

Referat af borgermødet for Lynetteholm den 30.04.2019

Godt 100 borgere deltog i mødet om Lynetteholmen. Kort for inden mødet var der kommet afbud fra Stadsarkitekt Camilla van Deurs, ligesom adm. direktør for By & Havn Anne Skovbro havde meldt afbud. Salgs- og udviklingsdirektør Michael Soetmann deltog i stedet for Anne Skovbro.

Selve mødet

Poul Cohrt, formand for Christianshavns Lokaludvalg, bød velkommen. Dernæst introducerede han regeringens og Københavns Kommunes plan om at etablere Lynetteholmen og baggrunden for, at Christianshavns Lokaludvalg havde arrangeret mødet. Tillige bød Poul Cohrt de tre oplægsholdere velkommen.

Dernæst fulgte de 3 oplæg af ca. 20 minutters varighed fra:

1. Michael Soetmann, By & Havn:
Planer for boligstruktur og –sammensætning mm.
2. Otto Anker Nielsen, DTU Transportafdeling:
Planer for offentlig transport og trafik
3. Jacob Høst-Madsen, DHI:
Klimasikring og vandmiljø

Nedenfor er gengivet hovedpunkter fra de forskellige oplægsholdere – dog opfordrer vi til at man selv klikker sig igennem de forskellige oplæg i power points som blev vist til mødet.

1. oplæg: Michael Soetmann om planer for boligstruktur mm.

Michael Soetmann fortalte:

- at den oprindelige plan om at bygge en ø Øresund, a la Lynetteholm-projektet går tilbage til 1970erne.
- At argumentet for at bygge øen i dag bl.a. er behovet for udbygning af boliger – så boligpriserne i byen kan holdes nede, samt en trafikal omfartsløsning – hvor man placere østlig ringvej, så det passer til byudviklingen. Endelig mangler man steder, hvor man kan deponere jord fra de mange byggeprojekter i København.
- Det er ikke afgjort, hvordan øen skal se ud. Byggeri og form er ikke bestemt. Der er volume-studier i øjeblikket, som handler om at undersøge, hvordan øens form kan se ud. De tegninger, som er offentliggjort af Lynetteholmen, er ikke nødvendigvis et udtryk for, hvordan øen kommer til at se ud – eksempelvis vil den badestrand, som er tegnet på et af billederne være en uhensigtsmæssig placering, da vandforholdene her er dårligt egnede til en strand.
- Udformningen af øen er det første, der skal tages stilling til. Der vil blive afholdt arkitektkonkurrencer først om den overordnede form, og når man når længere hen i forløbet, vil man så afholde konkurrencer om udformningen af kvarterer på øen mm.

- Kort sagt, man kan ikke beslutte alle ting her og nu – de enkelte bykvarterer vil først besluttes hen ad vejen og man kan eksempelvis godt forestille sig, at der kommer kanaler ind i holmen.
- Der er lidt flere etagemeter på Lynetteholmen end på Nordhavn.
- Man påtænker at den yderste del af Lynetteholmen kan erstatte den nuværende ankerplads for krydstogtskibe ved Langelinje.
- Der vil være indtægter for jorddeponiet
- Der vil blive nedsat et underselskab under By & Havn, hvor ejerforholdene vil blive delt 50/50 % mellem Københavns Kommune og staten

Tidsplan:

- Til efteråret starter man en VVM-undersøgelse. VVM – er en miljøundersøgelse, som bl.a. også kigger på vandforhold og transportforhold – eksempelvis for jordtransporterne. By & Havn har erfaringer fra Nordhavn og ved at det er en udfordring med jordtransporterne. Lastbiler vil primært blive brugt men man undersøger også søvejstransport.
- I slutningen af 2020 regner man med, at man har et bud på, hvordan metrolinjeføringen skal se ud samt den østlig ringvej. Dvs. at her vil VVM-undersøgelsen også være færdig.
- I 2022 starter man med jordopfyldningen - man bygger fra syd mod nord.
- I 2035 regner man med, at metro og østlig ringvej kan tages i brug.

