

AFGANG 2023

Oliver Kiem Kongsgaard Prag

STARTEN

En undersøgelse af den kommende byudvikling

Enden eller starten?

Refshaleøen er et tidligere industriområde beliggende i Københavns havn og er i den nuværende kommuneplan udpeget som et perspektivområde frem til 2031. Det står dog til at ændre sig, da udviklingen omkring Lynetteholmen har fået Københavns kommunes økonomiudvalg til i december 2021 at tage til efterretning en ny tentativ tidsplan, der stræber efter at have en byggeretsgivende lokalplan klar allerede i 2025 for området. Den fremskyndede interesse for Refshaleøen er viklet ind i forhold, der relaterer sig til den potentielle Lynetteholmens økonomi og infrastruktur. Dog har Lynetteholms projektet modtaget meget offentlig kritik og står på nuværende tidspunkt stadig overfor en masse usikkerheder.

Det bliver derfor et afgørende spørgsmål for den fremtidige byudvikling og karakter af Refshaleøen om det fortsat kommer til at være enden på København eller starten på Lynetteholmen?



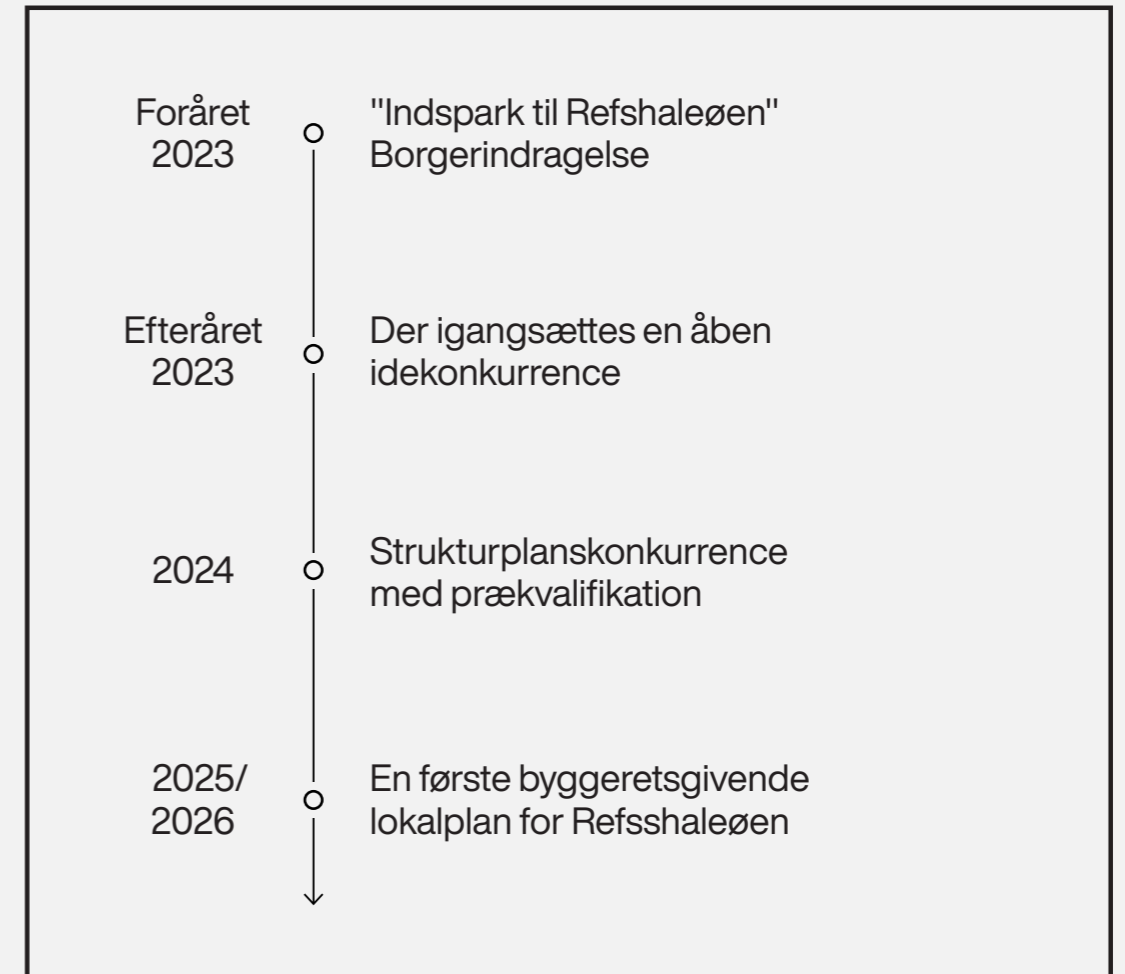
Refshaleøens centrale, men også afsides position i København. Samt den kommende Lynetteholmen.
Kilde: Egen kollage

