
Der er vedtaget en anlægslov for Lynetteholm, hvor overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter nyttiggøres i et jordopfyld, der bidrager til at stormflodssikre København fra nord.

Den fremtidige anvendelse af Lynetteholm er endnu ikke besluttet, men skal i de kommende år udvikles og aftales nærmere mellem parterne og med inddragelse af borgere og andre interessenter. Anvendelsen af Lynetteholm og den tilhørende infrastruktur, der skal til for at gøre området tilgængeligt og attraktivt, skal således ses i en sammenhæng.

Byudvikling og infrastruktur

Der gennemføres en strategisk miljøvurdering (SMV) af den overordnede byudvikling af Østhavnen (Lynetteholm og øvrige arealer på Nordøstamager) set i sammenhæng med den ønskede infrastruktur i form af cykel-, vej- og metroforbindelse til området samt den fremtidige stormflodssikring i form af en portløsning i Kronløbet.

Udgangspunktet for den strategiske miljøvurdering vil være en plan udarbejdet på baggrund af principaftalen fra 2018 og efterfølgende ændringer af Lynetteholm samt de gennemførte forundersøgelser af Østlig Ringvej og metrobetjening af Lynetteholm. Planen vil desuden inkorporere ønsket om en god cykelinfrastruktur. De overordnede rammer for en fremtidig byudvikling skal udvikles og undersøges i relation til den overordnede infrastruktur, der efterfølgende kan miljøkonsekvensvurderes.

Lynetteholm skal udvikles, så den bidrager til de politisk vedtagne klimamål og leverer en moderne og bæredygtig bydel med et lavt klimaaftryk, bolig og erhverv baseret på høje standarder for byggeri, med fokus på grøn mobilitet som f.eks. cyklisme, fremtidens grønne biler og med kollektiv trafik baseret på metrobetjening til Københavns centrum. En stationsnær og klimavenlig byudvikling centralt i København skal ses i sammenhæng med en fortsat udvikling i omegnen af København og komplementerer den overordnede udvikling af hovedstadsområdet.

Lynetteholm giver muligheder og plads til en fortsat udvikling af København. En udvikling på et nyt areal, der ikke tager plads fra den eksisterende by. Lynetteholm indeholder perspektiver i forhold til et nyt rekreativt kystlandskab ud mod Øresund, som indgår i stormflodssikringen. De flere boliger, herunder almene boliger, vil bl.a. kunne bidrage til at dæmpe boligprisudviklingen i hovedstaden.

Lynetteholm anlægges i forlængelse af Refshaleøen og får et samlet areal på omkring 2,8 km². På østsiden af Lynetteholm anlægges et stort, rekreativt kystlandskab på 0,6 km².

Planen vil tage udgangspunkt i forudsætninger om antal beboere og arbejdspladser i principaftalen fra 2018. Lynetteholm forventes således at kunne byudvikles fra 2035, når en passende andel af halvøen er opfyldt med overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter. På længere sigt forventes Lynetteholm at kunne rumme ca. 2½-3 mio. etagemeter bolig- og erhvervsbyggeri svarende til omkring 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser, jf. principaftalen.

Byudviklingen vil i et vist omfang kunne begynde tidligere på Refshaleøen og eventuelt på andre eksisterende arealer i Østhavnen. På lang sigt er det forventningen, at Østhavnen samlet set vil kunne huse omkring 50-60.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser.

Planen vil belyse mulighederne for at etablere en bydel, som kan rumme og tiltrække det ovennævnte antal beboere og arbejdspladser. Samtidig vil planen belyse andre relevante parametre, som påvirker behovet for infrastruktur til den nye bydel.

Planen vil ligeledes kunne indeholde forskellige scenarier for rækkefølgen og fordelingen af byudviklingen på de forskellige arealer i Østhavnen, hvilket skal ses i relation til etablering af infrastrukturen. Som en del af disse scenarier vil der indgå en mulig etapedeling af byudviklingen.

På denne baggrund vil planen skulle perspektivere og belyse behovet for infrastruktur, idet der tages udgangspunkt i, at bydelen skal have et klart bæredygtigt præg med gode cykelforbindelser samt metro- og vejbetjening. Planens miljøvurdering vil også indeholde en vurdering af klimaaftrykket af en centralt lokaliseret og tæt byudvikling i Østhavnen sammenlignet med en tilsvarende byudvikling andre steder.

I forlængelse af den strategiske miljøvurdering gennemføres konkrete miljøkonsekvensvurderinger (VVM) af henholdsvis vej- og metrobetjening af Østhavnen. SMV'en og de konkrete undersøgelser heraf gennemføres med en opdeling, således at der dels analyseres den *nodvendige* infrastruktur, som forbinder Lynetteholm med resten af København og som er en forudsætning for byudviklingen, dels generelle infrastrukturprojekter med fokus på at forbedre mobiliteten i København, herunder en ny metro på tværs af havnesnittet og en fuld Østlig Ringvej.

Den overordnede cykelinfrastruktur skal ligeledes efterfølgende konkretiseres på baggrund af planen. Den strategiske miljøvurdering og tilhørende offentlighedsfase indgår således som idéfasen for miljøkonsekvensvurderingerne af vej- og metroforbindelse til området.

Metrobetjening af Lynetteholm

For så vidt angår metrobetjening, tager planen udgangspunkt i en metro-linje, som sikrer den højklassede kollektive forbindelse mellem Lynetteholm og resten af København, der er en nødvendig forudsætning for byudviklingen. Planen skal i tillæg hertil belyse muligheder for at udvide metrosystemet med en ny linje på tværs af havnen, der både kan aflaste den eksisterende metro M1/M2 og betjene nye områder af København, der ikke er betjent af metro, herunder større regionale mål som fx Rigshospitalet. Linjen kan på længere sigt udvikles som en pendullinje eller en (halv)cirkelforbindelse.