2. oplæg: Otto Anker Nielsen om planer for offentlig transport

Otto Anker Nielsen, som er professor i trafikplanlægning på DTU, redegjorde for udfordringerne med trafik til og fra Lynetteholmen mm. og trafikplanlægning generelt.

- Udgangspunktet for trafikplanlægningen i København er en formodning om en befolkningstilvækst på 79.000 og 51.000 nye arbejdspladser over de næste 10 år.
- Der vil opstå kapacitetsproblemer. Man skal tænke langsigtet og i at nye trafikløsninger kan udvides på sigt. Give mulighed for at trafikken kan tilpasses byudviklingen.
- Brugerbetalingen kan styre store dele af trafikflowet på vejene – betalingen er afgørende for, hvordan trafikken arter sig og kan bidrage til at den østlige ringvej via Lynetteholmen ikke sander til.
- Placeringen af brugerbetalingen vil bestemme hvor "vandskellet" vil gå i forhold til trafik mod syd og mod nord gennem den Indre By og hvor meget der vil gå via den østlige ringvej.

- Passagerer foretrækker metroen – den står øverst på præferencelisten over offentlige transportmuligheder. Det skyldes at den er stabil og hurtigt. Dog opleves skift og trængsel, som noget negativt. Det kan ændre præferencen og forkærligheden for metroen, og dette perspektiv skal man naturligvis have med i betragtningen, når man planlægger metroen.
- Hvis Lynetteholmen skal have en god kollektiv betjening, så gælder det om bygge en metro, hvor man kan komme fra A-B uden for mange skift, at der er hurtig adgang fra centrum og S-banen – at det er let at komme på både nordfra og sydfra. Hvis linjeføringen kunne aflaste den eksisterende metro i havnesnittet, vil det være en bonus.
- Mange steder i byen er der allerede trængsel. Så hvordan kan en kraftig byudvikling løses uden at den østlige omfartsvej sander til i trængsel?
 - o Beboere arbejder, handler og har fritidsaktiviteter lokalt
 - o Tunnelafgift for bil kan tilskynde dette
 - o Effektiv kollektiv trafik
 - o Gode forbindelser for cykeltrafik og gående
 - o Trængslen og/eller betalingen balancerer trafikken
- Opfordring: Hvorfor laver man ikke samlet plan for trafikken i stedet for, at det på nuværende tidspunkt er to forskellige udvalg der arbejder med trafikløsningerne. Det er anlægstekniks meget dyrt og dumt IKKE at planlægge forbindelserne samtidig og i sammenhæng.
- Forslag: drop containerhavnen i Nordhavn. Det er problematisk med trafikforholdene mellem den og den planlagte industrihavn med de 9 øer i Avedøre. Udvid i stedet Peberholm mellem Malmø og København og etabler containerhavn der.

Oplæg 3: Jacob Høst-Madsen, om Klimasikring og vandmiljø

Jacob Høst-Madsen, som er koncerndirektør i DHI, fortalte, at DHI hjælper By & Havn med viden om klimaforholdene omkring Lynetteholmen. Hans hovedpointer var:

- At man i udarbejdelsen af Lynetteholmen skal arbejde med naturen. Det er i sidste ende den der, der bestemmer, hvordan landskabet former.
- Men omvendt ved man så meget om vandmiljøet omkring Lynetteholmen, at man på forskelligvis, ved hvordan man kan tage højde for vand- og naturforholdene som gør sig gældende i området. Dvs. man kan manipulere / planlægge sig ud af mange ting – og der er mange ting at tage højde for.
- At klimasikring handler om risikovurdering og beslutning. Man skal beslutte hvilken risiko man er villig til at tage og bygge konstruktionerne derudfra. Eksempelvis var stormen Bodil en 500 års hændelse – men ved havstigninger på ca. 30 cm vil Bodil blive en 40 års hændelse.
- Etablering af sluser ved Lynetteholmen kan – sammen med slusen i Sydhavnen - bidrage til at klimasikre Københavns havneområde, men f.eks. ikke kyststrækningerne langs Amager.

- En ulempe ved klimasikringen med sluser er at vandudskiftningen i Københavns havn vil ske langsommere, hvilket kan gå ud over vandkvaliteten i havnen.

