

Drop byudvikling på Lynetteholm og lav i stedet en plan for hele hovedstaden, som er fleksibel og i økonomisk, miljømæssig og social balance.

Forudsætningerne bag Principaftalen om Lynetteholm fra oktober 2018 har ændret sig afgørende:

- Havet stiger mere og hurtigere end forventet, og vi skal leve med vandet overalt. Prognoserne for sikringsniveauet steget fra 4 meter til 7,5 meter. Yderligere acceleration udelukkes ikke
- Befolkningen udvikler sig meget anderledes end forventet. Som det ser ud nu skal 55% af befolkningstilvæksten i Danmark de næste 35 år ske indenfor Københavns kommunes grænser? Det er hverken realistisk eller ønskværdigt og dermed er Lynetteholm overflødig.
- Økonomien i projekterne har vist sig ikke at være selvfinansierende som det var håbet og forudsat. Tværtimod er kursen sat imod meget store udgifter, som pt. placeres i gældstyngede selskaber som By & Havn og Metroselskabet. I sidste ende lander regningen hos skatteyderne.
- Projektet fremviser en række design- og miljømæssige problematikker, som forbliver ubesvarede som for eksempel placeringen af rensningsanlægget Lynetten og de sandsynlige konflikter mellem Lynetten, Østlige Ringvej, spildevandsudløb og måske ny hovekloak, stormflodsporten og metro samt påvirkning af havmiljøet i et ukendt og ikke-beregnet omfang etc.

Principaftalens Lynetteholm (her kaldet Lynetteholm 1.0.) var tænkt som et stort samlet greb med et 50-årigt perspektiv, men klimaforandringerne, demografien og andre forhold har overhalet den oprindelige vision. Samtidig er belastningen fra jordkørsel et dagligt minde om, at borgerne ikke har ønsket dette projekt. Situationen kalder på en modig beslutning hos parterne bag Lynetteholm om at genåbne principaftalen og overveje, hvordan et ansvarligt og realistisk alternativ kunne se ud.

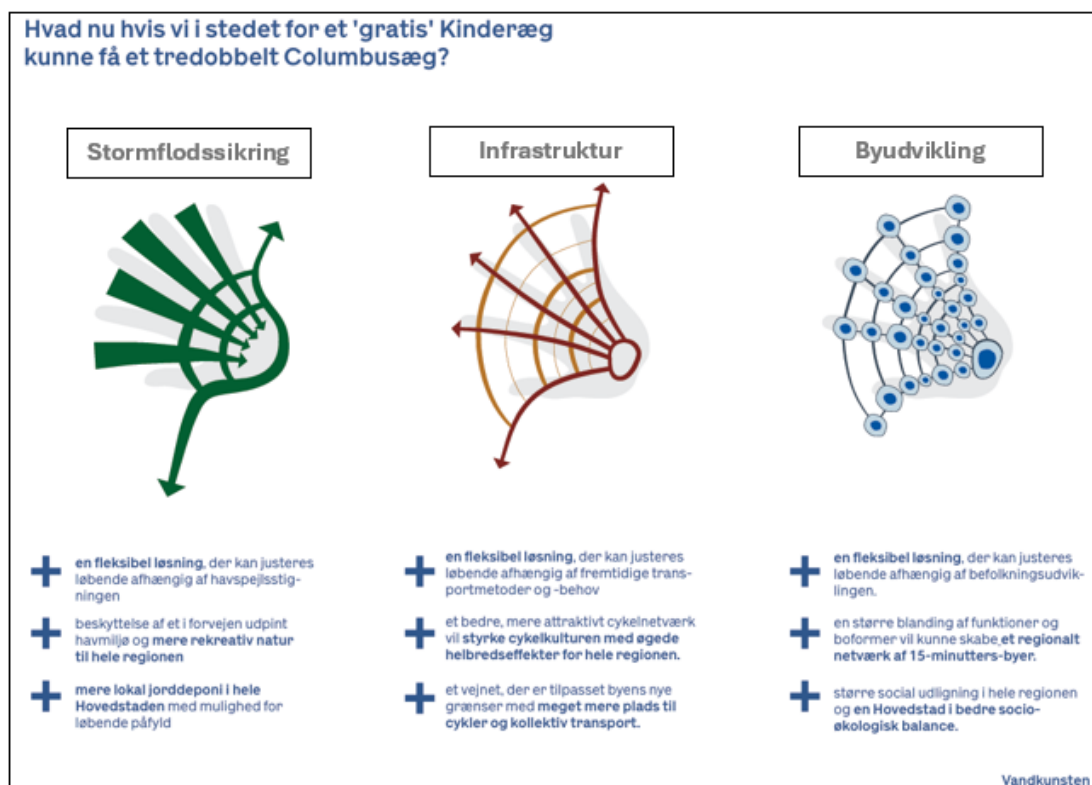
Dette dokument er [foreningen Byen for Borgernes](#) bud på dette. Det baserer sig på analyser, forslag og ideer af ingeniører, arkitekter, havekspertter og byplanlæggere bag ”[Tænk os om-initiativet](#)” samt Tegnestuen Vandkunstens projekt [København 2070](#), der bygger på det samme grundlag som tegnestuens prisvinder i [Fingerplan 2.0-konkurrencen](#).

