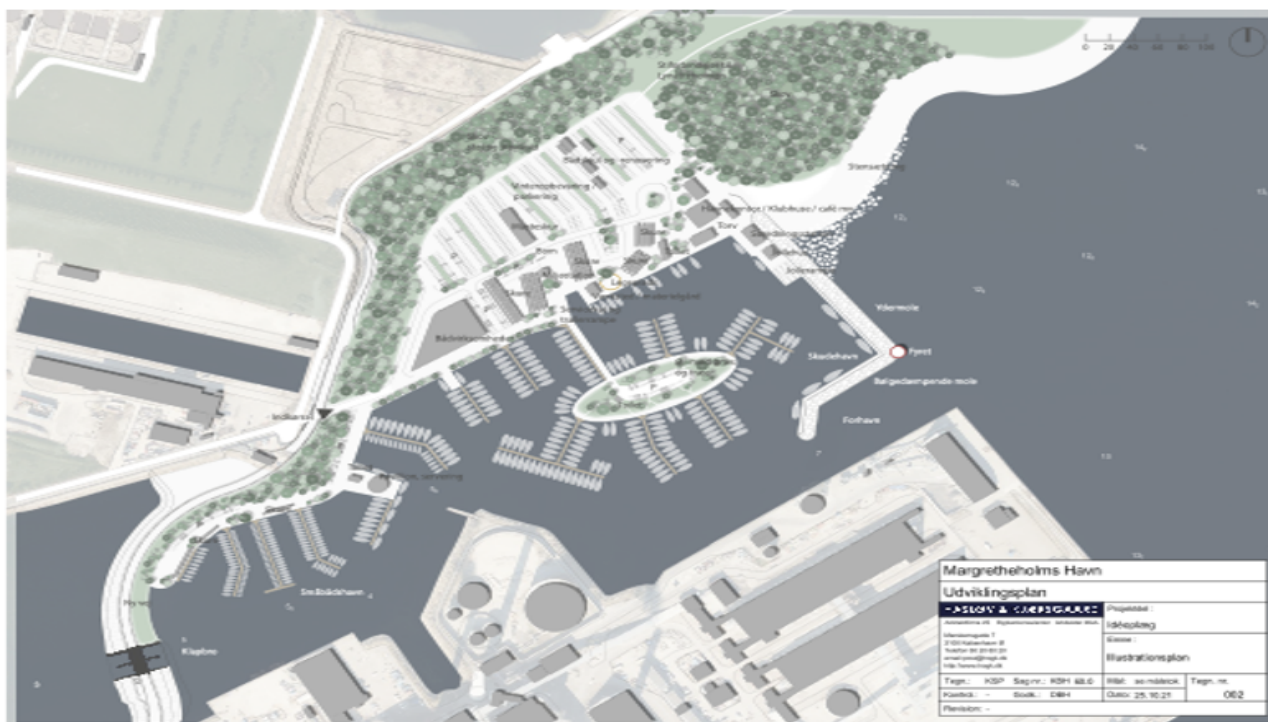
M5 Orange

Såfremt dette ikke kan lade sig gøre - gør Sejlklubben Lynetten gældende, at Margretheholms Havn rykkes mod øst, dvs. der etableres en havn udenfor den planlagte viadukt i forhold til orange M5 – som en afværgeforanstaltning.

⁶ <https://www.retsinformation.dk/eli/ft/202012L00220>

⁷ <https://www.retsinformation.dk/eli/ft/202018L01475>

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Denne havn kan ligeledes tilpasses og indgå i en kommende samlet klimasikring af København som Sund og Bælt aktuelt arbejder med.

M5 Lilla

Det er med stor undren, at Sejlklubben Lynetten erfarer, at en mulig lilla M5 kan etableres som en højbane. Området hvor denne er påtænkt anlagt - er reserveret til Østlig Ringvej og som en tunnelloøsning.

Sejlklubben Lynetten forventer derfor, at tunnelloøsningen tages til efterretning – som løsning på de problemer en mulig lilla M5 giver.

Subsidiært kan det alternativ som Mærsk fremkommer med i høringen til idefasen – metro betjening M5 Orange og M5 Lilla ses som en afværgemekanisme⁸

Cykelveje

I SMV'en er skitseret cykelveje. Københavns kommune tilvejebragte en cykelstrategi frem til 2025⁹

⁸ <https://www.berlingske.dk/business/maersk-vil-have-metrostation-ved-esplanaden-men-paa-koebenhavns-raadhus>

⁹ https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=818

Margretheholms Havn

S/K Lynetten



Af denne fremgår en anden planlægning af cykelstier end skitseret i SMV'en.

