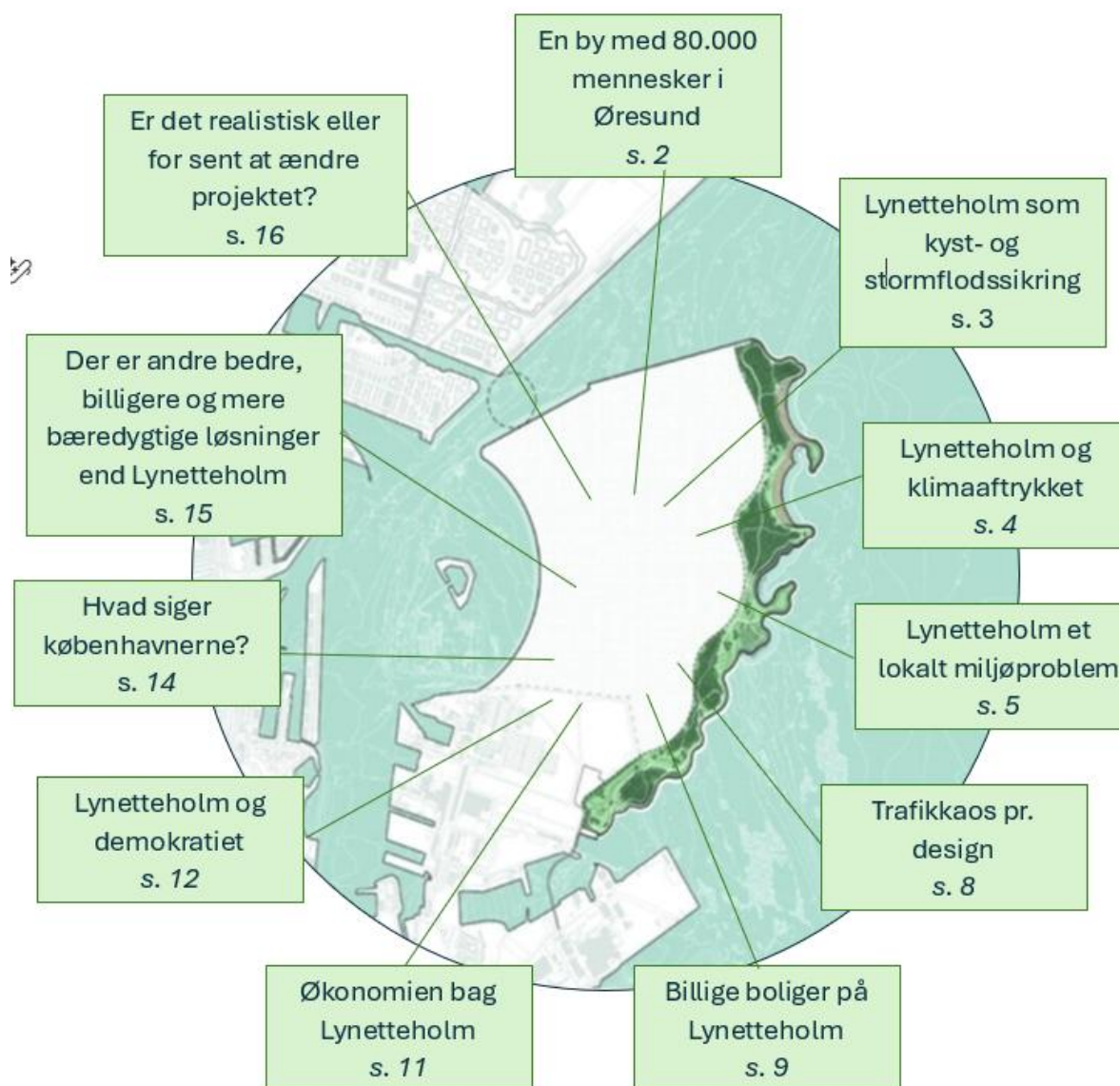


LYNETTEHOLM KORT FORTALT

HÅNDBOG FOR BORGERE, AKTIVISTER OG INTERESSEREDE

Få nogle korte fakta om forskellige dele af Lynetteholm-projektet. Hvert tema er beskrevet på cirka én sides tekst og nogle få billeder og illustrationer samt eksempler på spørgsmål til de ansvarlige politikere.



Yderligere viden om Lynetteholm kan hentes på "Temaer" på www.byenforborgerne.dk

Mere dybtgående analyser fås i bogen "Uden rettidig Omtanke - Hvidbog om Lynetteholm" på www.taenkosom.dk



ØSTHAVN - EN HELT NY BY TIL 80.000 MENNESKER I ØRESUND

Regeringen og Kbh.s kommune indgik i marts 2025 aftale om byudvikling på Lynetteholm, Refshaleøen, Kløverparken og Quintus, som omfatter etablering af

- Nye boliger til 80.000 mennesker og arbejdspladser til ca. 40.000 i perioden 2035 – 2070
- 1. fase af Østlig Ringvej (til Lynetteholm) + metro til Lynetteholm

Tilsammen kaldes de fire bydele for Østhavnen.

Halvdelen af alle nye borgere i Danmark skal presses ind i Københavns Kommune. Danmark hypercentraliseres i København.

Planen skal sammen med udvikling af Nordhavn bidrage til, at der i 2060 skal bo 120.000 mennesker mere inden for Københavns kommunegrænse end i dag. Det er cirka halvdelen af den samlede befolkningsvækst i hele Danmark, i følge Danmarks Statistik.

På endnu længere sigt skal der være endnu flere indbyggere i kommunen. Er det det vi vil i København og i Danmark?



Tegning over de fire bydele, som Østhavn skal bestå af: Lynetteholm, Refshaleøen, Kløvermarken og Quintus-grunden.

Gælden vokser eksplosivt

Den offentlige investering er på **mindst 33 mia. kr.** i nutidspriser. Finansieringen sker via **et lån** i staten på **19,8 mia. kr.** med en årlig rente på 4,4% samt **dyrere metrobilletter** (6,8 mia.). Den nye gæld lægger sig oveni den eksisterende gæld i Metroselskabet og By & Havn på 52 mia. kr. Samlet set rammer gælden **80-100 mia. kr.**

Lånet skal betales tilbage via indtægter på **21 mia. kr.** Det kræver, at **prisen per kvm. stiger med i gennemsnit 4 pct. årligt** i faste priser - hvert eneste år 45 år frem i tiden. Det trækker boligpriserne op i hele byen.