”Tænk os om” peger på at der skal arbejdes med skalerbare løsninger, der ser hele Hovedstaden som et sammenhængende bolig- og arbejdsmarked med en forbundet infrastruktur. Den tankegang tilslutter Byen for Borgerne sig, og vi fremlægger her en række mulige byggesten, der kan tilvælges som alternativer til den kriseramte Lynetteholm-aftale.



Alternativet til Lynetteholm 1.0 kan sammenfattes i disse punkter

1. Byg boliger og erhverv nær ved eksisterende infrastruktur, i Københavns Kommune og i hele Hovedstaden. Analyser viser at der er plads til boliger til op imod 260.000-300.000 nye borgere.
2. Bevar Lynetteholm som ægte stormflodssikring og gør det til en integreret del af stormflodssikringen af hele København. Træk perimeteren tilbage mod Trekroner og ud af Kongedybet. Skab Københavns nye grønne voldanlæg.
3. Anlæg M5-metroen fra Hovedbanegården til Refshaleøen for at få den nødvendige kapacitet over havnesnittet. Moderniser og opgrader S-togslinjerne med metrolignende teknologi. Anlæg en eksprestunnel fra Hellerup eller Emdrup via Rigshospitalet til Hovedbanegården. Tænk i øvrigt BRT og Letbaneløsninger. Trafiksaner København.
4. Overskudsjord bliver en knap ressource. Der er behov for en bæredygtig anvendelse af hovedstadens råstofressourcer. Med stigende begrænsninger i forhold til sandsugning i Øresund og reduceret nybyggeri i fremtiden, er der brug for at reservere al tilgængelig overskudsjord til den fremtidige stormflodssikring af hele hovedstaden.
5. Undgå unødige udgifter og øvrige skadevirkninger – glem Østlige Ringvej og kystnært byggeri. Skab en ny byudviklingsmodel.