Byudviklingsprocessen

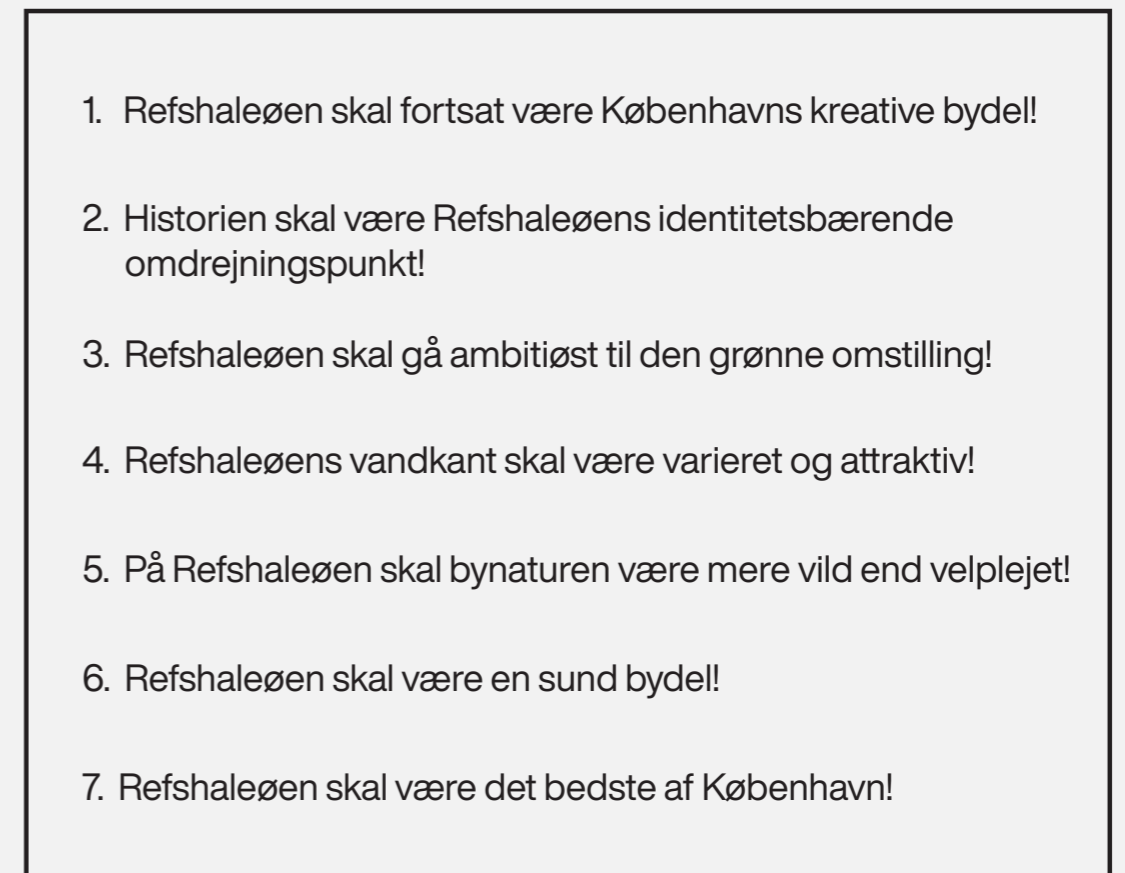
I 1980'erne hvor B&W var i store økonomiske vanskeligheder, opkøbte en række pensionskasser grunde og bygninger på Refshaleøen. Formålet var at leje dem tilbage til B&W og derved sikre dem den nødvendige likviditet til at overleve. Det har medført at størstedelen af det tidligere industriområde i dag er ejet af Refshaleøens Ejendomsselskab, hvor de fire pensionskasser Sampension, PKA, Pensam og PFA står bag.