En cykelsti placeret ind over HOFOR's område over Kraftværkshalvøen og videre til Prøvestenen¹⁰ længst mod øst fremfor som skitseret i cykelstrategien ses ikke som en mulig løsning indenfor den næste 40 – 70 år på grund af terrorsikredes zoner, lastbils-/jordtransport samt arealreservationer til udvidelse af Københavns forsyningsvirksomheder.

Gældende lokalplaner er fraværende i SMV'en

Sejlkлубben Lynetten, - Margretheholms Havn finder det interessant at nuværende lokalplaner ikke er præsenteret i SMV'en + tillæg og konsekvenser af eventuelle ændringer ikke er anført. Det gør det vanskeligt at belyse de reelle ændringer og de samlede konsekvenser af disse.

Trafik, støj og støv – manglende sammenhæng i SMV'en

Desuden finder Sejlkлубben Lynetten - Margretheholms Havn de afledte gener ift. støj og støv skal afhjælpes. Dette fordi de samlede konsekvenser over en 50 – 70 periode giver langt større gener for området end beskrevet i SMV'en.

Der foreligger en VVM fra området Kløverparken (SKANSKA) som påpeger at trafikken øges væsentligt. Dette er ikke sammenholdt med de gener som medtænkes i SMV'en. Der ses således ikke et helhedsbillede af trafik, støj og støvbelastningen i hele området øst for havnen. Trafik, støj og støj må således forventes at blive væsentlige større.

De byplanmæssige udfordringer i "Planen"

Der er i SMV'en forskellige illustrationer omkring byggehøjde og bebyggelser. Det kan allerede nu konstateres at bebyggelses % i området bliver forholdsvis høj. Antallet af såvel arbejdspladser og beboere bliver i en størrelsesorden af en by som Roskilde.

Der vil med den foreslåede planlægning som fremgår af *Planen* ske en forskydning fra den gældende kommuneplan samt udkast til kommende kommuneplan og intentionerne i disse.

Adgangen til fritidsområder, vandet og de rekreative muligheder som dette giver forandres til promenader og havnemiljøerne forsvinder.

Havnemiljøerne udgør attraktive fritidsområder hvor kreativitet og fleksibilitet kan udfolde sig. Et eksempel på dette er småfiskernes muligheder forsvinder idet der ikke i SMV'en eller i det oplæg som Refshaleøens Ejendomsselskab/By og Havn har præsenteret i Berlingske Tidende samt Politiken, ikke rummer disse.

Området omkring Margretheholm, Kraftværkshalvøen og Refshaleøen forandrer således karakter. Fra et være et bevaringsværdigt maritimt og industrielt kulturmiljø bliver det et beboelsesområde.

¹⁰ Prøvestenen mfl. er ISPS sikrede områder

Margretheholms Havn S/K Lynetten

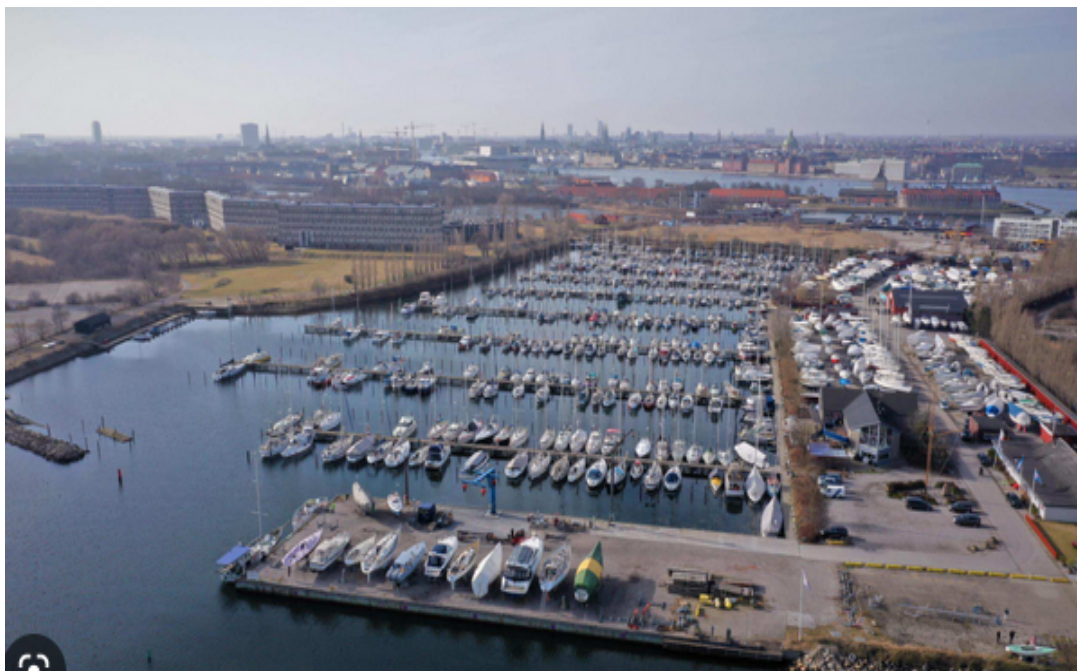


Planloven sætter allerede en række retslige regler op og både intentionen med et Øresund som Maritim Nationalpark og intentionerne i planloven skubbes til side.