Det er tid at stoppe op og ændre kurs

Planen kan stoppes – det kræver blot et modigt flertal, fx efter næste kommunalvalg. Først når anlægslovene for ringvejen og metroen er vedtaget af Folketinget i løbet af 2026-2027, vil projektet for alvor gå i gang.

Der er brugt cirka 5 mia. kr. på projektet indtil nu. Heldigvis kan en del materiale genbruges. Der skal ikke smides flere gode penge efter dårlige.

Spørgsmål til partierne bag Lynetteholm-aftalen:

- Det er billigere, bedre for miljøet og klimaet at skaffe boliger til 80.000 mennesker på eksisterende grunde i København og i omegnskommunerne. Hvorfor ikke gå den vej?
- Hvordan kan I acceptere at Lynetteholm-projektet er gået fra at betale for sig selv – at være ”gratis” – til nu at bidrage til en samlet gæld på 80-100 mia. kr.?
- Hvem betaler gælden, hvis grundene på Lynetteholm mm. ikke kan sælges til den forventede pris?



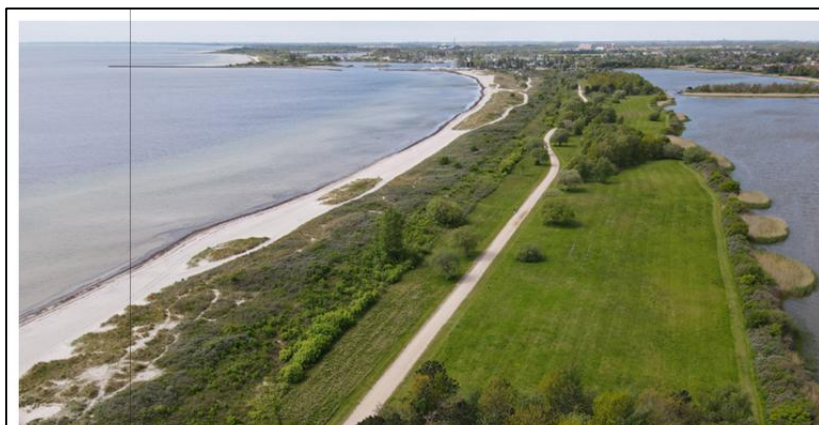
Panoramafoto af Lynetteholm august 2025. Til venstre ses østsiden ud mod Øresund. Midtfor ses den første lille del af Lynetteholms Fase1, der er ed at blive fyldt op. Til højre i billedet Refshaleøen og rensningsanlægget Lynetten, som man ikke ved hvor man skal flytte hen.

LYNETTEHOLM SOM KYST- OG STORMFLODSSIKRING

Lynetteholm præsenteres som en del af stormflodssikringen af København. Halvøen, som skabes ved opfyld af 80 mio. tons jord fra byggepladser og anlægsarbejder, er planlagt til at stikke 4 – 5 meter op af Øresund.

Lynetteholm er ikke høj nok – og skal selv kystsikres

Den planlagte halvø og det tilhørende kystlandskab er designet ud fra, at vandstanden i Øresund er 0,8 meter højere i 2100. Men den globale opvarmning sker hurtigere nu og DMI's aktuelle forventning er, at vandstanden vil være 1 meter højere i 2100 og 1,25 meter højere i 2125. Andre klimaforskere vil ikke udelukke, at havniveauet kan være 2 – 3 meter højere år 2100!



København skal sikres mod stormflod og et naturbaseret kystlandskab som her ved Køge Strandpark eller som det kendes fra Amager Strand er en god metode, som også kan bruges i forbindelse med Lynetteholm. Men det giver ikke mening at bygge en hel halvø, der blot forlænger lkyststrækningen og som skal beskyttes i sig selv. Man bør nøjes med selve diget og den naturbaserede sikring.

Foto: Henrik Hedelund

Lynetteholm skaber en ekstra lang kystlinje og sluger ressourcer, der skal bruges andre steder

Sund & Bælt fastslår i deres undersøgelse fra 2024, at højden på kyst- og stormflodssikringen fra Gentofte i nord til Hvidovre i syd skal være mellem 6,5 og 7,4 meter.

Truslen for ødelæggende stormflod er størst fra syd. Lynetteholm skaber en ekstra lang kystlinje og sikrer kun et lille stykke mod nord. Samtidig binder og forbruger vi enorme ressourcer på Lynetteholm, der i stedet kunne – og burde – bruges til en samlet løsning for hele kysten!

Spørgsmål til partierne bag Lynetteholm-aftalen om kystsikring:

- Hvorfor bygge en ny by til ud i Øresund, når vi ved, at havniveauet vil stige med (mindst) 2 – 3 meter i fremtiden og stormfloderne bliver voldsommere?
- Det haster mest med at kystsikre København mod syd. Hvorfor så ikke sætte Lynetteholm på pause, så vi kan bruge jorden og ressourcerne på et samlet dige for hele København og starte mod syd?

LYNETTEHOLM OG KLIMAAFTRYKKET

I aftalen om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm fra marts 2025 nævner ikke projektets klimaaftryk med et ord. En gammel opgørelse af projektets samlede klimaaftryk, som findes i 'Den strategiske miljøvurdering for Østhavnen' fra august 2022, er baseret på et såkaldt "nul-scenarie" ("*boligerne skal bygges under alle omstændigheder*") og forholder sig ikke til projektets faktiske samlede udledning af CO₂e.

Aftalen om Lynetteholm og Østhavn giver en voldsom udledning af CO₂. Det er mere skånsomt at bygge på eksisterende land i nærheden af eksisterende infrastruktur

Ud fra de foreliggende tal for klimaaftryk fra byggeri er et groft foreløbigt skøn for CO₂-udledningerne:

- Anlæggelse af halvøen Lynetteholm: 350.000 tons CO₂
- Østlig ringvej og metro M5 til Lynetteholm: 715.000 tons CO₂
- Nybyggeri af 5,1 mio. etagemeter (kvm): 1,9 mio. tons CO₂

Aftrykket fra husbyggeriet er beregnet ud fra at byggebranchen overholder fremtidige krav til CO₂-udledning på højst 6,1 kg. pr. kvm. per år.

