

Om Lynetteholm-aftalen af 28. marts 2025

De 28. marts indgik regeringen og Københavns Kommune den nye "Aftale om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm". En aftale, der tilsyneladende skulle binde forskellige løse ender fra Lynetteholmprojektet sammen.

En aftale som vi, undertegnede organisationer, der er samlet i "Alliancen Sæt Lynetteholm på Pause"¹, mener vil lægge kommunen i en politisk og økonomisk benlås og binde byudviklingen i København i årtier frem. Aftalen vil begrænse handlefriheden for Borgerrepræsentationen de næste 40-50 år og få konsekvenser for udviklingen og muligheden for investeringer i kommunens øvrige bydele. På det næste par sider kan du læse en gennemgang af en række kritiske aspekter ved aftalen.

De kendte indsigelser

Lynetteholm-projektet er fra begyndelsen blevet kritiseret for planlægningskaos og for ikke at kunne opfylde de mål, der er sat for projektet. Disse velkendte kritikpunkter står fortsat ved magt:

- Projektet er så enorm en klimabelastning at kommunens CO2-reduktionsmål ikke kan lykkes
- Lynetteholm kystsikrer ikke København, men skal selv sikres mod stormflod
- Lynetteholm bliver ikke hjem for billige boliger, for kravet til indtægterne fra grundsalg er for højt
- Halvøen vil ikke give mindre trængsel og trafik, men tværtimod øge trafikmængden
- I de næste 30-40 år vil byen og ikke mindst Amager være påvirket af jordkørsler og anden tung trafik
- Lynetteholm forurener østkysten af Amager, Øresund og bremser saltindstrømningen til Østersøen

Det eneste, Lynetteholm lykkes med, er at udgøre et stort jorddeponi til overskudsjord. Men det sker på bekostning af en blokering af Kongedybet.

Der er blevet anvist fagligt funderede alternativer til Lynetteholm. Såvel "Tænk os om"-initiativet som de fem finalister i Arkitektforeningens Fingerplan 2.0-konkurrence og Borgersamlingen om Lynetteholm har fremlagt forslag til et København uden Lynetteholm. Regeringen og kommunen har indtil videre afvist overhovedet at tage disse forslag i betragtning.

Hvad gør den nye aftale

Den nye aftale øger indbyggertallet på Lynetteholm fra 35.000 til 50.000. Sammen med 30.000 indbyggere på Refshaleøen og Kløverparken skal den nye Østhavn huse 80.000 indbyggere. Det svarer til en by på størrelse med Esbjerg.

Østhavnen skal trafikbetjenes af metro M5 fra Hovedbanegården til Lynetteholm. Metroen forbindes ikke over til Østerport. Bydelen får desuden et stykke motorvej fra Nordhavn til Lynetteholm. Denne "Østlige Ringvej" ender på Lynetteholm og føres ikke ud mod lufthavnen. Desuden påtænkes 1-2 cykelstier, og muligvis cykelbroer fra Toldbod og Nordhavn, men de er ikke én del af projektet.

De samlede udgifter til infrastruktur og byggemodning af Lynetteholm skal finansieres af salg af byggeretter på mindst 21 milliarder kr., et tilskud på 2,5 milliarder kr. fra kommunekassen, et lufthavnstillæg på metrobilletterne fra 2027 og en prisstigning på alle metrobilletter fra 2036. Udover driftsindtægter fra metroen sker finansieringen ved et statslån på 19,8 milliarder kr., som kommunen skal betale tilbage senest 2070. Staten giver ikke selv en krone til projektet.

¹ Alliancen Sæt Lynetteholm på Pause består af Klimabevægelsen (Kbh.), Dansk Naturfredningsforening (Kbh.), Den Grønne Ungdomsbevægelse, Rådet for Bæredygtig Trafik, Byggestopbevægelsen, Ekstension Rebellion, Bedsteforældrenes Klimaaktion og Byen for Borgerne.

Konsekvenserne af den nye aftale

1. Lynetteholm bliver en trafikal udørk – trængslen i København stiger

Trafikforskere påpeger at infrastrukturen til og fra Lynetteholm specielt og Østhavnen som helhed er stærkt underdimensioneret. Man kan ikke betjene en by på størrelse med Esbjerg med 6-8 vejbaner, én toglinje og nogle få cykelstier. Til sammenligning har Ørestaden med sine 27.000 indbyggere 28 vejbaner, fire togforbindelser, fem buslinjer og et stort antal cykelstier.

Biltrafikken til og fra Lynetteholm vil især ske via Østlige Ringvej (et stykke motorvej fra Nordhavn til Lynetteholm), som samtidig skal betjene 40.000 indbyggere på Nordhavn. I dagtimerne vil Nordhavnsvej, Lyngbyvej og dele af Helsingørmotorvejen ofte være tilstoppede. I stedet vil trafikken blive presset over på Ring 3 og ind mod Københavns indre bydele, Knippelsbro og Langebro og Amager, som vil opleve mere trængsel.

Metroen kan højst tage 9.000 passagerer i timen, og alle, der skal med tog til Lynetteholm skal rejse via Hovedbanegården. Turen derfra og til Lynetteholm vil tage lige så lang tid som det tager at komme fra Høje Tåstrup til Hovedbanegården.