Refshaleøens Ejendomsselskab har slået sig sammen med By og Havn, der også ejer store områder af halvøen, for at i fællesskab stå for den fremtidige byudvikling af Refshaleøen. I foråret 2023 indledes arbejdet med en indragelsesprocess, hvor borgere inviteres til at have indflydelse på den fremtidige udvikling. I den forbindelse har de opstillet 7 dogmer, der udgør den foreløbige vision og hvor alle interesserede inviteres til at komme med bemærkninger og kommentarer. Derefter vil der i efteråret 2023 igangsættes en idekonkurrence, hvor alle kan deltage, men som Refshaleøens Ejendomsselskab skriver det, bliver den "særligt relevant for folk med professionel erfaring med byudvikling". I 2024 vil der så følge en strukturplanskonkurrence med prækvalifikation.⁸

*"I forbindelse med den kommende udvikling af halvøen agter de to selskaber at slå sig sammen i et nyt udviklingsselskab for at sikre, at der laves en helstøbt plan for hele området. Ejerforholdet skal være 65 procent til Refshaleøens Ejendomsselskab og 35 procent til By & Havn, der afspejler størrelsen på de to selskabers arealer."*⁹



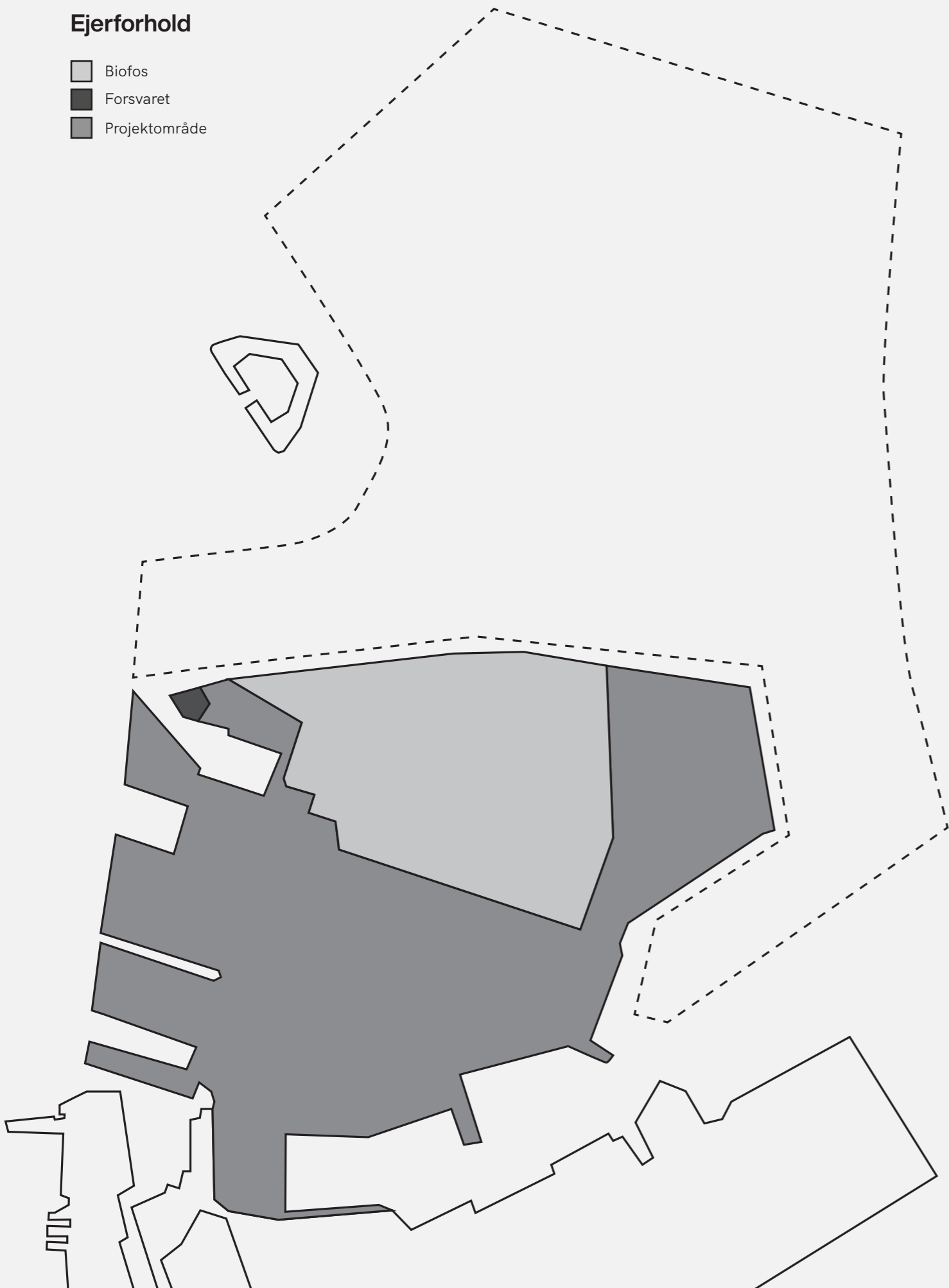
Kilde: Refshaleøens Ejendomsselskab



Kilde: Refshaleøens Ejendomsselskab

Ejerforhold

- Biofos
- Forsvaret
- Projektområde

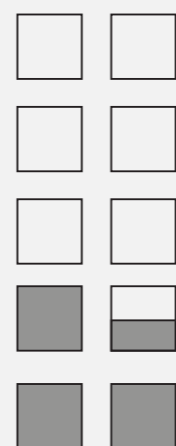


65 %

Refshaleøens Ejendomsselskab er et datterselskab af Refshaleøen Holding A/S som ejes af pensionselskaberne: Sampension, PKA, Pensam og PFA. Refshaleøen er for pensionselskaberne en investering, hvor at der er en klar forventning om at skabe økonomisk overskud fra den langsigtede investering, som blev gjort i forbindelse med B&W's konkurs.

Ledelsen må derfor antages altid at have et primært finansielt udgangspunkt, hvor at forvaltningen af pensionskassernes medlemmers penge er afgørende.

