



Principaftale om anlæg af Lynetteholmen

Vækst og udvikling i Hovedstaden er til gavn ikke kun for byens borgere, men også for Øresundsregionen og for hele Danmark. Og selv om Hovedstaden i dag står stærkt i den internationale konkurrence med andre nordeuropæiske storbyer, er konkurrencen særdeles skarp. Hvis Hovedstaden fortsat skal være konkurrencedygtig, skal der skabes plads til flere borgere og virksomheder, og der skal skabes bedre mobilitet gennem investeringer i infrastrukturen.

Det er en global tendens, at flere vælger at flytte til de større byer. Det sker også i Hovedstaden, hvor den voksende befolkning har sat boligmarkedet under pres. Stigende boligpriser gør det vanskeligt for unge at etablere sig og presser lavindkomstfamilier ud af byen. Hvis der ikke fortsat er rum til byudvikling, vil prisstigningerne accelerere, og det vil betyde lavere vækst gennem svagere erhvervsudvikling og et mindre fleksibelt arbejdsmarked.

Desuden er varmere og generelt vådere vejr med øget hyppighed, intensitet og varighed af ekstreme vejrbegebenheder samt havvandstigninger som følge af klimaforandringer med til at udfordre Hovedstadens kyststrækninger. Der er i den forbindelse behov for at klimasikre København, blandt andet mod stormflod fra nord.

København er gennem århundreder vokset ved at inddrage og opfylde kystnære vandarealer til nye byområder. Historisk med Christianshavn, der blev anlagt af Christian den Fjerde, og senere med blandt andet Sydhavnen, Nordhavnen og Ørestad, der i dag gennemgår en markant byudvikling.

Regeringen og Københavns Kommune ønsker at sikre, at Hovedstaden også på langt sigt har rum til udvikling. Hovedstaden skal fortsat være et område, hvor det er attraktivt at investere, og hvor det er muligt at arbejde og bo – også for unge, ældre og borgere med lavere indkomster.

Selv om der er bygget meget i Hovedstaden de senere år, er der ikke bygget nok til at matche efterspørgslen, og problemerne må forventes at blive større i de kommende år. Ørestad, Sydhavnen og Indre Nordhavn forventes at være fuldt udbyggede omkring 2025. Herefter vil udbygningsområderne primært være Ydre Nordhavn og Refshaleøen, som dog ikke kan dække behovet for nye arealer på længere sigt. Udviklingen af Refshaleøen vil endvidere være hæmmet af, at der mangler trafikal infrastruktur.

Der er brug for en løsning, der er fremtidssikret frem mod det 22. århundrede.

Regeringen og Københavns Kommune ønsker derfor i fællesskab at anlægge en ny stor ø, Lynetteholmen, der på længere sigt kan udvikles til en ny, attraktiv bydel. Indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholmen vil kunne bidrage til at finansiere metrobetjening af området og etableringen af en Østlig Ringvej. Lynetteholmen vil ligeledes kunne bidrage til at løse en række udfordringer i Hovedstaden, herunder skabe plads til deponering af overskudsjord, sikre arealer til flere boliger og virksomheder, øge lønsomheden af nødvendige infrastrukturinvesteringer, indgå som et led i klimasikringen af København mod stormflod fra nord og give mulighed for at udflytte visse havneaktiviteter, blandt andet krydstogsskibe, fra Inderhavnen.

Kort over Lynetteholmen og Refshaleøen



Anm.: Kortet viser Lynetteholmen (grøn), Renseanlæg Lynetten (gul) og resten af Refshaleøen (rød).

Anlæg af Lynetteholmen

Parterne er enige om – som det første skridt – at gennemføre en VVM-undersøgelse af anlæg af Lynetteholmen, som omfatter opfyld af et areal på ca. 2 mio. m² i Øresund. Grundlaget for etableringen af Lynetteholmen, herunder den selskabsmæssige konstruktion, vil på den baggrund blive fastlagt ved lov. Arealet henlægges til byzone, og Københavns Kommune tilvejebringer efterfølgende det nødvendige lokalplangrundlag, der muliggør den fremtidige byudvikling.

Konkret anlægges Lynetteholmen med spuns i omkredsen, hvor arealet inden for spunsen etableres gennem modtagelse af jord fra byggepladser på samme måde, som det er sket i Nordhavn. Indtægterne fra modtagelse af jord kan finansiere spunsen.

Oprettelse af Lynetteholmen I/S

Der oprettes et nyt selskab, Lynetteholmen I/S, til at forestå anlæg af Lynetteholmen. Selskabet er ved stiftelsen ejet af By & Havn I/S med ca. 53 procent (10/19) og af staten med ca. 47 procent (9/19), således at selskabet samlet er ligeligt ejet af Københavns Kommune og staten.