2. Indtægterne fra grundsalget svigter – byen står med regningen

Som følge af beliggenheden (ringe og tidskrævende trafikbetjening, få grønne områder og lokale idræts/fritidstilbud, høj eksponering for stormflod) bliver byggegrundene på Lynetteholm ikke attraktive. Hverken for erhvervsaktive beboere eller virksomheder, som kan finde mere attraktive grunde eller ejendomme andre steder i København eller omegnskommuner. Aftalen forpligter København til hurtigst og inden 2080 at afdrage mindst 19,8 milliarder kr. til staten. Ifølge aftalen skal København præstere en nettoindtjening på 21 milliarder kr. på salg af byggeretter.

For at sætte det i perspektiv, tjente København (via By & Havn) netto på 2,6 milliarder kr. på de 15 år fra 2007-2015. Nu skal der indtjenes 21 milliarder på 55 år. Indtjeningen skal accelereres med cirka 220%. Mislykkes det, og det er højst sandsynligt, skal kommunen dække 50% af underskuddet, mens staten dækker 50%.

Hvis driftsindtægterne fra metroen svigter eller anlægget af metroen bliver dyrere end påregnet, er det også københavnernes, der skal dække det underskud. Da befolkningstallet på Lynetteholm næppe når den forventede størrelse er et sådan underskud desværre meget sandsynligt.

3. Udviklingen i København hypercentraliseres – metro til andre bydele er usandsynlig

Ifølge planerne bliver Lynetteholm den tættest bebyggede bydel i kongeriget. Med 50.000 indbyggere på 2,8 km² skal Lynetteholm bebygges cirka dobbelt så tæt som Ørestaden, der huser 27.000 indbyggere på 3,1 km². Lynetteholm bliver meget tættere end Nørrebro, og de fleste ved at Nørrebro jo ikke lige frem flyder over med grønne områder, boldbaner og idrætsanlæg.

Aftalen tvinger kommunen til at sætte alt ind for at lykkes med Lynetteholm. Om ikke andet så af økonomiske grunde. I takt med at de allerede kendte udviklingsområder udbygges, vil de administrative, planmæssige, politiske og økonomiske ressourcer i byen blive fokuseret på Lynetteholm. Tendenserne ses allerede i dag, hvor kommunen har oprettet et selvstændigt Lynetteholm-sekretariat. Hvad vil centraliseringen betyde for de eksisterende bydele i København?

Ifølge aftalen skal fase 1 af M5 (fra Kbh. H til Refshaleøen) være færdig i 2036. Derefter skal fase 2 fra Refshaleøen til Lynetteholm bygges inden 2045. Økonomien og ressourcerne til ny metro er

med andre ord låst de næste 20 år. Enhver tale fra politikerne om metro til for eksempel Brønshøj, Hvidovre, Dragør eller Gladsaxe er uden realiteter bag.

4. Demokratiet og det kommunale selvstyre låses i årtier

Aftalen skriver om det fælles ejerskab mellem stat og kommune i By & Havn:

"Parterne forpligter sig til at udøve deres fælles ejerskab med henblik på bedst og hurtigst muligt at generere den forventede indtjening på 21 mia. kr. og herunder først og fremmest at løbende tilbagebetale statens udgifter til infrastrukturen på 19,8 mia. kr., herunder ved at sikre at samtlige af parterne udpegede bestyrelsesmedlemmer arbejder for og bidrager til at tilvejebringe selskabsbeslutninger i overensstemmelse hermed."

Desuden fremgår det at Københavns Kommune forpligter sig til:

"... efter ansøgning fra selskabet bag byudviklingen at udarbejde kommuneplan og byggeretsgivende lokalplaner, der muliggør realisering af de forudsatte bebyggelsesprocenter, i den forudsatte udviklingstakt og med den forudsatte arealanvendelse for områderne ejet af selskabet bag byudviklingen."

Sagt på en anden måde, så er københavnske beslutningstagere bundet af disse forpligtelser fra nu til år 2080. Det vil naturligvis lægge stærke bånd på samtlige kommende budgetaftaler, kommune- og udviklingsplaner og det råderum, der er tilovers for demokratiske beslutninger i byen.

Hvad betyder dette for Københavns fremtid og demokrati

Konsekvenserne af aftalen kan opsummeres således:

- De oprindelige problemer ved Lynetteholmprojektet henstår uløste
- Ny og bedre infrastruktur fokuseres mod Lynetteholm - og ingen andre steder
- Trængslen i København tiltager
- Presserende kystsikring af alle udsatte bydele konkurrerer med Lynetteholm om ressourcerne
- Københavns Kommunes økonomi låses i væsentlig grad til Lynetteholm i årtier
- Målsætningerne i kommunens "Klimastrategi 2035" forbliver illusoriske (som det skete for 2025-klimamålet)
- Udviklingskraften i København suges mod Lynetteholm
- Det demokratiske råderum i byen bliver mindre, for BR, lokaludvalg som alle andre

Det er vigtigt at holde sig for øje at alle disse ulemper er selvforskyldte. Der er udarbejdet klare alternativer til en udvikling af København, som løser de behov byen har for byggegrunde, infrastruktur og kystsikring, og selv jorddeponiet findes der andre løsninger på end at fylde Kongedybet.

Vi håber at alle fortalere for det lokale demokrati København vil gøre deres indflydelse gældende til fordel for en bedre løsning for byen end den som den nye aftale om Lynetteholm udpeger.

På vegne af Alliancen og med venlig hilsen

Kim Benzons Knudsen

Byen for Borgerne

kontakt@byenforborgerne.dk