Planen tager udgangspunkt i M5 Vest, jf. forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholm fra august 2020. M5 Vest belyses som en etapeopdelt linje med en række varianter, som fx muligheden for at forlænge linjen med en forbindelse mellem Prags Boulevard Øst og Refshaleøen, således at der skabes en ringforbindelse med eller uden skift på Refshaleøen. Et fuldt udbygget kontrol- og vedligeholdelsescenter til metrolinjen kan ikke hensigtsmæssigt placeres på Lynetteholm eller Refshaleøen, og der arbejdes derfor med anden placering, forventeligt på Prøvestenen.

Linjeføringen, der indgår i planen, opdeles i fire delstrækninger:

- Østerport-Refshaleøen-Lynetteholm
- Refshaleøen-Prags Boulevard
- Prags Boulevard-Københavns H
- Københavns H-Forum-Rigshospitalet-Østerport.

Det forudsættes, at forbindelsen mellem Østerport og Refshaleøen/Lynetteholm skal kunne anlægges først som en separat etape under havnen, hvor stationer på Lynetteholm dog først åbner senere i takt med byudviklingen. Der undersøges forskellige tekniske løsninger for den første delstrækning.

I forhold til Refshaleøen-Prags Boulevard undersøges forskellige tekniske løsninger fra en egentlig metrolinje til en løsning, hvor etappen undlades, og der findes en teknisk løsning på at koble en første delstrækning Østerport-Refshaleøen-Lynetteholm til kontrol- og vedligeholdelsescentret.

Vejbetjening af Lynetteholm

For så vidt angår en vejforbindelse til Lynetteholm, tager planen udgangspunkt i en forlængelse af Nordhavnstunnelen til Lynetteholm/Refshaleøen, der sikrer den for byudviklingen nødvendige vejbetjening af området.

Planen skal i tillæg hertil belyse muligheden for at kunne forlænge Lynetteholmstunnelen til Øresundsmotorvejen ved lufthavnen. En Østlig Ringvej, der samlet set forbinder Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd, vil svare til de vestlige ringveje i hovedstaden og kunne forbinde de nordlige dele af hovedstaden med lufthavnen og Øresundsbroen. En Østlig Ringvej vil ligeledes aflaste Indre By for gennemkørende trafik og sikre bedre vejbetjening til forskellige dele af Københavns Havn, herunder byudviklingsarealerne i Østhavnen.

Planen tager udgangspunkt i en østlig korridor for Østlig Ringvej, jf. forundersøgelsen af Østlig Ringvej fra august 2020. Udgangspunktet er varianterne Ø4/Ø5, hvor Lynetteholmstunnelen og en senere forlængelse af Østlig Ringvej anlægges som en sænketunnel langs Amagers østkyst. Implikationer af en etapeopdelt vejforbindelse undersøges som del af den samlede SMV.

Cykelforbindelser til Lynetteholm

Der igangsættes en forundersøgelse af cykelinfrastruktur, der skal give det fornødne vidensgrundlag til, at cykeltransport kan tænkes ind fra begyndelsen i udviklingen af Lynetteholm og Østhavnen samt i arbejdet med at sikre gode forbindelser mellem den eksisterende by og de nye bydele.

Forundersøgelsen skal bidrage til at udpege mulige linjeføringer til supercykelstier og grønne cykelruter til og gennem Lynetteholm og Østhavnen samt cykelforbindelser til Indre By, det nordøstlige Amager og Nordhavn.

Forundersøgelsen vil løbe samtidig med miljøvurderingerne af metro og vejforbindelse, således at de tre transportformer kan komplementere hinanden i den videre planlægning af Lynetteholm.

Myndighedsproces for SMV

Transportministeriet og Københavns Kommune udarbejder en plan på baggrund af principaftalen og nærværende ramme for den strategiske miljøvurdering.

De ansvarlige myndigheder skal herefter høre relevante myndigheder og berørte stater med henblik på at foretage en afgrænsning af miljørapportens indhold og omfang. På baggrund heraf fastlægger de ansvarlige myndigheder omfanget af de oplysninger, der skal indgå i rapporten.

By & Havn udarbejder selve miljørapporten. Når miljørapporten er udfærdiget, skal de ansvarlige myndigheder høre offentligheden, relevante myndigheder og berørte stater om udkast til planen.

Planen, miljørapporten og den sammenfattende redegørelse offentliggøres. Der gennemføres efterfølgende løbende overvågning af planens indvirkninger på miljøet.

Tidsplan (tentativ)

2021 efterår: Københavns Kommune (KK) og Transportministeriet (TRM) udarbejder den konkrete plan, der skal strategisk miljøvurderes.

2021 efterår: Arbejdet med SMV af den udarbejdede plan igangsættes efter kommissorium fra TRM og KK for SMV'en.

2021 vinter: Afgrænsning af indhold af miljørapport inkl. høring om udkast til afgrænsningsrapport for miljøvurdering.

2022: Offentlig høring af plan med SMV i 8 uger, der også udgør idéfase-høring af miljøvurdering (VVM) af metro og vejforbindelse, herunder af en ny metro på tværs af havnesnittet og en fuld Østlig Ringvej.

2022: Konkret miljøvurdering (VVM) og projektering af metro og vejforbindelse igangsættes samt analyse af cykelinfrastruktur.