

Til punkt 4
Svar fra Økonomiforvaltningen

Fra: Sebastian Juel Frandsen

Sendt: 25. april 2025 15:35

Emne: SV: Christianshavns Lokaludvalg med spørgsmål vedr. aftalen om byudvikling og infrastruktur i forbindelse med Lynetteholm

Kære Asbjørn

Find herunder svar på jeres spørgsmål om aftale om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm

1. Finansiering

Økonomiforvaltningen bemærker, at der er indgået en politisk aftale, hvor anlæg af metrolinje M5 og 1. etape af Østlig Ringvej primært finansieres af byudvikling i Østhavnen. Derudover bidrager Københavns Kommune og tillæg på den kollektive transport.

Dermed bliver der etableret en ny metrolinje, der løser kapacitetsudfordringerne i det eksisterende metronet, betjener dele af Amager, der ikke har metro i dag og samtidig betjener de nye byudviklingsområder i Østhavnen.

Det kan bemærkes, at staten påtager sig halvdelen af risikoen, såfremt der ikke realiseres dividender fra byudvikling for de 19,8 mia. kr., som indgår i projektøkonomien. Ligesom staten påtager sig risikoen for evt. fordyrelser af anlægget af Østlig Ringvej. I forhold til spørgsmål om, hvorfor staten ikke bidrager med yderligere finansiering, må dette spørgsmål stilles til regeringen.

Det skal desuden bemærkes, at antallet af beboere og arbejdspladser i Østhavnen løbende er blevet justeret siden principaftalen om Lynetteholm blev lanceret i 2018. Med en bebyggelsestæthed på 115 % på Lynetteholm vil man få en oplevet tæthed, der minder om Nordhavn, når den er fuldt udbygget.

Det er desuden muligt at finde en uddybning af disse tal i vedhæftede notat om Ajourføring af antal beboere og arbejdspladser i Østhavnen

Til punkt 4

Svar fra Økonomiforvaltningen

2. Dokport i kronløbet

Økonomiforvaltningen bemærker, at det er korrekt, at afstanden mellem Lynetteholm og Nordhavn er kort nok til, at der på sigt kan etableres en dokport, der fungerer som en sluse på den måde, at den kan lukkes ved højvande eller stormflod og dermed holde vandet ude.

Den indgåede aftale omhandler byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm og dermed ikke stormflodssikringen af København.

Dokporten er først relevant på et senere tidspunkt, og der er derfor endnu ikke besluttet et teknologivalg for port-løsningen. Beregningen af det optimale anlægstidspunkt for portløsningen indgår i Københavns Kommunes risikostyringsplan.

Der henvises desuden til arbejdet med forundersøgelse af stormflodssikring af København, som Sund & Bælt udfører for Transportministeriet, og det kan bemærkes, at der endnu ikke er taget stilling til finansiering: Forundersøgelse af stormflodssikring af København

3. Metro M5

Økonomiforvaltningen bemærker, at der i aftalen er noteret, at det er muligt for parterne at foretage tilkøb vedrørende linjen, fx at metrolinjen føres i tunnel fra Prags Boulevard til stationen Lynetteholm N, såfremt den pågældende part anviser finansiering hertil.

Derudover bemærker forvaltningen, at metrolinje M5 er etapedelt således, at strækningen langs Margrethholm og Margretholm Havn først skal åbne i 2045 og dermed skal anlægges cirka 10 år senere end etape 1. Anlægsperioden forventes derfor at starte efter 2036.

Hvis der på nuværende tidspunkt skulle vedtages en tunnelloøsning mellem stationen v/ Prags Boulevard Øst (Kløverparken) og v/ Refshaleøen, ville det have en anlægspris på ca. 1,9 mia. kr. og en restfinansiering på ca. 1,5 mia. kr. Det ville være et beløb som Københavns Kommune ville skulle afsætte ved aftaleindgåelse. Det ville desuden være et beløb, der ville skulle tages fra anlægsrammen.

Til punkt 4

Svar fra Økonomiforvaltningen

En letbaneløsning er ikke blevet undersøgt, eftersom letbane som transportmiddel på denne strækning blev fravalgt af Borgerrepræsentationen ved undersøgelsen Kollektiv Infrastruktur i København i 2017.