Dertil kommer et ukendt klimaaftryk fra anlæg af lokal infrastruktur, diverse cykelforbindelser, byggemodning og diverse lokalt erhvervs- og servicebyggeri. I alt mindst 3 mio. tons CO₂.

Det samlede Lynetteholm-projekt udleder 2 pct. af det CO₂-udslip, Danmark har tilbage indtil 2050.

Etableringen af den nye bydel vil give **et samlet klimatryk på omkring 3 mio. tons CO₂**. I følge Klimaloven skal Danmark skal være klimaneutralt år 2050. De 3 mio. tons CO₂ svarer til 2 pct. af de ca. 150 mio. tons CO₂, som Danmark kan udlede frem mod 2050 indenfor Paris-aftalen.

Spørgsmål til partierne bag Lynetteholm om klimaaftrykket:

- Hvorfor ikke høste de klimamæssige fordele ved at udnytte eksisterende bygninger og infrastruktur bedre og bygge på eksisterende land i stedet for på en kunstig ø uden forbindelser?
- Er det ansvarligt at bruge 3 mio. tons/ ca. 2 procent af det CO₂-budget, som Danmark har tilbage i forhold til Paris-aftalen, på byudvikling i Lynetteholm og Østhavnen?
- Ifølge forskere skal CO₂-udledningerne fra byggeriet reduceres med mindst 80 procent. Gælder det ikke også for Københavns kommune?

MERE END ET LOKALT MILJØPROBLEM

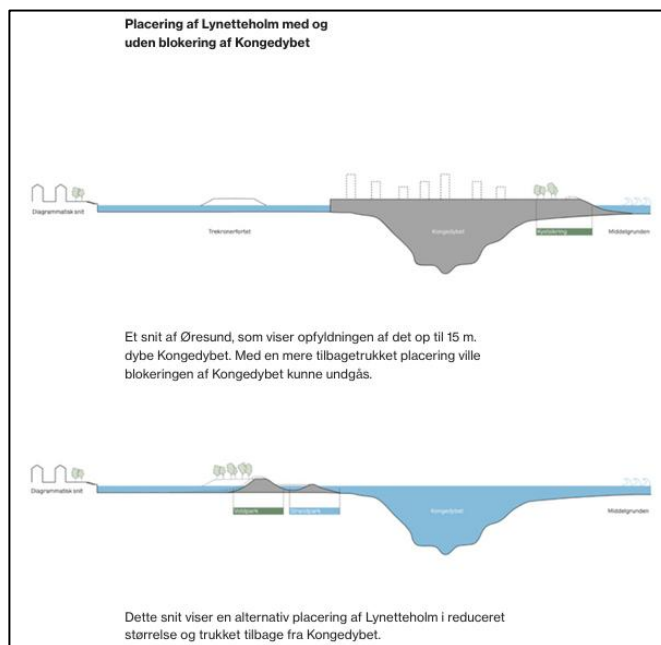
Lynetteholm-projektets fire hovedelementer er kendt fra start: 1) selve halvøen, 2) metrolinjen, 3) havnetunnelen og 4) udvikling af en ny bydel

Ifølge EU's direktiver og aftaler skulle der have været udarbejdet en samlet miljøvurdering, FØR anlægsloven blev vedtaget. Det undlod man. Først efter offentligt pres besluttede partierne bag aftalen at udarbejde en "strategisk miljøvurdering" – efter loven var vedtaget!

Miljøanalysen ser kun på lokale og øjeblikkelige konsekvenser. Den forholder sig ikke til de langsigtede og akkumulerede virkninger: Mindre salt og flere miljøfremmede stoffer til Øresund og Østersøen.

Lynetteholm lukker Kongedybet, én af tre dybe kanaler, der fører saltvand fra Kattegat til Østersøen. Miljøvurderingen konstaterer at saltvandsgennemstrømningen til Østersøen påvirkes. Men man har ikke beregnet de mulige langtidsvirkninger for Østersøens sårbare liv.

Miljøanalysen ser ikke på konsekvensen af øget spildevand fra 80.000 nye beboere i Østhavn, og den analyserer ikke udledningen af miljøfremmede stoffer og håndtering af affald, eller samspillet mellem de mange forskellige stoffer over længere tid.



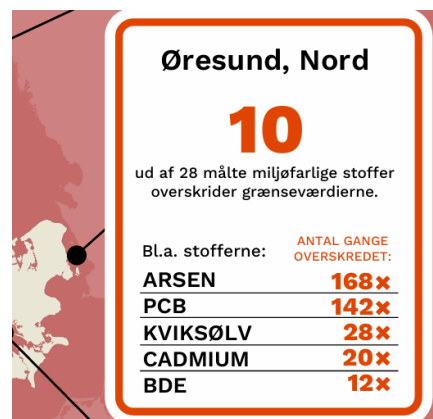
Tværsnit af Kongedybet- Øverst som det er når Kongedybet som planlagt fyldes med overskudsjord og lukker gennemstrømningen af saltvand til Østersøen. Nederst, hvis man flytter diget/kystsikringen længere mod vest og tættere på Trekroner, sætter Kongedybet fri igen og holder fokus på kystsikringen.

Udsivning af miljøfremmede stoffer til Øresund: Det har konsekvenser allerede nu og det bliver muligvis værre. Det er nok heller ikke lovligt.

Der er oprettet blandingszoner for de miljøfremmede farlige stoffer, der udledes fra halvøen. Det vil sige, at man "fortynder" sig ud af et forureningsproblem, sådan som det kendes fra bl.a. Cheminova. Ledende jurister mener at denne praksis er ulovlig.

I følge EU's Vandrammedirektiv må man ikke lede nogen form for forurening ud i farvande, der ikke er i "god økologisk og kemisk tilstand". Havmiljøet øst for Lynetten og Refshaleøen er i "dårlig økologisk og kemisk tilstand".