Lynetteholmen I/S oppebærer indtægterne ved byudviklingen af By & Havns arealer på Refshaleøen og efterfølgende på selve Lynetteholmen. Tilsvarende modtager Lynetteholmen I/S den refunderede mergrundskyld samt undtages for grundskyldsbetaling for usolgte arealer, jf. nedenstående afsnit om økonomi. Lynetteholmen I/S får en økonomisk forpligtigelse til at yde tilskud til etableringen af infrastruktur. Denne forpligtigelse fastsættes af ejerne i enighed på baggrund af den nedenfor nævnte finansielle analyse.

Parternes økonomiske rettigheder og forpligtelser i relation til selskabets aktiviteter fastlægges i overensstemmelse med deres respektive ejerandel. Staten forvalter alene sit medejerskab til selskabet

gennem sit ejerskab til By & Havn. Staten udpeger yderligere ét medlem til By & Havns bestyrelse, således at staten udpeger 3 medlemmer, mens Københavns Kommune udpeger 4 medlemmer, hvoraf formanden udpeges efter aftale med staten.

Anlæg af Lynetteholmen med etablering af Østlig Ringvej og metrobetjening indebærer klare fordele for muligheden for byudvikling på Refshaleøen. Samtidig kræver realiseringen af den nødvendige infrastruktur til betjening af Lynetteholmen, Refshaleøen m.v., at der ydes et væsentligt økonomisk bidrag også fra Refshaleøens Ejendomsselskab A/S og andre private grundejere. Parterne er enige om, at der kan være synergi ved en samordnet udvikling af Lynetteholmen og Refshaleøen. Parterne er på den baggrund enige om at finde økonomisk og juridisk holdbare løsninger, hvorunder Refshaleøens Ejendomsselskab A/S og andre private grundejere kan inddrages for eksempel gennem et kontant indskud, via en partnerskabsordning eller ved at indgå i et fælles selskab.

Mål for langsigtet byudvikling

Det er hensigten at skabe en bydel, der bygger videre på Københavns egenart. Visionen er en bydel med blandede funktioner, grønne parker og ikke mindst vandet på alle sider. Alle beboere på Lynetteholmen vil have tæt adgang til kystlinjen, som skal etableres med kvaliteter, så beboerne hermed sikres adgang til rekreative områder.

Lynetteholmen skal udvikles som en bæredygtig bydel med blandet bolig og erhverv baseret på høje standarder for bæredygtigt byggeri, med fokus på cyklisme og med kollektiv trafik baseret på metrobetjening til Københavns centrum.

Området vil på sigt kunne rumme ca. 2½-3 mio. etagemeter bolig- og erhvervsbyggeri og vil dermed kunne huse omkring 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. Muligheden for at udvikle store nye boligområder centralt placeret i København vil øge boligudbuddet og derved sikre et attraktivt prisniveau for de mange mennesker, der ønsker at bo i de centrale dele af Hovedstaden. Københavns Kommune forventer at anvende planlovens mulighed for udlægning af 25 procent af boligerne som almene boliger.

Økonomi

Parterne er enige om, at etablering af Lynetteholmen inklusive den nødvendige infrastruktur – Østlig Ringvej og metrobetjening – må ske med det udgangspunkt, at der er tale om et projekt, der kan finansieres af egne indtægter (jorddeponering, grundsalg, brugerbetaling i metro og på Østlig Ringvej og bidrag fra andre grundejere samt forskellige driftsindtægter som fx havnedrift, parkering mv.). Anlæg af Lynetteholmen ved spuns og jordopfyld er isoleret set selvfinansierende.

Der gennemføres nærmere undersøgelser af Østlig Ringvej, metrobetjening af området samt finansielle analyser frem mod 2020. På den baggrund vil parterne drøfte den konkrete udformning af projekterne. Statens udgangspunkt for drøftelserne er de økonomisk mest hensigtsmæssige løsninger for infrastrukturprojekterne.

Københavns Kommune tilbagefører grundskyld vedrørende Lynetteholmen samt arealer ejet af By & Havn på Refshaleøen til Lynetteholmen I/S frem til 2070. Endvidere videreføres ordningen fra Ørestad, hvor der ikke betales grundskyld af usolgte arealer til udviklingsselskabet for så vidt angår det nye opfyldningsområde Lynetteholmen samt øvrige arealer på Refshaleøen ejet af By & Havn.

Parterne noterer sig, at de beskrevne infrastrukturprojekter i overensstemmelse med normal praksis ikke er omfattet af det kommunale anlægsloft.

Etablering af klimasikring, ud over hvad der indgår i etableringen af selve Lynetteholmen, ligger uden for denne aftale.

Den videre proces

Regeringen og Københavns Kommune er enige om, at denne aftale skal udmøntes gennem økonomiske, tekniske og juridiske løsninger, der skal afklares nærmere i det videre arbejde.

Det er afgørende, at selve etableringen af Lynetteholmen igangsættes hurtigst muligt, da opfyldningen af området vil tage en længere årrække. Som første skridt gennemfører By & Havn en VVM-undersøgelse af etableringen af Lynetteholmen. På grundlag af VVM-undersøgelsen fremsættes forslag til lov om etablering af Lynetteholmen og om oprettelse af Lynetteholmen I/S.