4. Østlig Ringvej

Økonomiforvaltningen bemærker, at det er noteret i aftalen, at der med anlæg af alene den første etape af Østlig Ringvej kan være behov for yderligere foranstaltninger for at sikre afviklingen af trafikken til og fra Lynetteholm, fx ved at lukke vejforbindelsen for gennemkørende trafik over Refshaleøen.

Der er desuden igangsat miljøkonsekvensvurdering af en opgradering af Refshalevej til en to-sporet vej med cykelsti og fortov.

Første etape af Østlig Ringvej er en forudsætning for byudviklingen på Lynetteholm. I aftalen indgår desuden en fælles ambition mellem parterne om en fuld Østlig Ringvej, da anden etape af Østlig Ringvej vil yde et nødvendigt bidrag til at løse de trafikale udfordringer i København, herunder 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.

Brugerbetaling på Østlig Ringvej er tidligere blevet undersøgt og er fravalgt, da det ville medføre, at færre ville benytte ringvejen. Dermed ville man ikke få den aflastning af de indre dele af København, som Østlig Ringvej uden brugerbetaling forventes at kunne bidrage med.

I forbindelse med delaftale til budget 2021 om Lynetteholm indgået på Rådhuset har partierne bag budgetaftalen noteret, at ifm. anlæg af Østlig Ringvej er der enighed om at flytte yderligere trafik ud i Østlig Ringvej, herunder særligt tung trafik, ved hjælp af trafiksanering. Der er endnu ikke vedtaget tiltag herom.

Miljøkonsekvensvurderingen for Østlig Ringvej forventes færdig medio 2026 og vil derefter komme i høring. Det kan desuden noteres, at der i aftalen står beskrevet, at anlægslove for infrastrukturen først kan vedtages, når miljøvurderingerne er afsluttede, og der har været offentlige høringer, hvor borgere, erhvervsliv og øvrige interessenter har mulighed for at afgive høringssvar

Til punkt 4

Svar fra Økonomiforvaltningen

5. Infrastruktur

Økonomiforvaltningen bemærker, at det står i aftalen, at Københavns Kommune vil stå for at etablere en cykelbro mellem Østerbro og Refshaleøen, som kan understøtte en god cykelinfrastruktur til Lynetteholm og dermed ikke en pendulfærge.

De kort, der henvises til ift. Qvintus omhandler, hvilke matrikler der indskydes i selskabet og omhandler derfor ikke fredninger. Der er ikke ifm. aftalen udarbejdet selvstændige kort over fredninger, men det kan oplyses, at der skal ske afløftning af fortidsminder og fortidsmindebeskyttelseslinjer generelt i Østhavnen som følge af aftalens ordlyd herom på s. 5.

En evt. kanal syd for Refshaleøen er ikke en del af aftalen om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, og derfor indgår den ikke i materialet. Det kan desuden bemærkes, at der stadig udestår mange beslutninger om den konkrete, videre planlægning af byudviklingen og den lokale infrastruktur i Østhavnen.

6. By & Havn

I den oprindelige principaftale om Lynetteholm fra 2018, bemærkes det, at "parternes økonomiske rettigheder og forpligtelser i relation til selskabets aktiviteter fastlægges i overensstemmelse med deres respektive ejerandel. Staten forvalter alene sit medejerskab til selskabet 3 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."

Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune og staten med aftalen indgår i et fælles projekt, der udvider By & Havns samlede portefølje. Samtidig påtager staten sig halvdelen af risikoen, såfremt der ikke realiseres dividender fra byudvikling for de 19,8 mia. kr., som indgår i projektøkonomien.

Den endelige selskabsorganisering under By & Havn I/S skal afklares og afdækkes medio 2025.

7. Renseanlæg Lynetten

Til punkt 4
Svar fra Økonomiforvaltningen

Økonomiforvaltningen bemærker, at fremtiden for BIOFOS' renseanlæg på Refshaleøen skal beslattes af ejerne, herunder stillingtagen til finansiering. Det fremgår af aftalen, at staten vil tilvejebringe det nødvendige lovgrundlag, hvis BIOFOS træffer beslutning om at flytte Renseanlægget Lynetten.

Med venlig hilsen

Sebastian Juel Frandsen
Specialkonsulent
Lynetteholmssekretariatet

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1
1550 København V