Alligevel planlægger man rester fra spildevand fra en ny by med 80.000 indbyggere skal lukkes ud fra rensningsanlægget Lynetten. Dertil kommer udsivning af miljøfremmede stoffer fra det slam og den overskudsjord, der bruges til at fylde Lynetteholm op.



Overskridelser af grænseværdier for miljøfarlige stoffer i vandområde 'Øresund, nordlige del'. Tænketanken Hav: Kemisk forurening af det danske havmiljø, juni 2025

Ingen kontrol med hvad der siver og pumpes ud fra anlægget af Lynetteholm

Lynetteholm fyldes op med en mindre del ren jord og en stor del forurennet jord. I alt skal der hældes 80 mio. tons jord i havet for at skabe Lynetteholm. Lynetteholm bruges som depot for forurennet jord, som ikke er egnet til rensning. Lynetteholm er udpeget som det eneste sted i DK, der modtager PFAS-forurennet jord.

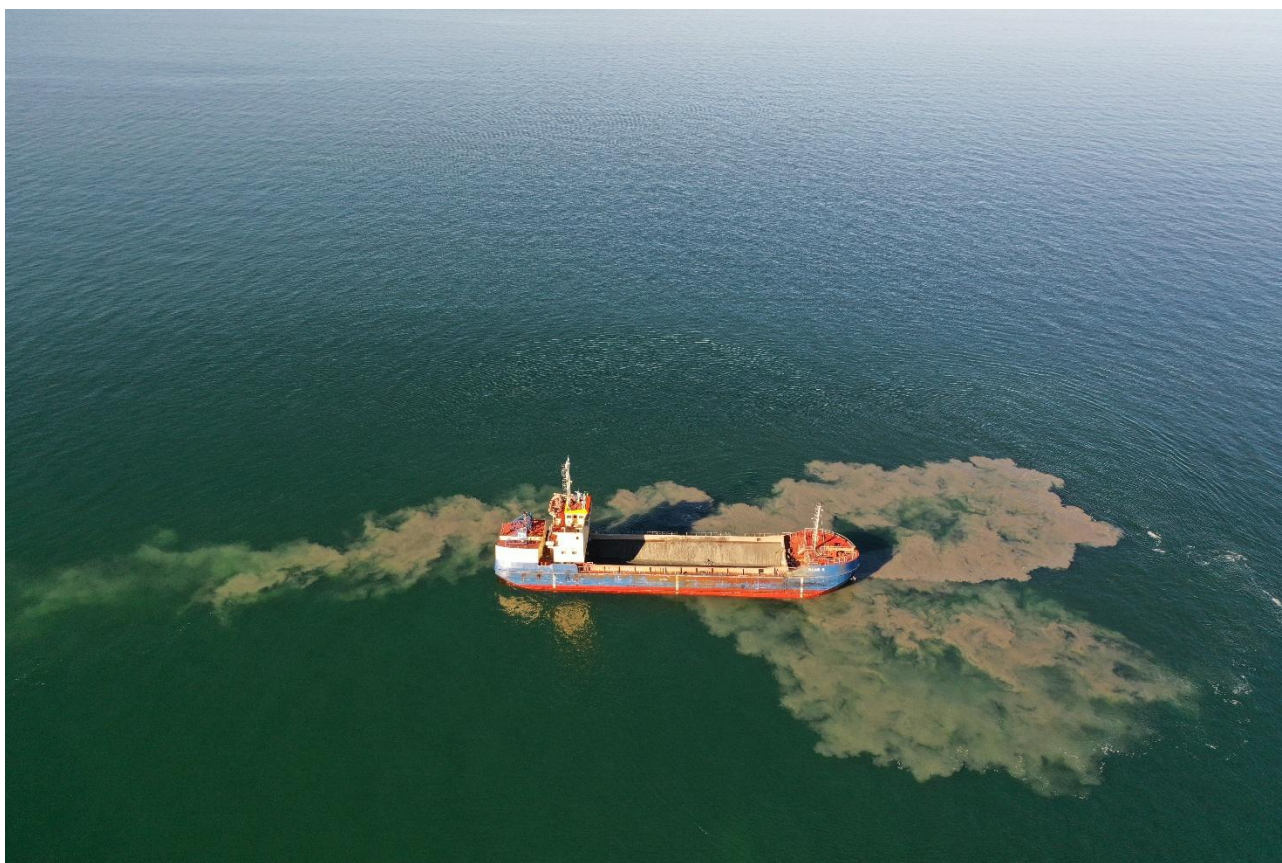
Anlægsloven om Lynetteholm og den medfølgende "Implementeringsredegørelse" fra juni 2021 fastlægger, at By & Havn er forpligtet til at måle hvor meget vand, der pumpes ud i havet inde fra Lynetteholm og hvor stor den samlede mængde af miljøfremmede stoffer, der på den måde pumpes ud i havmiljøet. Men i følge et svar fra Transportminister Thomas Danielsen juni 2025 måler By & Havn slet ikke disse ting. Der er ikke styr på hvilken forurening, der skabes.

Lynetteholm betyder flere miljøfremmede stoffer i havet. Vi ved ikke hvor mange og i hvilke mængder.

By & Havn har et firma til at foretage stikprøvemålinger i havmiljøet. Men de målinger er ikke tilstrækkeligt regelmæssige eller systematiske, og de opfylder ikke anlægslovens krav om at registrere den samlede udledning.

Spørgsmål til partierne bag Lynetteholm om havmiljøet:

- Hvordan kan I acceptere, at der ikke gennemføres en samlet miljøvurdering, der omfatter de akkumulerede virkninger for havmiljøet i Øresund og i Østersøen og ekstra udledning af spildevand fra 80.000 mennesker?
- Hvordan kan I godkende at Danmark ikke overholder EU lovgivning om blandingszoner og at forurening klares ved fortynding?
- Hvordan kan I gå ind for, at borgernes klageadgang til alle relevante miljølove ophæves for Danmarks største byudviklingsprojekt?



Dumpning af slam fra Lynetteholm i Køge Bugt vakte stor bekymring og er årsagen til stor modstand mod Lynetteholm i Køge Bugt. En politisk tillægsaftale stoppede dumpningen og bestemte at det forurenede slam i stedet skulle dumpes indenfor Lynetteholms Fase 1-perimeter ("indhegning"). Planen er at vandet med tiden presses ud af slammet og ud i havmiljøet indtil der kan bygges oven på det. Foto: Jan Henningsen



Foto af Fase 1-perimeteren og slamdepotet, før man begyndte at fylde det op. Foto Svend Sandbæk 2024.