Stormflodssikring, bynatur og havmiljø

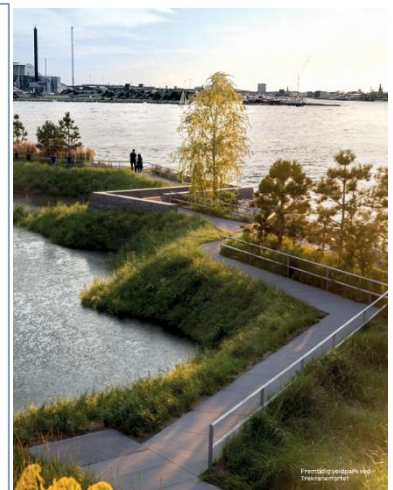
- **En primært naturbaseret stormflodssikring af København kommer i første række.** Prioriter diger, holme, sluser og porte så hurtigt som muligt i en 60 km. ring rundt om byen med udgangspunkt i [Transportministeriets og Sund og Bælts tekniske rapport](#) fra september 2024.
- **Træk Lynetteholm-perimeteren (øens omkreds) tilbage** fra Kongedybet op mod Trekroner og sørg for saltvand til Østersøen. Perimetermaterialet og overskudsjord genbruges i den nye stormflodssikring.
- **Gør Lynetteholm til del af Københavns nye voldanlæg** og grønne rekreative friareal uden byudvikling.
- **Begræns produktionen af overskudsjord.** Rens den, brug den lokalt eller brug den til formål på land såsom støjværn, hævnning af terræn m.m. – og hvis den skal i havet så læg den på de lavvandede områder for eksempel omkring Middelgrunden.



Københavns voldanlæg (1600)



Hovedstadens voldanlæg (2070)



Alene stormflodssikringen af København-, Tårnby-, Dragør- og Hvidovre kommune får brug for anslået:
10.270.000 - 11.320.000 tons ren overskudsjord

Sund & Bælt Holding A/S

2. september 2024

Stormflodssikring af København Delrapport 2:

Tablet 2: Opgørelser af forskellige løsningsforslags totaløkonomi ekskl. moms, designår 2075

Estimerede omkostninger og mulige gevinster	Prisoverslag jf. NAB 1-niveau, opgjørt i prisniveau 2023		
	Reduceret basisløsning	Basisløsning	Modificeret basisløsning
	[mio. kr.]	[mio. kr.]	[mio. kr.]
Længde	60,7 km	59,6 km	48,3 km
Anlægsoverslag			
Fysikoverslag inkl. 15 % PTA og K1-50 %	12.673 mio. kr.	12.916 mio. kr.	13.255 mio. kr.
Undersøgelser-omkostninger grundet projekt-kompleksitet			
5 % af fysikoverslag inkl. 15 % PTA	422 mio. kr.	431 mio. kr.	501 mio. kr.
Anvendelse af overskudsjord			
Volumenopgjort afhængig af anlægstypologi Pris for modtagelse: 100 kr./ton ud fra en vægt på 1,5 ton/m ³	- 1.103 mio. kr.	- 1.132 mio. kr.	-1.027 mio. kr.
Omkostninger ifm. Arealerhvervelse			
3 % af fysikoverslag inkl. 15 % PTA	+254 mio. kr.	+258 mio. kr.	+327 mio. kr.
Samlet overslag	12.246 mio. kr.	12.473 mio. kr.	13.055 mio. kr.
Drifts- og vedligeholdelses-omkostninger			
%-sats af fysikoverslag afhængig af anlægstype, tillagt 50 % TA	155,8 mio. kr. per år	158,5 mio. kr. per år	166,6 mio. kr. per år

Infrastruktur, transport og trængsel

- **Investér i en opgradering af S-togsnettet.** På sigt kan S-togene gøres førerløse og frekvenser og regularitet kan øges med metroteknologi. 5-minutters drift vil være realistisk i fremtiden.
- **Anlæg en eksprestunnel** for S-tog fra Hellerup via Rigshospitalet til Hovedbanegården til aflastning af Nørreport-røret.
- **Udbyg det kollektive trafiknet på tværs af S-togslinjerne med en kombination af mere letbane og (eldrevet) BRT.** Gør det muligt at medtage cykler (gratis) i hele systemet.