Ref. Ejendomsselskab

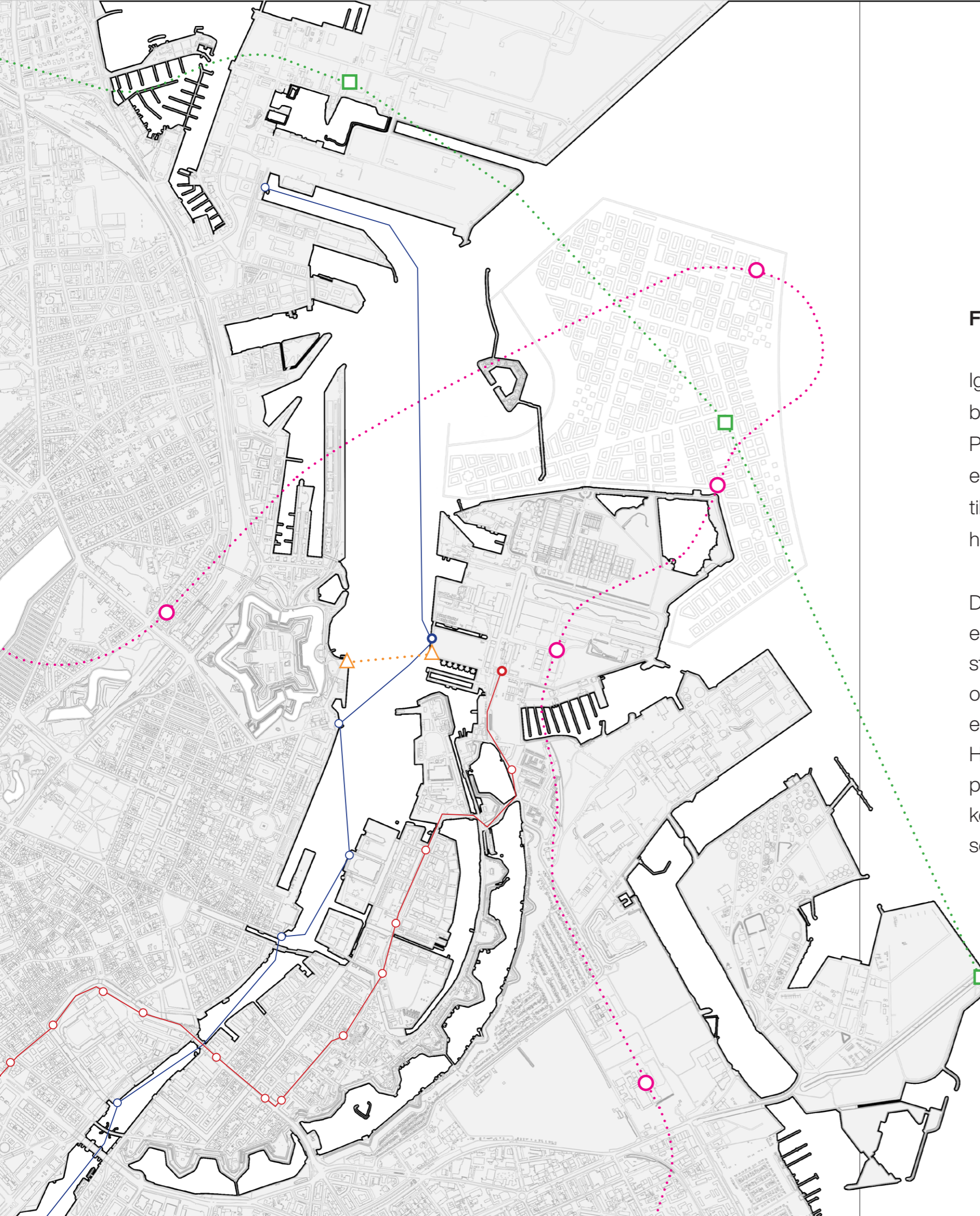


35 %

By og Havn er ejet 95 % af Københavns Kommune og 5% af staten. Selskabet ejer en lang række af de nyere byudviklingsområder herunder Ørestad, Nordavn og Sydhavnen. De har stået for den nyere udvikling af Københavns havn og er baseret på en økonomisk model der hedder "Land Value Capture". Med den model har selskabet finansieret gælden fra metrobyggeriet ved at sælge byggegrunde på deres områder

Selskabet må derfor også antages altid at have et primært finansielt udgangspunkt, da de skal finansiere den voksende metro gæld.

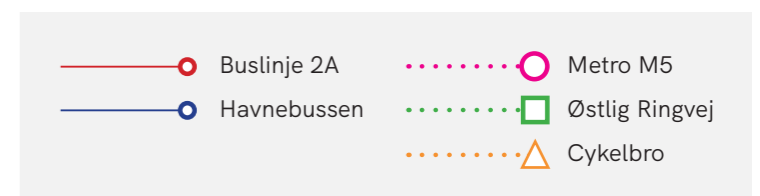
By og Havn



Fremtidige forhold

Igangsættelsen af byudviklingen på Refshaleøen har været betinget af beslutningen omkring Lynetteholmen og den infrastruktur som den medfører. På nuværende tidspunkt er halvøen en infrastrukturel flaskehals, hvor de eneste forbindelser til det kollektive transportsystem, foregår via havnebus til Sønderhoved eller ende stoppestedet på buslinjen 2A i den sydlige del af halvøen.

Det står dog til at ændre sig, da der efter politisk beslutning er igangsat en VVM- rapport af en ny metrolinje kaldet M5, der bl.a. kommer til at have stoppesteder på Lynetteholmen og Refshaleøen. Et andet aspekt af aftalen omhandler en VVM-rapport af en Østlig Ringvej, der foreslås anlagt som en sænketunnel ud fra Amagers Østkyst og skal danne forbindelse mellem Helsingørmotorvejen i nord og Øresundsmotorvejen i syd, med en afkørsel på bl.a. Lynetteholmen. Endvidere har staten i samarbejde med Københavns kommune besluttet, at der skal afsættes 300 millioner kroner til en cykelbro, som skal forbinde Nordre Toldbod med Refshaleøen.^{10, 11, 12}