TRAFIKKAOS 'BY DESIGN'

Østhavn skal rumme boliger til 80.000 beboere og 45.000 nye arbejdspladser i perioden 2035–2070. Heraf 50.000 indbyggere og 28.500 arbejdspladser på Lynetteholm. Den nye by får en motorvej, en metro og cykelveje.

En by på størrelse med Esbjerg med adgangsveje som en lille by.



Kortet viser den planlagte metro M5 og havnetunnelen fra Nordhavn til Lynetteholm. Der har ikke været penge til at forbinde metroen til Østerport og heller ikke til at anlægge den fulde havnetunnel ud til Øresundsforbindelsen. Lynetteholm bliver en isoleret svært tilgængelig forstad.

I følge aftalen skal en ny by på størrelse med Esbjerg alene betjenes af en firesporet motorvejstunnel fra Nordhavn (1. fase af **Østlig Ringvej**) samt én vejbane i hver retning på Refshalevej og Prøvestensvej.

Frem til 2045 bygges også en **Metro M5** fra Hovedbanegården over Amager til Lynetteholm. Der bliver kun biladgang fra Østerbro, Hellerup og Nordhavn. København har forpligtet sig til at bygge en **cykelbro** fra Toldbod til Refshaleøen. Med tiden kan der måske komme flere.

Lynetteholm er en blindgyde og den planlagte trafikbetjening er komplet utilstrækkelig. Lynetteholm bliver en svært tilgængelig forstad.

Både motorvejen og metroen ender blindt på Lynetteholm. Man håber med tiden på at kunne forlænge Østre Ringvej til Lufthavnen. Men ingen af disse er del af aftalen og der er ingen finansiering.

Turen fra Hovedbanegården til Lynetteholm vil tage 20 minutter eller mere. Motorvejen er for lille, skal deles med Nordhavn og vil proppe til. Det vil tage så lang tid at komme til og fra Lynetteholm at byggeri derude ikke bliver attraktivt. Lynetteholm bliver ikke en central bydel, men en forstad.

Tabel 1 Tabellen sammenligner de planlagte trafikforbindelser til Lynetteholm med de eksisterende forbindelser til Ørestaden

	Lynetteholm (ifølge aftale)	Ørestad (Nuværende forhold)
Areal	2,7 km ²	3,1 km ²
Antal indbyggere	50.000	27.000
Antal arbejdspladser	29.000	24.500
Kørebaner til og fra	6-8	28
Tog- og buslinjer	1	4 + 5
Cykelstier	1	Mange

Trængslen stiger

Ifølge Sund og Bælts analyse af biltrafikken i København efter anlæg af Østhavn med Østlige Ringvej og Metro M5 stige med 15,5% til 2050!

Det er stik imod Kommuneplanens mål om at biltrafikken skal reduceres med 2% frem mod 2030 og at højst 25% af alle ture i København skal foregå i bil. Det er trafikalt en meget dårlig idé at bygge en by til 80.000 mennesker i Østhavn.

I sommeren 2025 offentliggjorde Sund & Bælt en foranalyse til Østlige Ringvej. I pressemeddelelsen hed det at Østlige Ringvej ville reducere trafikmængden over Knippelsbro med 25%. De glemte blot at fortælle at det er 25% ud af den samlet set meget større mængde trafik, der opstår når man lægger en by med 80.000 mennesker i Østhavn. Det ligner manipulation. Trafikken vil være mindre uden den by.

Spørgsmål til partierne bag aftalen om trafikken:

- Hvad vil man gøre ved, at de planlagte adgangsveje og forbindelser forekommer helt utilstrækkelige og føre til trafikal forstoppelse?
- Hvad vil det betyde for investorernes lyst til at investere i boliger og arbejdspladser – og dermed for projektets indtægter - hvis det er svært og tidskrævende at komme frem og tilbage til Lynetteholm?



Figur 1 Mange oplever allerede i dag at tunnelen fra Ryparken til Svanemøllen propper til. Hvis Lynetteholm og Østlige Ringvej bliver til virkelighed vil de to spor hver vej skulle betjene 120.000 beboere fra Østhavn og Nordhavn. Det er åbenlysturealistisk.

BILLIGE BOLIGER PÅ LYNETTEHOLM

Kan man bygge sig til billigere boliger? Kan man mætte markedet med dyre boliger, så priserne falder? Det er ikke lykkedes foreløbigt, og mere af det samme hjælper ikke.

Lynetteholm præsenteres som det, der skal skaffe billige boliger til København. Teorien er, at hvis bare der bygges tilstrækkeligt meget, så vil udbuddet af boliger overstige efterspørgslen, hvorved priserne vil falde i hele kommunen.

Det er en antagelse, som er i direkte strid med de seneste årtiers erfaringer fra København og andre storbyer. Efter finanskrisen i 2008 har efterspørgslen efter fast ejendom som investering været støt stigende, og den efterspørgsel presser vedvarende boligpriserne op på et niveau, hvor almindelige danskeres indkomst ikke kan være med. **Et stigende udbud af dyre boliger presser ikke priserne ned, men er med til at trække priserne i de billigere boliger op**

Samtidig er det en forudsætning for finansieringen af byudviklingen på Lynetteholm mm., at ejendomspriserne bliver ved med at stige – faktisk med hele 4 % om året, hvert eneste år de næste 40 – 50 år.

Er løsningen flere almene boliger? Ja, men Lynetteholms bidrag til det er forsvindende lille og det kan dækkes andre steder.

Almene boliger er også dyre at opføre i begyndelsen, men over tid bliver de relativt billigere, fordi de ikke skal levere det størst mulige afkast, som privat byggeri skal. Problemet er, at anlægsprisen på byggeriet overstiger, hvad alment byggeri må koste (det såkaldte maksimumbeløb). Det betyder, at der næsten ikke bygges alment i de nye byområder.