Oprettelsen af et eventuelt fælles selskab med private grundejere afklares nærmere på baggrund af videre undersøgelser og dialog med de respektive grundejere.

Parallelt med VVM-undersøgelsen af anlæg af Lynetteholmen er parterne enige om at gennemføre følgende undersøgelser med henblik på efterfølgende stillingtagen:

Vejforbindelse

Staten, Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Refshaleøens Ejendomsselskab A/S har igangsat en forundersøgelse af en Østlig Ringvej mellem afslutningen af den kommende Nordhavnstunnel og Amagermotorvejen. Parterne er enige om, at etableringen af et tilslutningsanlæg til betjening af Lynetteholmen skal indgå i forundersøgelsen.

Ud over at betjene byudviklingsområderne vil en Østlig Ringvej muliggøre en omlægning af den trafik, der i dag benytter den østlige del af Ring 2 og dermed reducere den gennemkørende trafik i de centrale bydele.

Parterne er enige om at undersøge en mulig alternativ linjeføring for en Østlig Ringvej i tunnel langs Amagers østkyst til Øresundsmotorvejen ved Københavns Lufthavn, hvormed det også bliver muligt at fredeliggøre eksisterende veje til lufthavnen. Denne undersøgelse gennemføres på samme niveau som den allerede igangsatte forundersøgelse.

Udgifter til anlæg, drift og vedligehold for en Østlig Ringvej forudsættes finansieret gennem brugerbetaling fra trafikanterne, værdien af byudvikling af Lynetteholmen samt bidrag fra andre grundejere.

Forundersøgelsen inklusive alternativet via Amagers østkyst forventes afsluttet i løbet af 2. halvår 2019. Parterne vil herefter aftale den præcise linjeføring og placeringen af øvrige tilslutningsanlæg.

Metrobetjening

Den langsigtede udbygning af Lynetteholmen forventes understøttet gennem etablering af en metroforbindelse, der kan sikre den nye bydel en hurtig og sammenhængende forbindelse med resten af

København. En metroforbindelse vil bidrage med stationsnærhed, der er en forudsætning både for en bæredygtig byudvikling og for værdiskabelsen.

Parterne er enige om at gennemføre en forundersøgelse af metrobetjening af området.

Forundersøgelsen kortlægger bl.a. netto-anlægsomkostninger for en forlængelse af Nordhavnsmetroen under Kronløbet og videre som højbane med stationer på Lynetteholmen. Metroen videreføres til Refshaleøen og eventuelt videre til Kløverparken, såfremt der findes finansiering hertil, herunder gennem finansieringsbidrag fra grundejerne. Der kan også undersøges andre linjeføringer. Forundersøgelsen finansieres af Metroselskabet.

Metroforbindelsen indgår i Metroselskabet på linje med de øvrige metroetaper, og der ændres ikke på ejerandelene i Metroselskabet.

Ny placering af Renseanlæg Lynetten

Det skal undersøges, om BIOFOS A/S kan have interesse i en ændret placering af Renseanlæg Lynetten. I så fald kan Lynetteholmen I/S erhverve arealerne, som i dag anvendes til Renseanlæg Lynetten, såfremt dette kan ske på en for alle parter hensigtsmæssig måde.

Parterne er enige om, at man vil arbejde for, at BIOFOS A/S har et beslutningsgrundlag for på sigt at flytte Renseanlæg Lynetten. Til det formål vil staten tilvejebringe det nødvendige lovgrundlag.

Klimasikring af København

Anlæggelsen af Lynetteholmen kan udgøre et væsentligt bidrag til klimasikringen af København. Det vil som følge af klimaforandringerne i fremtiden være nødvendigt at beskytte København bedre mod stormflod mv. Etableringen af Lynetteholmen kan udgøre et væsentligt element i klimasikringen, idet selve holmen udgør en dæmning fra Refshaleøen frem til Kronløbet ved Nordhavn.

Det skal undersøges nærmere, om krydstogtaktiviteterne på Langelinie med fordel kan flyttes til Lynetteholmen, hvilket miljømæssigt vil aflaste Langelinieområdet, mens der er bedre mulighed for at undgå miljømæssige konflikter i de nye havneområder.

En flytning af kajpladserne for store skibe fra Inderhavnen til Lynetteholmen vil endvidere muliggøre en reduktion af vanddybden i Kronløbet, som vil forenkle og billiggøre en fremtidig stormflodssikring med sluseporte i Kronløbet.

Analyse af finansieringsmuligheder

Parterne er enige om, at når forundersøgelserne af Østlig Ringvej samt metroforbindelse foreligger, vil de finansieringsmæssige muligheder skulle genberegnes med henblik på at indgå aftale herom mellem parterne.

Godkendelse af principaftalen

Aftalen forudsætter ud over godkendelse i Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune og opbakning fra et flertal i Folketinget også tilslutning fra Frederiksberg Kommune i kraft af deres medejerskab af Metroselskabet.