Hvis præmissen ændres

Selv efter anlægsloven om Lynetteholmen blev vedtaget i juni 2021, har projektet modtaget meget kritik fra bl.a. miljø- og trafikekspertes, der peger på uhensigtsmæssige konsekvenser ved anlæggelse af øen. Der er også utilfredshed at finde blandt borgerne. Gruppen "Stop Lynetteholm", der pt. har 16.300 medlemmer, kæmper for at sætte en stopper for projektet som de mener er uforsvarligt. Den forventede tidsplan er dog også allerede blevet forsinket, da opstarten af fase 2 er blevet udskudt med ét år, grundet den massive modstand fra mange kommuner og miljøorganisationer, der har modsat sig klappingen af slam i Køge bugt.^{13,14}

Et andet aspekt er tidshorizonten, Lynetteholmen står først til at være færdig om ca. 47 år og mange af beslutningerne, der omhandler hvad øen skal indeholde og hvordan den skal struktureres, ligger først længere ude i fremtiden. Beslutninger der indirekte har stor effekt på forudsætningerne for Refshaleøen som fremtidig bydel. Det vil tidsmæssigt svare til, at man skulle forsøge at planlægge nutidens by i 1970'erne, hvor en modernistisk planlægning stod for mange af de planer for forstæderne, der i dag oftest kritiseres for at være en forældet tankegang.

Endnu en usikkerhed er at Renseanlægget, der fylder en stor del af Refshaleøens nordlige arealer, står overfor en uvis skæbne, som efter planen først bliver afgjort i 2025. Det kan være svært at forestille sig en fremtidig bydel ligge klos op ad Danmarks største rensningsanlæg. Men en ny rapport fra ingeniørfirmaet Sweco, har konkluderet, at det vil udlede så mange drivhusgasser at flytte Lynetten til Avedøre, at det ikke vil være bæredygtigt, og at der ikke er "teknisk eller for den sags skyld miljømæssig begrundelse for en flytning." Indtil da er den nuværende plan dog også, at den kommende strukturplans konkurrence skal indeholde både et scenarie, hvor anlægget bliver liggende og hvor det flyttes.¹⁵



De mange forskellige industribygninger fra forskellige tider.
Kilde: Eget foto

"Der er mange usikkerheder og ubekendte faktorer i udviklingen af Refshaleøen. Udviklingen her skal ses i sammenhæng med udviklingen af Lynetteholmen. Begge områder er afhængige af den samme infrastruktur, som tidligst bliver realiseret i begyndelse af 2030'erne"