I følge aftalen skal der bo 50.000 mennesker på Lynetteholm. Cirka 25.000 boliger. Aftalen siger også at 25% af disse skal være almene. Dvs. 6.500 almene boliger på Lynetteholm. Det svarer til 185 almene boliger om, året fra 2035-2070. Det forstår som en skrædder et vist sted, og kan sagtens bygges andre steder.

Spørgsmål til partierne bag aftalen om de ”billige boliger”:

- Hvordan kan byudvikling, som er afhængig af private investorer og som skal give et overskud på mindst 21 mia. kr., føre til billigere boliger?
- Hvordan hænger billige boliger sammen med at de finansielle beregninger forudsætter en årlig 4 % stigning i prisen pr. m²?
- Hvorfor ikke bygge på steder, hvor der ikke skal finansieres dyr ny infrastruktur, så byggeretterne kan sælges til priser, hvor det almene byggeri kan følge med?



Det almene byggeri var stort set stoppet i byen fra midten af 1990'erne til 2007, efter en aftale mellem daværende overborgmester Jens Kramer Mikkelsen (s) og Venstres Søren Pind. Det har skabt et stort efterslæb, som ikke er indhentet siden.

Ritt Bjerregaard forsøgte at bygge 5.000 billige boliger i København. Det blev kun til 12.

Papirøen rummer nogle af Københavns dyreste boliger. Et plaster på såret er at der også er bygget 84 almene boliger.



ØKONOMIEN BAG LYNETTEHOLM

Lynetteholmaftalen fra marts 2025 bestemmer at der skal ske en kraftig belåning af både metroselskabet og byudviklingsselskabet By & Havn. Indtil nu har disse selskaber haft betydelige problemer med at afbetale den nuværende gæld. Med marts-aftalen bliver gælden fordoblet.

Gæld på speed. Allerede i dag låner Metroselskabet og By & Havn til at betale renterne på deres gæld. Bliver København sendt i Luksusfælden?

Med den seneste politiske aftale får metrogælden mulighed for at eksplodere fra i dag godt 30 milliarder kroner til næsten 60 milliarder kroner i 2075. Tilsvarende vil By & Havn også få sin gæld fordoblet med realisering af Lynetteholm-projektet.

Den samlede gæld i Metroselskabet og By & Havn kan derfor meget nemt komme op på 100 milliarder kroner - eller en fremtidig gæld på mellem 100.000 til 150.000 pr. københavnere.

Indtægter fra byudviklingen skal betale gælden. Indtjeningen skal accelereres med 270%. Det er ikke realistisk.

Regeringen forudsætter, at der over de næste 50 år bliver bygget en hel ny by på størrelse med Danmarks femtestørste by, Esbjerg, med 80.000 indbyggere og 45.000 arbejdspladser i Østhavnen.

Antallet af indbyggere og arbejdspladser er politisk besluttet på Københavns rådhus for at få regnestykket og økonomien i den fremtidige infrastruktur til at gå op. Antal indbyggere er altså ikke et balanceret skøn, men et ekstremt bud ("best case"). Det faktisk realiserede antal indbyggere kan således kun blive mindre end det centrale estimat. Ikke større.

Byudviklingen skal skabe et netto overskud på 21 mia. kr., der anvendes til at tilbagebetale (en del af) gælden. Til sammenligning tjente kommunen kun 2,6 milliarder kr. på de 15 år fra 2007 til 2022.

Indtjeningen hos By & Havn skal accelereres med 270%. Kan man det?

Den økonomiske plan er særdeles skrøbelig: Svinger grundsalget? Kan byggeretterne sælges til de forventede (høje) priser? Svinger passagertallene som hidtil? Bliver projekterne dyrere end beregnet? Stiger renterne?

Hvad nu hvis det går galt?

Der er en betydelig risiko for, at det korthus af gæld, som regeringen har presset Københavns kommune ind i, braser sammen. Det vil efterlade københavnere med en ubetalelig gæld, der overgår de økonomiske problemer København havde i 1990'erne.



Spørgsmål til partierne bag aftalen om økonomien:

- Hvad vil I gøre, hvis udgifterne til metroen og Østlige Ringvej bliver højere end I har aftalt, at de må være?
- Hvordan har I tænkt jer at løse situationen, hvis indtægterne fra salg af byggeretter, passagertallet eller billetsalget til metroen svigter?
- De to selskaber By & Havn og Metroselskabet kan ikke en gang i dag klare renterne på deres gæld, men skal låne til det. Hvad får jer til at tro at endnu mere gæld vil få økonomien til at hænge sammen? Eller er I ligeglade?

LYNETTEHOLM OG DEMOKRATIET

Beslutningerne om Lynetteholm er truffet bag lukkede døre, med hastværk, lovsjusk og uden borgerinddragelse. Den stil ser ud til at fortsætte. Det er på tide at aktivere demokratiet



Lynetteholm blev præsenteret på et **pressemøde den 5. oktober 2018** af daværende statsminister Lars Løkke Rasmussen og overborgmester Frank Jensen. Ingen i offentligheden havde tidligere hørt om denne plan. På under to måneder, i november 2018, havde et flertal af partier i Folketinget og i Borgerrepræsentationen tilsluttet sig 'Principaftale om Lynetteholm'.

Godt halvandet år senere - **i juni 2021 - blev Lov om anlæg af Lynetteholm** vedtaget i Folketinget. Konsultationer var blevet afviklet i snævre kredse under covid og høringer i Folketinget havde kun deltagelse af få uafhængige eksperter.

Sammen med anlægsloven godkendte Folketinget en 175 siders 'Implementerings-redegørelse' og en rapport om økonomien, som Folketingsmedlemmerne først fik udleveret **fire (!) dage før vedtagelsen af loven**

Anlægsloven **afskaffede borgernes klageadgang** i forhold til det samlede projekt. En særlig lovbekendtgørelse bestemmer, at alle ændringer af projektet skal køre i et lukket system mellem By & Havn og Transportministeriet og afskaffer borgernes klageadgang i forhold til samtlige relevante miljølove.

Gentagne meningsmålinger over årene har vist, at **et betydeligt flertal af københavnere er imod Lynetteholm**. Et flertal i en borgersamling, som Københavns Kommune nedsatte, konkluderede i 2023, at Lynetteholm slet ikke bør etableres som planlagt. Også i forligspartierne er der udbredt utilfredshed.