Sejlkлубben Lynetten – Margretheholms Havn finder at den planlagte udvikling og intentionerne i denne fraviger planlovens intentioner, fordrer store ændringer af gældende lokalplaner samt en tilsidesættelse af Regionalplanen og Femfingerplanen idet der foregår en forskydning mod øst i form af et bydelsområde – Øst havnen – på størrelse med Esbjerg, Randers eller Roskilde.

Opsamlende

Selve SMV'en rummer en række tiltag som lukker Margretheholms Havn inde



Her udblik over havnen. I selve havnen er der i SMV'en placeret to overgange – en metro og en vej

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Den nye klapbro placeret mod øst – der hvor der i SMV materialet er placeret en viadukt og en cykelvej.

Selve SMV'en rummer en række tiltag **som lukker Margretheholms Havn inde.**

Vanskeliggør fortsat drift af en lystbådehavn hvor ca. 80 % af bådene har master.

Her præsenteret de gener som "Planen" samt tillæg, der rummer M5 Lilla og Orange, påfører Margretheholms Havn og området.

Desuden konsekvens revideres opsummeringen fra SMV'en omkring betydning på områderne byudvikling, cykelinfrastruktur og kumulative påvirkninger.

Her skitseres vores forslag afværgemekanismer og disse er kort:

- M5 Lilla som tunnel løsning jf. de allerede eksisterende reservationer/Østlig Ringvej
- M5 Orange – etableringen af en akvædukt som introduceret ved anlægsloven for Lynetteholm
- Ændring af metrobetjeningen - ideskitse præsenteret af Mærsk
- Prospekt vedlægges fra Witteveen & Bos – eksperter på anlæg af akvædukter i hele verden
- En forskydning af Margretheholms Havn mod øst som samtidigt kan tilpasses den klimasikring, omkring København som Sund og Bælt aktuelt arbejder med

Tilhørende bilag 1,2 og 3 vedhæftes som selvstændige filer

Med venlig hilsen

Airo Bjarking
Formand
S/K Lynetten

Sejlkлубben Lynetten, Refshalevej 200, 1432 København K
CVR 81205728

Telefon 32 57 57 78 Mail formand@lynetten.dk

Transportministeriet

Danish Construction Federation

Att.:

Chefkonsulent Anders Petersen

Sendt på mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk

Dansk Infrastrukturs høringssvar til Strategisk miljøvurdering af udviklingen af Østhavnen

Dansk Infrastruktur kvitterer for muligheden for at afgive høringssvar. Vi bakker grundlæggende op om byudviklingen i Københavns Østhavn, herunder om Lynetteholm, om metrobetjening af området med linjeføring M5 vest og om Østlig Ringvej.

Dansk Infrastruktur, der repræsenterer anlægsejendomsbranchen er en branchesammenslutning i DI Byggeri, og vi henviser i det hele til høringssvaret afgivet af DI.

Det er dog magtpåliggende for Dansk Infrastruktur, at der står meget tydeligt, at Prøvestenen er en havn af afgørende betydning for bygge- og anlægsbranchen; det er den største og vigtigste landingshavn i hovedstadsområdet for både råstoffer og byggematerialer ud over de mange øvrige varer og produkter der håndteres.

Der håndteres over tre mill. tons råstoffer årligt, og dette tal må forventes at stige i takt med, at importen af råstoffer forventes at stige de kommende år. Det er råstoffer som det kun giver mening af sejle. Eksempelvis de to betonværker på Prøvestenen får råmaterialer sejlet ind, og det bør de fortsat få.

Med den bygge- og anlægsaktivitet, der er og forventes i hovedstadsområdet, vil det være forbundet med meget store omkostninger, både i økonomi og i klimabelastning, hvis en del af disse mange råstoffer, der i dag går -både ind og ud - gennem havnen i Prøvestenen i stedet skal transporteres med lastbil over længere strækninger. Dét vil være i direkte modstrid med de initiativer, der tages for at reducere udledningerne af drivhusgasser fra transporten ifm byggeri- og anlæg, og det vil være i direkte modstrid med det opdrag, der fremgår af regeringsgrundlaget, hvor der står, at råstofindvindingen skal ske mere bæredygtigt.

