

---

# Høringssvar mht. strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

---

CONCITO takker for invitationen til at kommentere på den udarbejdede strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, og for deltagelsen i ekspertgennemgangen af samme d. 28. september 2022.

## Indledende kommentarer

CONCITO vil gerne kvittere for det omfattende arbejde, der er gennemført, som vi håber kan give inspiration til forarbejde for fremtidige beslutninger af så indgribende karakter. Det være sagt, var det dog vores oplevelse fra diskussionen på ekspertgennemgangen, at projektets omfang og kompleksitet stadig ikke er fuldt forstået.

Projektet er stort, langvarigt og komplekst, hvilket SMV-materialet også afspejler. I lyset af, at CONCITO er en klimatænk tank, har vi fokus på de klimamæssige aspekter af projektet. Både de som relaterer sig til projektets påvirkning af Danmarks CO<sub>2</sub>-udledninger, og de som relaterer sig til projektets sammenhæng med de klimaforandringer vi uanset skal håndtere.

Af ressourcemæssige årsager, og i lyset af, at det ikke er klart, hvilken betydning SMV'en faktisk vil få for det samlede projekt, vil vi i det følgende nøjes med at kommentere på nogle få men væsentlige aspekter.

## Specifikke kommentarer

*Klimabelastningen fra boliger:* I nul-scenariet antages, at kun 20% af boligerne til 66.000 indbyggere etableres i KK. De resterende 80% boliger etableres på resten af Sjælland, hvor det er en væsentlig antagelse, at arealforbruget vil være 47m<sup>2</sup>/person mod kun 41m<sup>2</sup>/person i projektscenariet. Dette har selvsagt stor klimamæssig betydning, da flere m<sup>2</sup> giver flere udledninger. Men i et nul-scenarie, hvor der også tages hensyn til, at byggeriet skal reducere det samlede CO<sub>2</sub>-aftryk, vil antallet af m<sup>2</sup>/person komme under pres.

Generelt er der i Danmark, sammenlignet med det øvrige EU, et højt arealforbrug pr. person til boligformål – 54m<sup>2</sup>/person sammenlignet med EU-gennemsnittet på 40m<sup>2</sup>/person. Dette taler for, at der i fremtiden vil være øget fokus på arealforbrug pr person i det der bygges, såvel bynært som ikke bynært – set ud fra et klimahensyn. Arealforbrug er pt ikke reguleret af byggelovgivningen, men reguleres via lokalplansbestemmelser.

Og man kunne også, i højere grad end hidtil, anlægge mere stationsnært på resten af Sjælland, med både lavere m<sup>2</sup>-forbrug og lavere bilejerskab som konsekvens. Det er således ikke givet, at der vil være lige så stort – og dermed også mindre forskel – i klimaaftrykket per person. Og hvis den samlede

tilflytning til Sjælland (på 300.000), med samme rationale, håndteres mere arealeffektivt, så ville selve behovet for boliger på Lynetteholm mindskes / bortfalde.

*Stormflodssikring og klimabelastningen herfra:* Det antages i nul-scenariet, at selve øen anlægges uanset om der skal etableres boliger eller ej. Dette er ikke en retvisende antagelse. Nulscenariet burde i stedet have bestået i etablering af den nødvendige kystsikring, fx det dige, som var planlagt i 2017 med en forventeligt lavere klimapåvirkning end de estimerede 350.000 tons CO<sub>2</sub> til anlæg af Lynetteholm som ø.

Endvidere er etableringen af porten til helt at lukke af ved stormflod ikke del af scenarierne, selvom det må formodes, at de to scenarier må adskille sig: I et nulscenarie, hvor der kun etableres dige, må man hurtigere kunne komme i gang med at etablere porten, qua hurtigere afslutning på opfyld. Det giver så hurtigere klimasikring, men måske med et højere CO<sub>2</sub>-aftryk af porten end i projektscenariet, qua faldende udledninger i anlægssektoren.

Det handler om at få den bedst mulige kysttekniske løsning for den laveste miljømæssige belastning, herunder emissioner. Anlægget skal være robust nok til en lang planlægningshorisont, og det er vigtigt at friholde arealer til fortsat vedligeholdelse og udbygning i takt med, at vi bliver klogere på fremtidens stormfloder. Kystbeskyttelsen af Danmarks hovedstad bør vægtes højest, når der skal prioriteres i budgetter og arealerne ved etablering af Lynetteholm.

#### *Bæredygtig byudvikling:*

Lynetteholmen handler ikke kun om klimasikring af København og om at skabe boliger til 35.000 mennesker og arbejdspladser til lige så mange. Det handler, i lige så høj grad, om at skabe et bæredygtigt bykvarter, hvor folk og virksomheder har lyst til at flytte ind og blive på den lange bane med mulighed for klimavenlig adfærd og mobilitet. Når man byudvikler på jomfruelig jord som i tilfældet Lynetteholmen, der først forventes færdigudviklet i 2070, bør ambitionerne være tårnhøje med et strategisk blik for *next practice* og de høje klima- og bæredygtighedsmål, som både Københavns Kommune og staten har vedtaget. Lynetteholmen er en unik mulighed for at lave en CO<sub>2</sub>-neutral bydel, der vækker international opmærksomhed og sætter dagsordenen for fremtidens bæredygtige byudvikling.

Det er vigtigt at have for øje, at byerne som følge af klimaforandringerne bliver varmere, hvilket stiller nye krav til byplanlægningen<sup>1</sup>. DMI vurderer, at den reducerede brise, hvis der skabes en tæt bydel på Lynetteholm, vil gøre resten af København varmere<sup>2</sup>. Mikroklimaet og samspillet med det øvrige København skal indtænkes nøje i planlægningen af Lynetteholmen. Og så kan man grundlæggende sætte spørgsmålstejn ved, om det er samlet set er en god ide at placere en ny bydel på størrelse med Hille-rød ude i vandet?

*Trafikale effekter:* Københavns Kommunes Kommuneplan 2019 sætter som mål, at "biltrafikken i København højst udgør 25% af alle ture" og at "mindst 75% af væksten i antal personture sker inden for cykling og kollektiv trafik". Målet er dermed en faldende bilandel. Men i både basis- og projektrafikberegningerne er bilandelen på niveau med det nuværende. Otto Anker Nielsen (OAN) fra DTU har også påvist, at bilandelen (resp. cykelandelen) af ture i den nye bydel er højere (resp. lavere) end for brokvartererne, som det ellers i SMV'en lægges til grund, at den nye bydel skulle ligne. Og for at føje spot til skade, har OAN også påpeget, at Lyngbyvej-Nordhavnsvej vil sande totalt til. Der lægges altså

---

<sup>1</sup> Se fx: <https://concito.dk/concito-bloggen/byerne-klimaets-forkaempere>

<sup>2</sup> <https://politiken.dk/indland/kobenhavn/art8577506/K%C3%B8benhavn-kan-st%C3%A5-med-et-betydeligt-varme-problem-om-en-generations-tid-eller-tre?shareToken=qv-ATDAApufQ>

op til, gennem etableringen af Østlig Ringvej, at investere store summer og CO2-budget i at fastholde og udbygge det ressource-ineffektive bildominerede mobilitetssystem, som KK ellers har mål om at komme væk fra. I en tid, hvor emissionerne fra vejtransporten ikke falder hurtigt nok, og hvor der er bud efter både fysiske ressourcer og arbejdskraft til omstillingsformål, forekommer projektet derfor utidigt.