Spørgsmål og kommentarer:

- **Har vi et kloaksystem med kapacitet til de mange tilflyttere og hvad med grundvand nok?**

Michael: Lynetteholmen vil få sin egne kloaksystemer. Det vil jeg ikke være bekymret for og samtidig vil jeg heller ikke være bekymret for drikkevandet – vi har gode depoter i Danmark.

- **Trafikken gør mig bekymret – det er en fin pointe at lave en bedre sammenhæng mellem industrigods- og havnetransport.**
- **Hvad kom først ideen om Lynetteholm eller havnetunnelen? Det er lidt som hønen og ægget. Hvis man havde en anden planmyndighed, kunne man så forestille sig Lynetteholmen ville være et andet sted?**

- *Otto: Det er i og for sig meget klogt at tænke en ny bydel i forhold til kollektiv trafik – alternativt vil man bygge i forstæderne som bruger biltrafik.*

- **25 % skal være til almene boliger – men ingen har råd til det, så er man i gang med at lave en rigmandsghetto?**

- **Bliver det dyrere eller billigere i alt almindelighed at klimasikre?**

- *Jacob: Klimamæssigt undersøger man, om man kan bygge mere i træ, men det er brandmyndighederne ikke så glade for, som andre steder.*

- **Atmosfære og miljø – kan man ikke skabe et attraktivt miljø – Lynetteholm har ikke noget torv?**

Michael: Som sagt er de billeder og tegninger af Lynetteholmen ikke nødvendigvis et udtryk for, hvordan øen kommer til at se ud. Det er rent teoretisk. Der vil blive afholdt arkitektkonkurrencer for udformningen af øen.

- **Hvad sker der med strømforholdene i Øresund?**

- *Jacob: Historisk er meget af København bygget på jordopfyldninger – hele Christianshavn eksempelvis. Strømmen vil kun i meget begrænset omfang blive påvirket.*

- **Vi taler om Lynetteholmen som en kendsgerning, er det noget vi ønsker eller noget vi gerne vil imødegå?**

Michael: Det er et politisk spørgsmål jeg ikke kan svare direkte på, men de beregninger vi ligger inde med peger på at boligpriserne vil stige i takt med befolkningstilvæksten i København. Langt

størstedelen bor under 10 kilometer fra deres arbejdsplads i de nye byområder. Det er kun halvdelen i Nordhavn som har egen bil.

- **Har man gjort sig nogle overvejelser over jordopfyldninger – hvad ligger bag?**
- **Anden infrastruktur – hvor gode vil I være til at sikre den øvrige infrastruktur, som ikke er så synlig?**
Michael: I Nordhavn tænker man varmepumper, som en del af varmeforsyningen – hvad angår affald arbejder man med centralt sug, så man ikke skal bruge skraldebiler hen til bygninger for at hente skrald.
- **Er det en god ide at gøre byen større? Attraktive boliger med havudsigt har vi jo allerede men de bliver sjovt nok ødelagt nu af andre boliger med havudsigt.**
- **CO2 niveauet – hvad er By&Havns ambitionsniveau?**
- **Det er skræmmende med øen – og Ottos konklusion var bekymrende med trafikken. Halvdelen må være rekreativt område?**
- **Boligpriserne er ikke faldet de sidste mange år og i den periode er der bygget meget i København – så det er en påstand, der provokerer mig.**
- **Underselskabet der skal varetage etableringen af øen - hvordan er det kommet i stand og er det vedtaget?**

Michael: Det står i principaftalen.

- **Hvorfor skal omfartsveje i København betale for en havnetunnel – det er en mærkelig konstruktion og staten burde betale – lige som i Jylland?**
- **Hvad vil den østlige ringvej betyde for trafikken i indre by og København?**

Otto: Det vil give en stor aflastning af Indre By, men på Amager vil man få mere trafik – når man laver en ny ø, vil der komme dobbelt så meget trafik – men det vil sandsynligvis give en aflastning på trafikken i Indre By. Det korte svar er, at Gentofte og Amager vil få mere biltrafik. Jeg synes man skal skæve til Holland – der er man god til at udvikle lignende byområder – men her lægger man vægt på cykellister og gående. Det er afgørende at den mulighed også bliver styrket.