Lynetteholm-partierne på Københavns Rådhus (S, SF, Rad., K, V, LA og DF), der nu har indgået den nye aftale med regeringen og bærer det fulde ansvar for projektet.

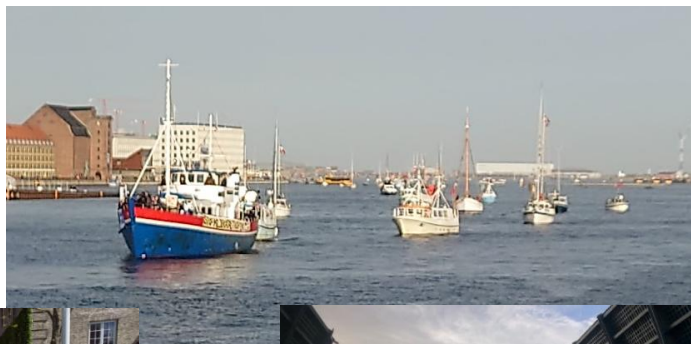
Også den seneste nye og vidtgående aftale om byudvikling og infrastruktur på Lynetteholm fra marts 2025 blev indgået bag lukkede døre uden anden offentlig debat end den afsluttende godkendelse i Borgerrepræsentationen den 30. april.

Aftalen medfører en meget detaljeret og tæt styring af byudviklingen i København de næste 50 – 70 år. Aftalen forpligter kommunen til at alle bestyrelsesmedlemmer i By & Havn skal arbejde for realisering af Lynetteholm og Østhavn, og at alle fremtidige kommune- og lokalplaner skal sikre de aftalte bebyggelsesprocenter i overensstemmelse med den aftalte tidsplan.

Det er nu på allerhøjeste tid, at vi får genskabt demokratiet omkring en så epokegørende beslutning som Lynetteholm. En oplagt løsning er at afholde en folkeafstemning blandt københavnernes.

Spørgsmål til partierne bag Lynetteholm om demokratiet:

- Mener du at Lynetteholm-projektet har sat en god standard for borgerinddragelse i udviklingen af vores hovedstad?
- Synes du det er rimeligt overfor københavnernes at binde byen til en bestemt form for gældsfinansieret byudvikling de næste 50 – 70 år?
- Synes du at I politikere har forholdt jer til de ting, der har ændret sig siden Lynetteholm blev vedtaget? For eksempel de øgede havstigninger, de ændrede befolkningsprognoser og at "selvfinansiering" er blevet til høj gæld?
- Vil I respektere resultatet af en vejledende folkeafstemning om Lynetteholm?



HVAD SIGER KØBENHAVNERNE NU?



Gentagne meningsmålinger siden 2022 har vist, at et betydeligt flertal af københavnernes er imod Lynetteholm. Igen og igen ses det at kun meget få procent af befolkningen støtter projektet.

Et flertal i den borgersamling, som Københavns Kommune nedsatte, konkluderede i 2023, at Lynetteholm slet ikke burde etableres som planlagt.

Analysebureauet YouGov har i august 2025 gennemført en ny måling af holdningen hos et repræsentativt udsnit af befolkningen i Københavns Kommune og omegnskommunerne (inkl. Frederiksberg). Af undersøgelsen fremgår det at:

- **67%** mener i nogen, høj eller meget høj grad, at der er behov for, at folketinget sætter Lynetteholm på pause og belyser alternative løsninger, før man går videre med projektet. 17% synes slet ikke eller i mindre grad at der er brug for en pause.
- **60%** synes at Lynetteholm skal tages op til fornyet overvejelse af politikerne i dialog med borgere og fagfolk. 18% synes ikke der er grund til det.
- **52%** synes at det vil være en god ide at holde en folkeafstemning i København om Lynetteholm. 28% støtter ikke en folkeafstemning
- **51%** synes ikke at der har været en tilstrækkelig grundig debat og inddragelse af bl.a. borgerne, om at udvide København med en bydel til 80.000 indbyggere, før beslutningen blev truffet. 19% synes debat og inddragelse har været tilstrækkelig
- **58%** synes at Lynetteholm-projektets konsekvenser for klima og miljøet, herunder havmiljøet i Øresund og Østersøen, ikke har været godt nok belyst eller taget hensyn til. 15% synes konsekvenserne er godt nok belyst.
- **73%** synes det er vigtigt, at borgernes klageadgang bevares, når den Østlige ringvej og den nye metroforbindelse skal bygges. 10% godkender at man fjerner klageadgangen.
- **62%** synes at der skal findes en anden måde at finansiere metro på. 11% synes ikke der er behov for en ny finansieringsmetode.

Vil du give et bidrag til arbejdet mod Lynetteholm og for de alternative løsninger?

Dit bidrag går ind på Byen for Borgernes indsamlingskonto og bruges til arbejdet i Alliancen Sæt Lynetteholm på Pause

Mobile Pay 39424



Frivillig pris for denne håndbog: 25 kr. eller mere



DER ER BEDRE, BILLIGERE OG MERE BÆREDYGTIGE LØSNINGER END LYNETTEHOLM

Lige siden den første præsentation oktober 2018 har det politiske flertal bag Lynetteholm afvist at opstille, undersøge eller diskutere reelle alternative løsninger til byudvikling ud i Øresund. I et såkaldt 'nul-scenarie' har man sammenlignet Lynetteholm med traditionel forstadsbebyggelse – som om der ikke kan og skal tænkes helt nyt, når København og hovedstadsområdet skal udvikles med respekt for den klima- og miljøkrise, som vi står midt i.

Alternativerne ligger lige for

Det er helt oplagt at udvikle videre på de byområder, der findes i forvejen og som ligger i nærheden af infrastruktur (S-togslinjer, veje m.v.). Ved at forny den såkaldte 'Fingerplan' og satse på byomdannelse, fortætning og bedre udnyttelse af den eksisterende bygningsmasse kan der tilvejebringes billige og bæredygtige boliger i et antal, som langt overgår planerne for Lynetteholm og Østhavn.

Fagfolk peger på helt andre veje

Ingen af de [fem finalister i Arkitektforeningens Fingerplan 2.0-konkurrence](#) havde Lynetteholm med i deres perspektivløsninger for København.

