

NOTE

Lars Josephsen/ 15. juni 2025

Aftale mellem regeringen og Københavns Kommune om Byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm (27.3.2025) ¹

AFTALEN – KOMPLICEREDE SAMMENHÆNGE

Baggrund

Aftalen omhandler den omfattende proces omkring Lynetteholm, som i aftalen indgår som en del af det kæmpemæssige ProjektKompleks, der vedrører udvikling af Østhavnen (PKØ). Til 'Østhavnen' medregnes - udover selve Lynetteholm – Østlig Ringvej (ØR), Byudvikling i Østhavnen samt Infrastrukturudbygning i København, herunder en ny metrolinje (M5). Selve navnet 'Østhavnen' leder tanken hen på 'Nordhavnen', og fremtidige forbindelser mellem disse to havneområder omtales i aftalen ². Disse forbindelser indgår således indirekte i projektkomplekset.

De to aftaleparter er ikke forpligtet til at gennemføre en offentlig høringsproces om dokumentet, og dets indhold er tilvejebragt alene gennem en politisk proces ³, Aftalen har ikke været i offentlig høring, og teksten (21 sider) er tungt læsestof. I betragtning af aftalens langsigtede og vidtforgreneede konsekvenser for Københavns fremtidige indretning, er det forventeligt, at der rejses en lang række spørgsmål, som fortjener nærmere afklaring. Langt fra alle aspekter er omtalt i referatet af et møde i BR's ØU, hvor aftalen blev behandlet, og som fandt sted den 8.4.2025 ⁴. En bredere og mere fyldestgørende afklaring kunne bl.a. ske via inddragelse af byens borgere, f.eks. ved gennemførelse af en offentlig høring og en grundig offentlig debat. For uindviede læsere fremstår aftalen som en temmelig uigennemskuelig beskrivelse af forskellige dele af PKØ, - aftalen indeholder mange sammenflettede projekter.

De mange fysiske projekter/projekt-idéer i PKØ har forskellige tidshorisonter (nogle ser frem til 2070), samtidig med, at de (mere eller mindre åbenbart) fremstilles som gensidigt afhængige i et kompliceret mønster. En underliggende ' - og drivende - parameter i byudviklingen er den forventede befolkningsudvikling i Københavns kommune. Den er i aftalen sat til samlet 70.000 beboere og arbejdspladser ⁵. Flere indbyggere medfører behov for flere boliger og arbejdspladser, hvilket igen fører til behov for mere trafikinfrastruktur (bl.a. metroudbygning med M5) og Østlig Ringvej. Begge disse projekter sigter på at øge mobiliteten i hele byen og samtidigt at reducere trængslen igennem bykernen. Finansiering af metroudbygning skal ifølge aftalen sikres gennem salg af byggegrunde, bl.a. på havnenære arealer ved Refshaleøen og senere også arealer på selve Lynetteholm ⁶. Disse grunde ejes i dag af Københavns Kommune eller By & Havn.

¹ <https://fm.dk/media/dwilozda/aftale-om-byudvikling-og-infrastruktur-til-lynetteholm-a.pdf>

² Jf. aftalen, pp 6, 7, 10 og 11

³ Jf. bl.a. indstilling fra Økonomiudvalget til Borgerrepræsentationen på ØU-møde den 08.04.2025. Link: <https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/%C3%98konomiudvalget/m%C3%B8de-08042025/referat/punkt-3>

⁴ Jf. referat af ØU's møde 08.04.2025, hvor aftalen blev behandlet. Link: <https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/%C3%98konomiudvalget/m%C3%B8de-08042025/referat/punkt-3>

⁵ jf. Notat fra Økonomiforvaltningen *Ajourføring af antal beboere og arbejdspladser mv. i Østhavnen* (03.04.2025)

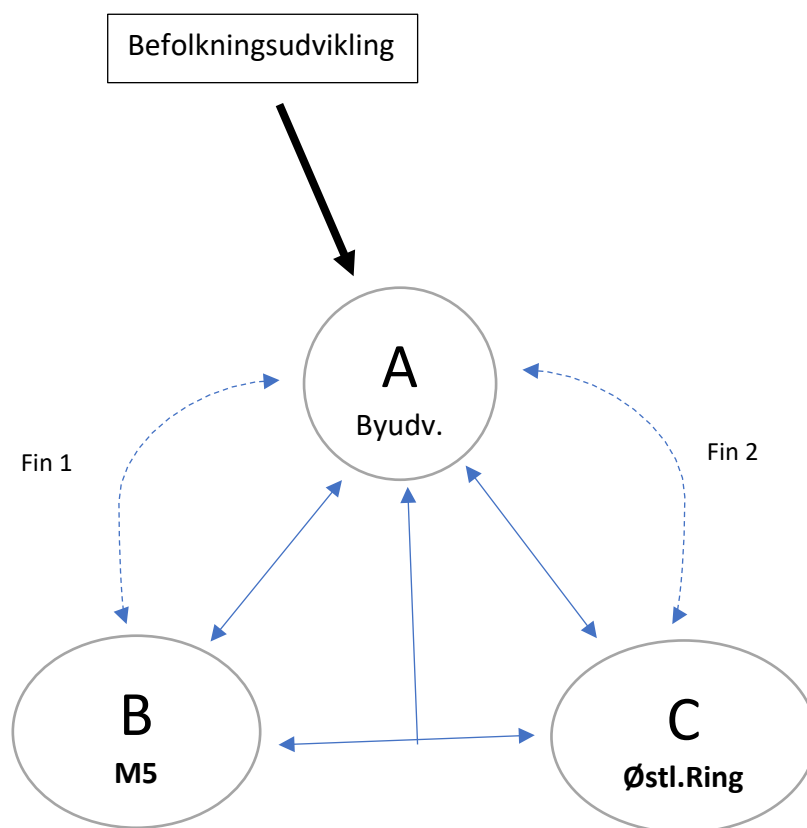
⁶ Jf. aftalen, p 14

Idet den forventede befolkningsudvikling er en grundpræmis for PKØ, kan nogle iøjnefaldende komponenter i aftalen skitseres således: Der er tre store fysiske projekter: Projekt A (byudvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm by), Projekt B (Udbygning af ny metrolinje, M5) og projekt C (etablering af Østlig Ringvej, fase 1, – som skal muliggøre projekt A). Disse tre projekter er indbyrdes forbundne. Se også figuren nedenfor.

De tre projekter befinder sig i meget forskellige faser med hensyn til politisk beslutning og projektrealisering. F.eks. er Lynetteholm-projektet (delvist) lovfæstet, Østlig Ringvej er et fælles 'ambitionsprojekt' for Københavns Kommune og staten, mens M5-projektet pt. er i offentlig høring. Københavns langsigtede byudvikling repræsenterer perspektiver, der på ingen måde er udtømmende beskrevet, selv i f.eks. den nyeste byplan for København *Fremtidens klimavenlige hovedstad* (kp24). Udover de fysiske projekter beskriver aftalen nogle ejerskabsmæssige forhold, samt organisatoriske og finansielle modeller og overvejelser vedrørende projekterne A, B og C, som gør det samlede billede af de indre bindinger i aftalen yderligere kompliceret.

Konklusion

Aftalen er et centralt dokument for forståelsen af regeringens og bystyrets nuværende planer for Københavns langsigtede udvikling frem mod 2070. Dokumentet giver kun ringe mulighed for, at offentligheden kan følge med i planlægningsprocessen, som i den grad mangler transparens. Der er behov for en målrettet dialog med københavnernes om aftalens perspektiver.



Figur. Skitse af nogle sammenhænge mellem aftalens projekter

