

København 22. december 2022

## **Høringssvar Strategisk miljøvurdering Østhavns projektet**

Det er en vigtig bestanddel af en demokratisk proces, at der fremlægges forskellige udviklingsveje, som borgerne kan tage stilling til. En strategisk miljøvurdering bør rumme et alternativt udviklingsperspektiv til det fremlagte udviklingsspor.

### **Det overordnede perspektiv: et manglende alternativ**

Det overordnede problem i forbindelse med SMV'en for Østhavns projektet er, at et sådant alternativ er totalt fraværende. Østhavns projektet sammenholdes godt nok med et såkaldt 0-alternativ, men der redegøres ikke for, hvilken udviklingsstrategi 0-alternativet er forbundet med. Der henvises til vage forestillinger baseret på udviklingsperspektivet "business as usual", hvor lokalisering af befolkning og erhverv, bilejerskab, trafikvækst og fordeling på transportformer forudsættes at ske, som udviklingen er foregået de seneste år.

Et reelt alternativ skal rumme en visionær strategi for samfundsudvikling, som afspejler de store problemer, som vi står over for som samfund, specielt klimakrisen, biodiversitetskrisen samt trængslen og forureningen fra transporten.

Københavns kommune har vedtaget en Kommuneplan 2019 og en revideret KBH 2025 Klimaplan, som eksempelvis rummer en række målsætninger omkring klimagasudledning og sammensætning af ture på transportområdet, som betyder en reduktion af biltrafikken. Derudover har kommunen netop vedtaget en Biodiversitetsstrategi 2022-2050 og

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 og målsætningernes realisering.

I betragtning af, hvor lang en tidsfase hele Østhavnsprojektet er underlagt, så skrider fraværet af et manglende visionært samfundsudspil til himlen. Hvor er perspektivet for de kommende generationers vanskelige vilkår for livsudfoldelse blevet af?

Det kan undre, at et så omfattende og dyrt projekt med alle de opridsede ulemper og risici har fået ret så bred tilslutning fra de politiske partier, såvel i FT som i Københavns kommune. Graden af forundring kan reduceres via en nærmere analyse af de mange projektrapporter, som er blevet udarbejdet frem mod de igangsatte høringer af de seks interessentgrupper bag projektudformningen, dvs. Transportministeriet, Vejdirektoratet, Sund & Bælt, overborgmesterens Økonomiforvaltning i Københavns kommune, By & Havn og Metroselskabet.

Interessentgrupperne har nidkært udarbejdet høringsrapporterne på baggrund af beslutninger taget af de statsbærende partier i Folketinget og overborgmesterpartiet i København. Økonomiforvaltningen og By & Havn har i samarbejde med Metroselskabet satset på udbud og salg af byggegrunde i havnen, som skal bidrage til at få hævlet den store metrogæld ned og skabe nye midler til byggeri på Lynetteholm og fortsat metroudbygning. Alle seks interessentgrupper står bag Lynetteholm projektet eller Østhavnen, som ud over Lynetteholm omfatter den planlagte sammenbygning med Refshaleøen.

Analyserne i projektrapporterne er præget af underdrivelser af miljøkonsekvenser, manglende informationsmateriale og direkte manipulationer.

## **Et visionært alternativ til Østhavns projektet**

By & Havn har som forvaltningsmyndighed over Københavns havneareal ikke hverken ønsket eller evnet at skitsere reelle visionære alternativer for, hvilken byudvikling København som en del af en hovedstadsregion skal arbejde hen imod. Det kræver tid, inddragelse af både omegnskommunerne, eksperter, NGO'er og borgere generelt. I grove træk kunne følgende målsætninger være en bestanddel af et visionært udviklingsperspektiv for hovedstadsregionen:

- 1/ En planlagt udvikling, hvor en mere ligelig fordeling mellem kommunerne af boliger og arbejdspladser er målsætningen. Omegnskommunerne har adskillige udpegede byudviklingsområder til rådighed, specielt omkring den kommende letbane i Ring 3. Det er vigtigt, at der ikke skabes en overkapacitet af tomme boliger.
- 2/ Stationsnærhed skal være princippet for en tættere by omkring den skinnebårne trafik stationer, således at behovet for bilejerskab og transportbehovet generelt reduceres.
- 3/ En reduktion af klimagasudslippet skal være et grundprincip i byudviklingen.
- 4/ Stormflodssikring af København og alle kommunerne langs Øresund og Køge bugt skal opprioriteres. Østhavns projektet fjerner udsynet for en samlet plan for stormflodssikring af den truede kystregion.
- 5/ Anstrengelserne for at fremme transportformerne gang, cykling og kollektiv trafik skal prioriteres højt.
- 6/ Investeringer i den kollektive trafik skal opprioriteres, herunder på overfladen via skinnebåren trafik i form af letbaner. I stedet for mere underjordisk metro bør politikerne satse på en ny S-banetunnel til

aflastning af Hovedbanegården og "røret" mellem Vesterbro og Østerport station.

7/ Biodiversiteten i Hovedstadsregionen skal opgraderes, til nytte for borgernes brug af fritiden, men også i naturens egen ret.

8/ Jordtransporter skal reduceres mest muligt, hvilket kalder på strategier for anvendelse af jord som en ressource. Jord bør ikke være et spildprodukt, som skal transporteres over større og mindre afstande til et stort hul i Øresund.

Alt i alt betyder en realisering af en sådan bæredygtig udviklingsstrategi, at Østhavns projektet sættes på pause, indtil alternativet er vokset frem via inddragelse af politikere, eksperter, NGO'er og borgere generelt.

## **Opfordring**

Det er væsentligt at kende til de forudsætninger, der ligger bag beregningerne for fremtidens trafikbelastning, nemlig at disse forudsætninger tager udgangspunkt i udviklingstendenser umiddelbart forud for basisåret. Men det er vigtigt at understrege, at det er en politisk beslutning, hvor byudvikling med boliger og arbejdspladser skal finde sted, og at valg af lokalisering for byudvikling er udgangspunkt for, hvor befolkningen har mulighed for at bosætte sig.

RBT vil foretrække et 0-alternativ som udgangspunkt for hovedstadsregionens kommende byudvikling, en planlagt udvikling som tilgodeser en mere lige fordeling af befolkning og arbejdspladser mellem de implicerede kommuner. Men et reelt alternativ skal tage udgangspunkt i en samlet reduktion af biltrafik.

Man kan undre sig over, hvor forstadskommunernes stemme bliver af i denne sammenhæng.

Brug al den åndelige og fysiske energi på at kystsikre Øresund og Køge Bugt frem for at opføre en by i Øresund.

Kjeld A. Larsen

Næstformand i Rådet for bæredygtig trafik