Tegnestuen Vandkunsten præsenterede med deres vinderforslag "København 2070" en vision for en grøn metropol, som omfatter HELE hovedstadsområdet. I visionen indgår skabelsen af et sammenhængende hovedstadsdige, der udover at beskytte byen mod stormflod og stigende vandstand, vil have et stort rekreativt og naturmæssigt potentiale: Københavns nye Grønne Vold.

Decentral udvikling i stedet for endnu mere centralisering

Vandkunstens vision bygger på at *skabe decentrale bymiljøer og bruge det vi har* ved at:

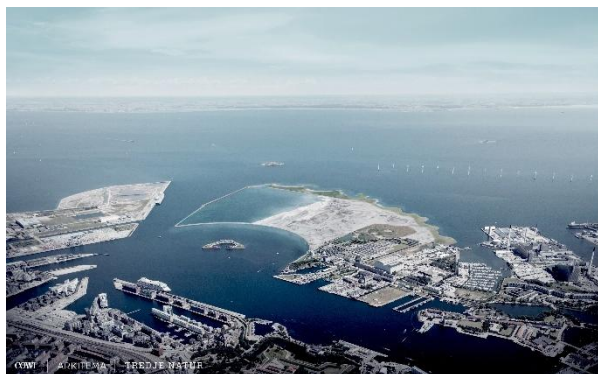
- lade flere decentrale, stationsnære og funktionsblandede bymiljøer vokse frem. Nytænke bycentrene i forstads- og omegnskommunerne.
- transformere eksisterende bygninger og infrastruktur og styrke forbindelserne mellem omegn og centrum, bl.a. ved at opgradere S-togsnettet og anlægge flere hurtigbuslinjer og supercykelstier.
- skabe et bredere, mere økonomisk attraktivt og mindre klimabelastende boligudbud.
- styrke den lokale egenart ved at skabe et mere oplevelsesrigt, karakterfuldt og bedre forbundet landskab i kilerne og nye kulturelle tilbud udenfor centralkommunerne (København, Frederiksberg.)

Spørgsmål til partierne bag aftalen om alternativerne til Lynetteholm:

- Hvad synes du om visionen om et samlet grønt hovedstadsdige?
- Vil det ikke være en bedre vej til flere billige og mere bæredygtige boliger at gå sammen med omegnskommunerne for at udvikle fremtidens grønne metropol?

- Er du enig i, at der godt kan skabes attraktive bycentre i omegnskommunerne, hvis investeringerne blev dirigeret den vej i stedet for at blive brugt på kanten af Øresund?
- Er du og dit parti indstillet på at gå ind i en diskussion om alternativerne til Lynetteholm?

Er det realistisk eller for sent at skifte kurs?



By & Havn benytter sig i stor stil af kunstige billeder i deres pressemateriale for at skabe en opfattelse af at anlægget af halvøen er kommet meget langt. Illustration: By & Havns pressemateriale

Offentligheden bliver igen og igen fortalt, at det er alt for sent at ændre planerne om Lynetteholm. Toget er kørt, må vi forstå.

Virkeligheden er en anden. I sensommeren 2025 har man færdiggjort perimeteren ("kanten") til Fase 1 og fyldt en smule af arealet op med slam og overskudsjord. Man er næsten færdige med østsiden af Fase 2 ud mod Øresund og vestsiden bag ved Trekroner. Nordsiden af perimeteren er ikke lavet og ventes færdig i løbet af 2026.

Derefter vil det tage omkring 30 år at fylde arealet op med jord. Så man er ikke "næsten færdig".

Man mangler 30 års arbejde. Man er ikke "næsten færdig".

Man har ikke taget et spadestik til metroen og Østlige Ringvej kan stoppes på Nordhavn, før man sætter kurs mod Lynetteholm. De to trafikforbindelser påbegyndes tidligst i 2026-2027.

Indtil videre er der brugt cirka 5 milliarder kr. på kontrakterne vedrørende anlæg af perimeteren samt projekt- og PR-virksomhed. Selvom man stopper og vælger at omlægge projektet: for eksempel kan man skubbe den østlige perimeter/kystsikring længere ind mod Trekroner, så Kongedybet bliver befriet og størstedelen af materialerne kan genbruges.

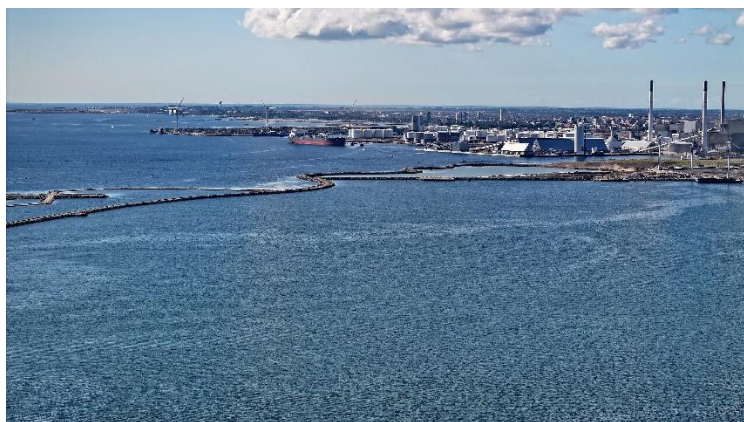


Foto af den lille Fase 1 og en del af østsiden af Lynetteholm den 26. august 2025. Næsten intet er opfyldt og kanten om Lynetteholm er ikke færdig. Foto Svend Sandbæk

Alle pengene er ikke spildt. Men hvis man poster de ekstra 40-50 milliarder i projektet, som det kræves, kan de gode penge være spildte og utilstrækkelige.

Beslutningen om projektet er udelukkende politisk, og man kan og bør vælge at revidere projektet kraftigt. Det er kun et spørgsmål om politisk mod og saglighed.

SÆT LYNETTEHOLM PÅ PAUSE OG GENTÆNK PROJEKTET.

SÆT FOKUS PÅ KYSTSIKRING. DROP BYUDVIKLING, HAVNETUNNEL OG METRO PÅ LYNETTEHOLM. KAST IKKE KØBENHAVN UD I BUNDLØS GÆLD.