



DN København

Danmarks
Naturfredningsforening

Dato: 7. april 2025

Til: Økonomiudvalget, Københavns kommune og Folketingets Transportudvalg

Vedr. Aftale mellem regeringen og Københavns Kommune om: Byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm

Det er vores vurdering at de forudsatte trafikinvesteringer ikke giver grundlag for den udbygning med boliger og arbejdspladser, der forudsættes i aftalen. Med andre ord, vil de forudsatte trafikinvesteringer ikke kunne tilgodese de behov, som udbygningen medfører.

Der er ikke fremlagt dokumentation for, at aftalen af 28. marts forholder sig hertil. Det har også været et gennemgående træk i planerne for Lynetteholmen, at man ikke har foretaget en kvalificeret vurdering heraf.

Og det er dybt problematisk. En utilstrækkelig fysisk infrastruktur vil medføre en meget mindre byudvikling, som igen vil betyde markant færre indtægter fra salg af byggeretter. Den eksisterende metro har til og med også allerede en skrøbelig økonomi, hvor det er tvivlsomt om den allerede eksisterende metrogæld kan tilbagebetales, som forudsat.

Samlet betyder det, at projektet kan blive en stor økonomisk belastning for København, der kan få betydning for byens grønne omstilling når det gælder f.eks. efterlevelse af de planetære grænser, realisering af Københavns langsigtede klima- og miljømål, klimatilpasning – og skabelse af nye rekreative muligheder for mennesker og plads til natur i byen.

Trafikbetjeningen er stærkt underdimensioneret

Vi mangler at indstillingen forholder sig til om de forudsatte trafikinvesteringer er fysisk er tilstrækkelige til det antal beboere og arbejdspladser der forudsættes.

Allerede med Transportministeriets strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, fra august 2022 gik det galt. Ministeriet forudsatte en udbygning af Østhavnen til 66.000 indbyggere og 54.300 arbejdspladser [3]. Men der blev ikke gennemført en seriøs vurdering af, om den planlagte infrastruktur (Østlig Ringvej, metro og cykelforbindelser) havde fysisk kapacitet nok til at kunne betjene den nye by, der primært skulle etableres på opfyld ude i Øresund. Den anvendte beregningsmodel (OTM) forholder sig nemlig ikke til, om der er trafikkapacitet nok i metróen, det er en model-forudsætning, at det er der bare – og derfor blev der heller ikke med de oprindelige OTM-beregninger af havnesnittet fremlagt et brugbart politisk besluthningsgrundlag.

Det er Transportministeriet opfattelse, at når Københavns Kommune er planmyndighed for Østhavnen, herunder Lynetteholm, så er det alene Københavns Kommunes opgave at vurdere om der er tilstrækkelig trafikbetjening af byudviklingsområderne.

I Økonomiforvaltningens Lynetteholmssekretariats bemærkninger i høringsnotatet til bl.a. høringssvar 324 og 748 argumenteres der med, at forvaltningen har taget udgangspunkt i de forudsætninger som blev anvendt i forbindelse med den Strategiske Miljøvurdering for udvikling af Østhavnen [1] - som så er blevet opdateret med nye befolknings- og

arbejdspladsprognoser fra Økonomiforvaltningen. Problemet med disse bemærkninger er, at man undlader at forholde sig eksplicit til, om der er tilstrækkelig kapacitet i den aftalte infrastruktur. Man forsøger altså at kortslutte argumentationen, ved at forudsætte, at det er der [2].

Med aftale om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm fra den 28. marts 2025 sker der to markante ændringer i forhold til den strategiske miljøvurdering fra august 2022.

