

# 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 københavnere

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 trafiks 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