- **Hvad hvis man bygger trafik i overfladen?**

Michael: De planer, jeg har set, går vejen på Vestamager under jorden.

- **Forlandet og Raffinaderivej er allerede farlige veje – hvilke konkrete løsninger er der på trafikken her og hvordan indgår Refshaleøen i projektet?**

- **Hvad vil der ske med vandet ved Lynetten? Er det sandsynligt at Lynettehavnen bliver lukket af, når der skal være en motorvej?**

Jacob: det ved jeg ikke på stående fod, men besejlingsforhold er meget velbeskrevet, så det har vi mulighed for at tage højde for.

Michael: By & Havn laver erstatningshavn til havnen ved Nordhavn. Det vil man også gøre her hvis det bliver nødvendigt.

...

Efter de tre oplæg var der mange spørgsmål og kommentarer fra de fremmødte tilhørere.

Spørgsmålene og kommentarer omhandlede følgende:

- Vil kloaksystemet have kapacitet til at omfatte 35.000 nye borgere på Lynetteholmen?
- Vil der være grundvand nok?
- Det er en god idé at lave en bedre sammenhæng mellem industrigods og havnetransport.
- Der savnes en overordnet planmyndighed for at samtænke byudvikling og trafik.
- Kommer der almene boliger til almindelige mennesker på Lynetteholmen eller bliver det en rigmandsghetto?
- Kan det undgås at nyt byggeri vil belaste klimaet?
- På tegningerne af Lynetteholmen ses der ikke noget torv og der savnes atmosfære.
- Hvilken virkning har Lynetteholmen på strømforholdene i Øresund?
- Er Lynetteholmen og befolkningstilvæksten i København en kendsgerning?
- Hvad er overvejelserne om jordopfyldningen på Lynetteholmen?
- Hvordan sikres anden infrastruktur "under jorden"?
- Der er allerede attraktive boliger med havudsigt, men med Lynetteholmen bliver den havudsigt ødelagt af andre boliger med havudsigt. Er det en god idé?
- Hvad er By & Havns ambition m.h.t. Lynetteholmens CO₂-aftryk?
- Bliver der tænkt rekreative områder ind i Lynetteholmen?
- Det hævdes ofte at boligpriserne vil falde når der bygges flere boliger, men det er ikke sket de sidste mange år selv om der er bygget flere boliger.
- Hvad ved vi om det underselskab, som skal stå for etablering af Lynetteholmen?
- Hvorfor skal brugerne betale for en havnetunnel? Det burde være staten, ligesom med veje i Jylland.
- Hvad vil den østlige ringvej betyde for Indre By og København?
- Anlægges den østlige ringvej over jorden?
- Hvordan indgår trafikken til og fra Refshaleøen i Lynetteholm-projektet?
- Hvad vil der ske med vandet ved Lynetten? Vil lynettehavnen blive lukket?

De tre oplægsholdere gjorde sig umage med at søge at besvare spørgsmålene. Bl.a. blev det oplyst, at der vil blive afholdt en arkitektkonkurrence om udformningen af Lynetteholmen, at kapaciteten hv.a. kloakering, vand og underjordisk infrastruktur vurderes at være tilstrækkelig, at der vil blive søgt nye løsninger på varmeforsyning og affaldsafhentning samt klimavenlige måder at bygge på, at planerne for den østlige ringvej er at lægge den under jorden, at den østlige ringvej vil give en stor aflastning for trafikken i indre By, men at Gentofte og Amager vil få mere trafik ved til- og afkørsler

fra ringvejen, at man bør skæve til Holland for at finde løsninger for cyklister og gående, at strømforholdene i Øresund kun påvirkes i begrænset omfang og at der om nødvendigt til blive etableret en erstatningshavn til Lynettehavnen.

Hvad angår varetagelse af etableringen af Lynetteholmen og det selskab, som vil få ansvaret herfor, henvistes til den principaftale, som regeringen og Københavns Kommune indgik forud for lancering af projektet i oktober 2018.

Som afslutning takkede Poul Cohrt de tre oplægsholdere for deres meget informative præsentationer og de mange tilhørere for god spørgelyst og de mange relevante kommentarer, som Christianshavns Lokaludvalg vil notere sig.