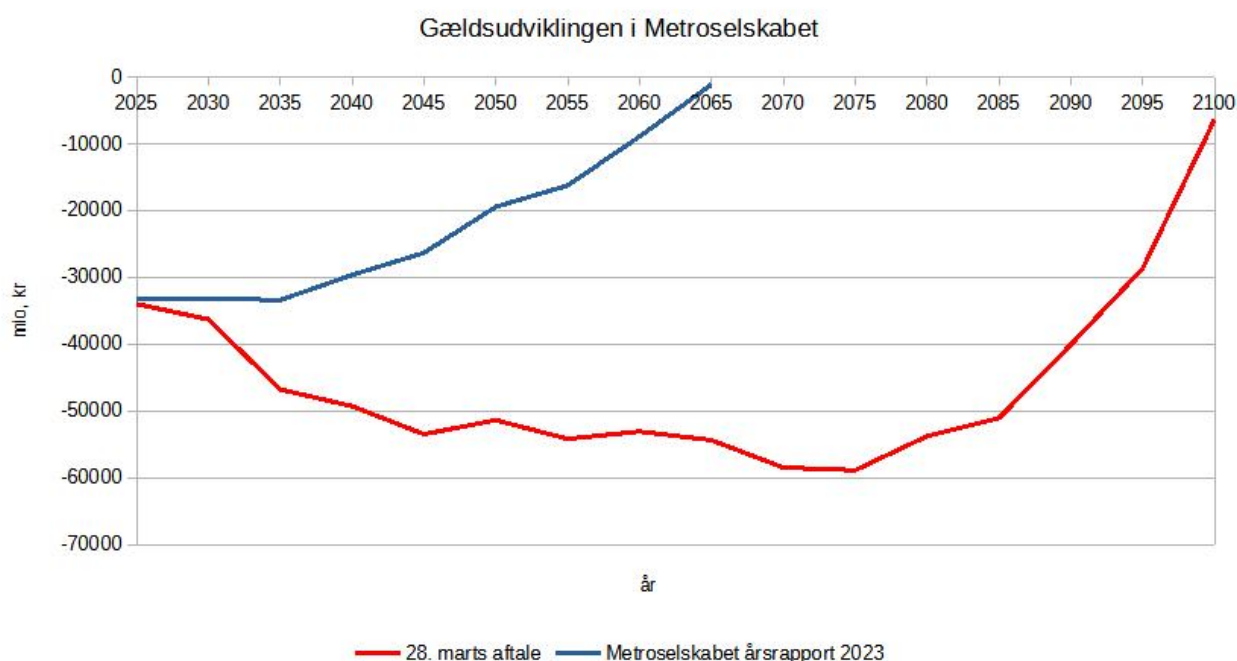
Antallet af indbyggere i Østhavnen er skruet op fra 66.000 til 80.000 indbyggere og infrastrukturen er skåret ned til en kapacitetsmæssig endnu ringere discountløsning [3]: M5 mellem Østerport St. og Lynetteholm er fjernet og Østlig Ringvej er skrumpet ind til en stump vej mellem Nordhavn og Lynetteholm. Det gør det yderligere alvorligt, at man ikke forholder sig til kapaciteten. Da planerne for Østhavnen og Nordhavnen indebærer en by på størrelse med Aalborg og for Østhavnen (Lynetteholm, Refshaleøen og Kløverparken) alene en by på størrelse med Esbjerg. De ville åbenlyst ikke kunne klare sig med en infrastruktur som forslået i planerne.

Finansieringsbidraget fra byudviklingen er højst usikker

Metroen økonomi har været og er stadig skrøbelig. Med de forudsætninger der nu er lagt ind i planerne for Østhavnen vil den byudvikling, der er finansieringsgrundlaget for M5 være yderst usikker.

Den oprindelige metro (M1/M2) var insolvent få år efter, at den sidste delstrækning var sat i drift. Det har bl.a. professor Bent Flyvbjerg påvist [4]. Ørestadsselskabet blev derfor reorganiseret og rekapitaliseret i 2007 og det blev besluttet at bygge en ny metrocityring. Indtægtsgrundlaget er imidlertid også fejlvurderet for cityringen, som her få år efter åbningen er kritisk bagefter basisbudgettet i forretningsstrategien [5]. Transportministeriet har også vurderet, at der med den aktuelle passagerudvikling, kan blive behov for et milliard stort ejerindskudsbehov i 2025, såfremt det fastholdes at metrogælden skal være afbetalt i 2066 [6]. Den 25. februar orienterede overborgmesteren Økonomiudvalget om at tilbagebetalingstiden var forlænget med 2 år til 2068 [7] – og med aftalen af 28. marts bliver tilbagebetalingstidspunktet for alle metrostrækninger (M1-M5) beregnet til 2102, eller 100 år efter at den første strækning åbnede i oktober 2002.

Ser man alene på metroens afdragsprofil efter aftalen af 28. marts ser den ud som vist i figuren.



Iflg. det gamle langtidsbudget ville metroselskabet begynde at afbetale anlægsgælden fra 2035 og frem til 2068, under forudsætning af at passagertallet indenfor få år bliver bragt i overensstemmelse med basisbudgettet i forretningsstrategien som forudsætter en markant passagerfremgang til 189 millioner i 2035 [8].