- Holger Bisgaard, Ekstern Lektor ved det Kongelige Akademi ¹⁶



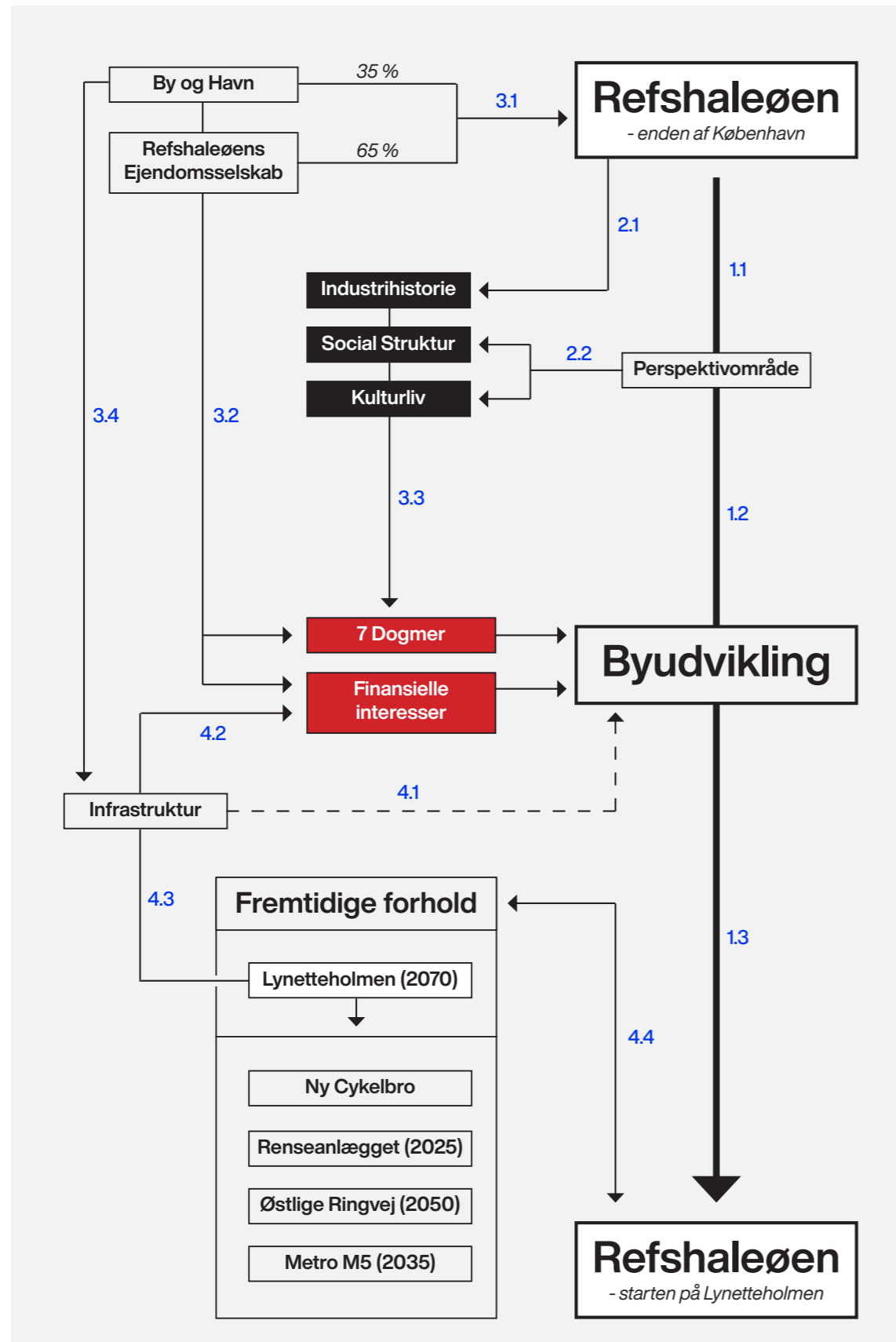
Grundpriser og finansiering

Infrastrukturen har en enorm betydning for området værdi. Et godt eksempel på dette er Ørestaden, hvor metrobyggeriet er finansieret via de værdistigninger, som byggeriet i sig selv skaber for de omkringliggende arealer. Med den kommende infrastruktur som der tilføjes Refshaleøen kan man frygte at domicil byggeri og luksusejeboliger vil dominere udviklingen, fordi det bliver det mest profitable og dermed det der sikrest kan finansiere metrogælden. I forbindelse med den værdistigning som Refshaleøens Ejendomselskabs områder kommer til at gennemgå, er det også blevet fremlagt, at de forventes at skulle betale en andel af den infrastruktur, hvilket de har udtrykt en klar velvilje overfor. Det vil dog endvidere ligge et større pres på hvilken kvalitet og mangfoldighed af boliger de kan udvikle da de også skal bidrage til infrastrukturens regnestykke. En effektiv bolig til at skabe store indtægter er den private udlejnings lejlighed. Det ser man mange steder i Ørestaden, men som desværre også kan skabe det der kaldes en "Karrusel Bydel" hvor de dyre lejeboliger tiltrækker f.eks. unge familier, der så senere får råd til at købe en ejerbolig og derfor fraflytter området igen, hvilket skaber et fragmenteret miljø. Lejeboligerne er endvidere også af natur præget af et generelt ønske om at være universelt attraktive for mange og tillader derfor mindre rum til de måske mere alternative eller visionære boligformer.

Løsningerne, der skaber den gode by, har oftest en ganske lang tilbagebetalingstid, hvilket ikke gør dem til de bedste investeringsobjekter rent økonomisk. Og hvis økonomien for god arkitektur skal hænge sammen for investorerne kræver det derfor, at grunden, der bygges på ikke bliver for dyr. Dyre grundpriser svarende til f.eks. Ørestadens vil betyde, at almindelige mennesker med interesse for en ny mere bæredygtig måde at bo på, ikke vil kunne være med. Det vil også blive for dyrt at bygge f.eks. lejeboliger for mennesker med en gennemsnitlig indkomst. Derfor er infrastrukturen både præmissen og truslen for den fremtidige bydel på Refshaleøen.