Yderligere vil en omlægning af forsyningen til hovedstadsområdet til transport på lastbil fra havne længere væk på Sjælland betyde en betragteligt forøget belastning af det eksisterende vejnet, med negativ virkning for fremkommelighed og trafiksikkerhed, og det vil også øge miljøbelastningen. Også dette taler for, at så mange råstoffer som muligt sejles frem for at blive kørt på lastbil.

Det er derfor Dansk Infrastrukturs klare budskab, at indskrænkninger af havnekapaciteten på Prøvestenen bør undgås, og hvis det alligevel sker, så skal kapaciteten genskabes tæt på hovedstaden.

Det er ikke kun af hensyn til bygge- og anlægsbranchen men i lige så høj grad til byudviklingen i hovedstaden, byens borgere og bygherrerne. Hertil kommer de øvrige forhold og erhverv på havnen, som DI omtaler i sit høringssvar.

Dansk Infrastruktur uddyber gerne forholdene vedr. byggeri- og anlæg og den store direkte afhængighed af en stabil råstofforsyning. Her spiller søtransport en afgørende rolle i hovedstaden, og det bør den fortsat gøre.

Med venlig hilsen

Sign.

Torben Liborius
Underdirektør, chef for Dansk Infrastruktur
DI Byggeri

Hørings svar, SMV Lynetteholm mv.

22. januar 2023

Københavnertunnelgruppen udtrykker hermed sin opbakning til en ny Østlig Ringvej i København. Og anlægget af en Østlig Ringvej bør bestemmes ikke alene begrundes med den fremtidige byudvikling. Der er allerede rigeligt behov for vejforbindelsen i dag.

Hovedstaden har desperat brug for en trafikal bypass-operation. Det er utåleligt, at København har en ringvej, der snegler sig ind igennem Middelalderbyen bl.a. via Kongens Nytorv, som er totalt uegnet til de store trafikmængder - uanset drivmiddel. Derfor er det virkelig gode spørgsmål, hvorfor østlig ringvej ikke er bygget for længst?

Netop den østlige ringvej er også forudsætningen for forskellige fredeliggørelsesprojekter i den indre by.

Det er afgørende vigtigt, at der kommer en til-/frakørsel på Prøvestenen, da dette vil øge tilgængeligheden til ringvejen for beboere og medarbejdere i Indre By og brokvarterer – og aflaste vejene på Amager.

Københavnertunnelgruppen anbefaler samtidig, at den kommende VVM-undersøgelse analyserer en højklasset vejforbindelse med to kørespor og et nødspor, i stedet for at gentage fejlen fra Nordhavnsvej, der desværre har været underdimensioneret fra starten og givetvis også risikerer at være utilstrækkeligt i fremtiden. Vi opfordrer også til, at VVM igangsættes og prioriteres så betids, at den kan være færdig senest i 2024 og ikke først i 2025, som det bl.a. fremgår her: <https://oestligringvej.dk/nyheder-status-process-og-faktabank/status/>

Endelig er det naturligvis helt afgørende, at vejforbindelsen føres hele vejen fra Nordhavn via Lynetteholm og videre i en sænketunnel øst om Amager, så vi får en hel og ikke kun en halv østlig ringvej.

Københavnertunnelgruppen ser frem til, at den eksisterende elementfabrik fra Femern-tunnelen efterfølgende kan genbruges til at producere tunnelelementer til østlig ringvej – det er der naturligvis store økonomiske, ressource- og klimamæssige fordele ved.

Ved en bred samfundsanalyse af østlig ringvej er det afslutningsvis vigtigt, at udviklingsperspektiverne i hele Øresundsregionen medtages. Tilgængeligheden til Københavns Lufthavn og til Sverige forbedres markant, hvilket styrker integrationen i Øresundsregionen, herunder som arbejdskraftopland for både den private og offentlige sektor i Hovedstaden. Samtidig løfter den østlige ringvej trafikbetjeningen af Krydstogstterminalen i Nordhavn, herunder transitmuligheden for passagerer til lufthavnen.

Københavnertunnelgruppen har i 17 år arbejdet for østlig ringvej/havnetunnel. Foreningen www.havnetunnel.nu består af organisationer, virksomheder og enkeltmedlemmer, bl.a. DI, Dansk Erhverv, DTL, Dansk Metal, 3F og BAT-kartellet.

Med venlig hilsen
Bo Sandberg, formand, Københavnertunnelgruppen
bsa@di.dk tlf. 28503819