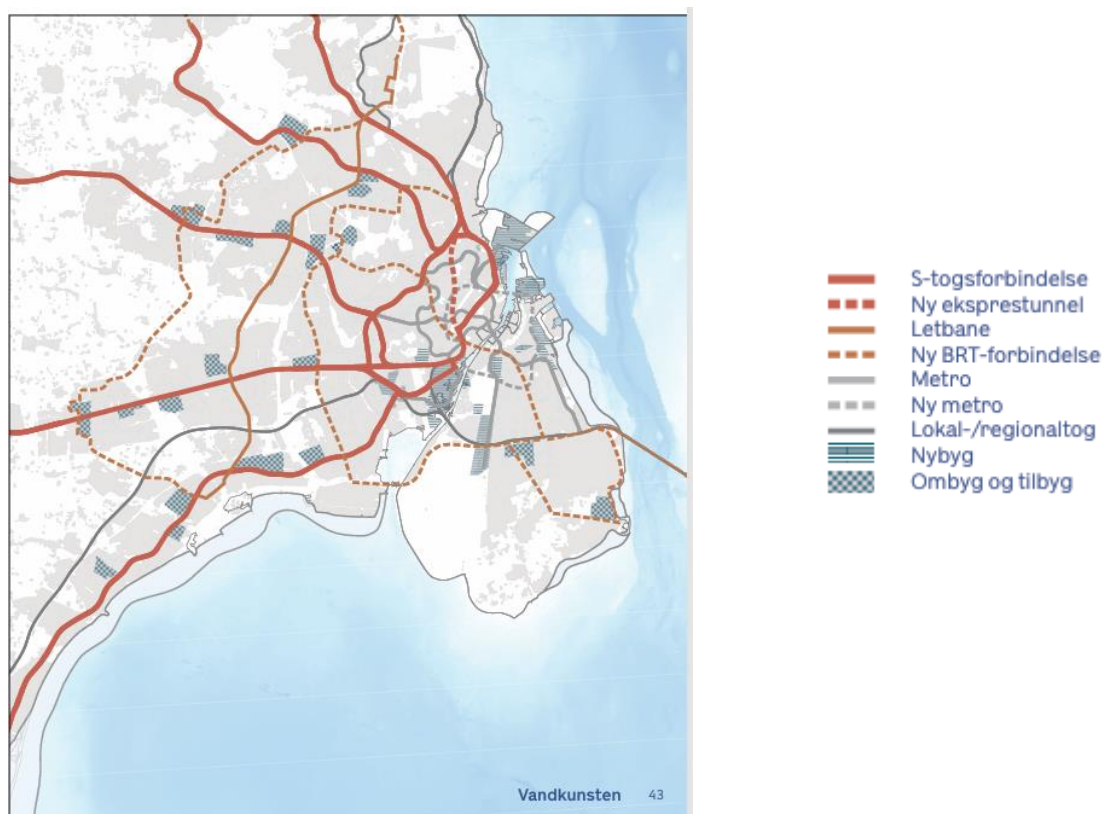


DTU

Eksprestunnel

- Markant øget kapacitet
 - Giver 2 nye spor gennem byen, fremfor at justere anvendelsen af de eksisterende 2+2 spor
 - Meget højere frekvens gennem byen
 - Farumbanen kan få meget højere frekvens
 - Farum- og Frederikssundsbanen kan få systemer med hurtig- og stoptog som de andre baner
- Mere robust ved nedbrud på boulevardbanen
- Markant kortere rejsetider på de lange rejser mellem det nordlige, sydlige og vestlige Hovedstadsområde, mulighed for direkte tog mellem alle fingre
- Særlig stor tidsbesparelse fra Farumbanen til Centrum
- Ny station ved Rigshospitalet
- Direkte forbindelse til nordlige del af ringmetroen ved Vibenshus

Skitse af eksprestunnel – kilde Otto Anker Nielsen, DTU samt [forslag fra Ekspresgruppen](#)



Boliger, byggeri og byudvikling

Byg boliger og erhverv i nærheden af eksisterende S-togslinjer. Analyser viser at der kan bygges op til **6,1 km² stationsnært** og tæt på København. Flere analyser viser at der kan bygges boliger til op til 260.000-300.000 i København og den nære omegn.