Billede af sydlige Ørestaden fra oven.
Kilde: google



1.1 Refshaleøens beliggenhed som enden af København medført at området i den nuværende kommuneplan udpeget som et perspektivområde frem til 2031.

1.2 Det står dog til at ændre sig da Københavns kommunes økonomiudvalg har taget til efterretning en ny tentativ tidsplan, der stræber efter at fremskynde byudviklingen af området.

1.3 Refshaleøen vil forbindelse med byudviklingen markant ændre karakter og ifølge de nuværende planer have en ny bydel i forlængelse ud i Øresund kaldet Lynetteholmen.

2.1 Refshaleøen rummer en masse spor fra det enorme B&W skibsværft, der repræsenterer en vigtig del af dansk industrihistorie.

2.2 I tiden som perspektivområde er der fremvokset en ny social struktur på øen og det er blevet en populær destination, med et rigt kulturliv, for Københavnerne.

3.1 Af det ca. 80 hektar store foreslåede projektområde, der udgør størstedelen af øen, ejer Refshaleøens Ejendomsselskab 52 hektar og By og Havn 28 hektar. Andre ejere er Biofos og forsvaret.

3.2 De to parter har begge primært finansielle interesser og har indgået et samarbejde om udvikling af øen. I den forbindelse har de offentliggjort 7 dogmer som borgerindragelsen igangsat i foråret 2023 foregår ud fra.

3.3 De 3 værdier indgår som dogmer i Refshaleøens fremlagte strategi, men det forventes at de finansielle interesser vægter tungere, hvis der opstår en konflikt mellem de to i byudviklingen.

3.4 By og Havn er involveret i den kommende infrastruktur og ønsker gennem salg af byggegrunde finansiere den.

4.1 Den kommende infrastruktur har fornyet interessen for at byudvikle Refshaleøen.

4.2 Infrastrukturen tilføjer en øget værdi til de kommende byggegrunde og Refshaleøens Ejendomsselskab er blevet pålagt at være med til at finansiere infrastrukturen.

4.3 Den planlagte infrastruktur til Refshaleøen er en del af planerne om Lynetteholmen.

4.4 De fremtidige forhold kommer til at have en stor betydning for, hvilke forudsætninger byudviklingen får og hvilken karakter den fremtidige bydel på Refshaleøen har.

Refshaleøens skæbne

Den fremtidige byudvikling på Refshaleøen rummer store potentielle værdier for ejerne af området, de værdier stiger dog markant i forbindelse med den infrastruktur som Lynetteholmen potentielt medfører. En Infrastruktur som de private ejere også skal bidrage til betalingen af, men det regnestykke kommer til at hænge nøje sammen med, hvor høj en bebyggelsesprocent og andel af boliger, der tillades i en fremtidig lokalplan for området. By og Havn, der er ejet 95 % af Københavns Kommune har også en andel i at sikre infrastrukturen, da den både forhøjer værdien af deres 35 % ejerandel af området, men også er essentiel for Lynetteholmen, der i høj grad forventes at skulle finansiere deres gæld fra metrobyggeriet.¹⁷

Mange nyere byudviklinger som f.eks. Carlsberg Byen, hvor to af aktionærene også er en del af Refshaleøens Holding A/S, har været kritiseret for at være endt som en u charmerende jagt på kvadratmeter på bekostning af stedets historie, trods tidlige løfter om, at det skulle ske "i bryggerens ånd". Det bliver dog ikke tilfældet på Refshaleøen, i hvert fald ikke hvis man stoler på de 7 dogmer som Refshaleøens Ejendomsselskab annoncerede i forbindelse med starten på borgerinddragelsesprocessen. By og Havn og Refshaleøens Ejendomsselskab har et grundlæggende finansielt udgangspunkt for den fremtidige byudviklingen, så det kan i fremtiden blive et essentielt spørgsmål i forbindelse med bevaring af stedets iboende kvaliteter, hvad der bliver vægtet højest når dogmer og økonomi støder sammen?¹⁸



Bunker med sand ligger og venter på den store flade, bagved bakken ligger renseanlægget Lynetten.
Kilde: Eget foto