Med 28. marts aftalen vil metroselskabets gæld vokse til mindst 58,9 mia. kr., hvorefter anlægsgælden med renters rente skal nedbetales på lidt over 25 år fra 2075 [9]. Forskellen til situationen før 28. marts aftalen er markant, da metroen ifølge det seneste langtidsbudget begynder at give overskud fra 2068. Derfor kan prisen for M5 vise sig at blive en gæld og et manglende overskud på sammenlagt 70-75 mia. kr. i 2075.

Muligheden for at afdrage denne anlægsgæld afhænger ikke mindst af, om de forudsætninger som Københavns kommune har lagt til grund for aftalen, kan realiseres i den fysiske virkelighed. Da forudsætningerne ikke er valideret i forhold til den fysiske realiserbarhed af byudviklingen, er det direkte hasardspil med Københavns fremtidige økonomiske formåen, hvis en sådan seriøs risikovurdering og -afdækning ikke er en del af beslutningsgrundlaget.

Der er også kommet frem at By & Havns udgifter til byggemodning mv. er langt større end tidligere antaget. Fra stiftelsen i 2007 til 2022 havde By & Havn et likviditetsoverskud fra salg af arealer og byggeretter på 11 mia. kr. ekskl. investeringer på 8,4 mia. kr. (f.eks. til byggemodning). Nettooverskuddet var derfor over de 15 år på beskedne 2,6 mia. kr. [10].

I aftalen fra den 28. marts estimeres det, at By & Havn får nettoindtægter på hele 21 mia. kr. fra salget af byggeretter i Østhavnen. En forudsætning der ikke alene udfordres af de fysiske infrastrukturbegrænsninger, men også af de hidtidige erfaringer og det forhold at byggemodningsomkostninger på Lynetteholms opfyld må forventes at blive ekstraordinært store.

Ernst & Young rapporten om finansiering og organisering af Lynetteholm arbejder også med usædvanligt lave byggemodningsomkostninger, specielt da det er forventningen, at der skal bygges tæt og højt i et forsøgt på at leve op til de politiske måltal i aftalen.

Ernst & Young rapporten forudsætter også, at de byggeretspriser som By & Havn kan realisere efter 2030 procentuelt er mere end dobbelt så store som stigningen i de realiserede ejendomspriser [11] - en stærkt tvivlsom forudsætning, men som ikke desto mindre er en central forudsætning for beregningen af det anslåede finansieringsbidrag fra byudviklingen på Lynetteholm og i resten af Østhavnen. Hvis byggeretspriserne fulgte ejendomspriserne og byggemodningsomkostningerne var mere realistiske, ville nettofinansieringsbidraget være langt under de 21 mia. kr. som aftalen forudsætter.

Det var en meget dyr beslutning af reducere metroens kapacitet i 1995, fra 4 til 3 vogne, og lige nu ser det ud til, at det er en endnu dyrere beslutning af finansiere M5-metroen med en fremtidig og stærkt usikker byudvikling på Lynetteholm.

Det er nu vi skal tænke os om.

Med venlig hilsen

Knud Erik Hansen
formand DN København

Per Henriksen
bestyrelsesmedlem DN København

Noter

- [1] Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen, Bilag 2: Beregningsforudsætninger (OTM), 30. august 2022
- [2] Høringsnotat vedr. høringen af miljøkonsekvensvurderingen af metrolinje M5, Økonomiforvaltningens Lynetteholmsekretariat, 2. april 2025 p. 55.
- [3] Kun råd til trafikale discountløsninger på Lynetteholm: »Det hænger ikke sammen«, Ingeniøren, 1. april 2025
- [4] Cost Overruns and Demand Shortfalls in Urban Rail and Other Infrastructure, Bent Flyvbjerg, Transportation Planning and Technology, vol. 30, no. 1, pp. 9-30, 25. Juni 2013
- [5] Metroselskabet jubler mens passagertallet svigter, Hans Schjær-Jacobsen, Ingeniøren, 11. februar 2025
- [6] Transportministeriet, Metroselskabets økonomi, notat 30. April 2024
- [7] Orientering om offentliggørelse af Metroselskabets passagertal og økonomi, Økonomiforvaltningens kontor for selskaber og rettigheder, 25. February 2025
- [8] Fremtidens Metro, Strategi 2023-2026, Metroselskabet
- [9] Aftale mellem regeringen og Københavns Kommune om: Byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, Bilag 4, Tabel 1, p. 21
- [10] TRU Alm. Del - endeligt svar på spørgsmål 147, Transportudvalget 2023-24
- [11] Undersøgelse af finansiering og organisering af Lynetteholmen, Ernst & Young, maj 2020, p. 36