- **Byg på land og ikke i vandkanten eller havet.** Som blandt andre IPCC, [Forsikringsbranchen](#), [Det Økonomiske Råd](#), [Arkitektskolen](#) og andre forskere tilråder. Det er decideret uklogt at bygge i havet.
- **Brug [Fingerplanerne](#)** til at skabe en sammenhængende hovedstadsregion med effektiv moderniseret infrastruktur, grønne områder og flere bycentre
- **Transformér før der bygges nyt. Byg og bo mindre. Byg og bo med mindre.** Byg med respekt for de planetære grænser. Ombyg eksisterende bygninger. Brug biogene byggematerialer.

Estimat for arealrummelighed Hovedstadsområdet

- Byfortætning omkring eksisterende stationer; 6,1 km²
- Udvidelse af opland via adgangsveje; 3,6 km²
- Nye stationer+ny byudvikling; 4,3 km²
- Lynetteholm 2,7 km²

Kilde: Otto Anker Nielsen, DTU



Vandkunsten 53

Kilde: Vandkunsten, *Idéoplæg "København 2070"*, side 53

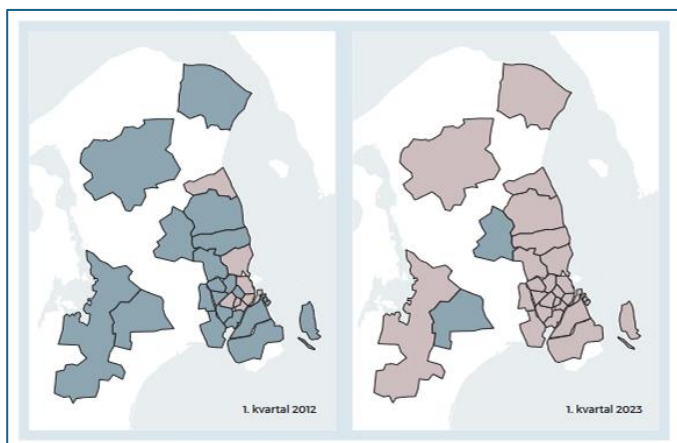
Økonomi og finansiering – behov for en ny byudviklingsmodel

- **Stop koblingen mellem grundsalg og finansiering af infrastruktur**
”The Copenhagen model” er nået til vejs ende. Grundsalg som grundlag for finansiering af Københavns infrastruktur og byudvikling spænder ben for, at der kan bygges billige boliger til københavnere
- **København er en velstående by, der skal udvikle en ny bæredygtig model for finansiering** af infrastruktur og boligbyggeri og række ud til og samarbejde med de øvrige kommuner i hovedstaden.
- **Opgiv de dyre og tabsgivende følgeprojekter.** Drop Østlige Ringvej. Lad rensningsanlægget Lynetten ligge. Bevar Prøvestenen med dens nuværende funktioner. Afkort M5-metroen til Refshaleøen.

Vi ved fra [boligreddegørelsen](#) af mere end 45 % af dem, som er flyttet, har gjort det fordi de vil bo på en anden måde dvs. villa mv. Den københavnske model for byudvikling har tiltrukket velbeslåede skatteydere, mens mange i beskæftigelse som pædagoger, lærere og fag- og ufaglærte er flyttet fra byen.

En ny model for udvikling af København skal have fokus på

- Klima, natur, miljø og menneskers velfærd
- En langsigtet klimasikring af hovedstaden, hvor vi lever med og ikke mod vandet
- En blandet og mangfoldig befolkningssammensætning
- En effektiv flerstrengt infrastruktur, der binder hele regionen sammen



Her kan en lærer og en pædagog med to børn få råd til en typisk 4-værelses lejlighed.

1. kvartal 2012 vs. 1. kvartal 2023

Kilde: Boligøkonomisk Videnscenter

- Blå områder er mulige
- Røde områder er ikke mulige

Containeren Københavns Kommune eller Byen Sjælland?

