

FAKTAARK:

Hvad er Lynetteholmen

På den ene side er det en politisk hensigtserklæring: Principaftale om anlæg af Lynetteholmen – tiltrådt af et flertal i Folketingen den 25. oktober 2018 [1] - hvor det postuleres at Lynetteholmen er en fremtidssikring af København frem mod det 22. århundrede.

På den anden side er det et påbegyndt projekt med historisk mange vitale ubekendte og projekt kritiske elementer.

Anlæggelse af et gigantisk depot til overskudsjord

Folketinget vedtog den 4. juni 2021: Lov om anlæg af Lynetteholm [2].
- men det er *kun* en anlægslov for et depot til 80 mio. tons mere eller mindre forurenede overskudsjord ude i Øresund på en næsten 3 km² stor kunstig ø – der skal fyldes op over de næste 50 år. Etableringen af jorddepotet omfatter også afgravning af 200.000 kubikmeter havneslam på havbunden ud for Refshaleøen og en efterfølgende dumpning af slammet i Køge Bugt. Jorddepotet vil blokerer sejlrenden Kongedybet i Øresund og dermed reducere indstrømningen af livsvigtig saltvand til Østersøen. Skal der laves afværgeforanstaltninger, bliver det ikke billigt.

Anlæggelse af en havnetunnel

Det fremgår af principaftalen at en ny havnetunnel (Østlig Ringvej) skal trafik-betjene byudviklingsområderne på Lynetteholmen og Refshaleøen - og samtidig reducere den gennemkørende trafik i de centrale københavnske bydele og fredeliggøre af eksisterende veje til lufthavnen.

Men den 28. juni 2021 blev der indgået en politisk aftale om infrastruktur-investeringer frem til 2035 [3]. I denne aftale er der kun en 'reservation til infrastruktur der muliggør byudvikling på Refshaleøen og Lynetteholm' på 12,7 mia. kr. - penge som By & Havn (eller et datterselskab Lynetteholmen I/S, der endnu ikke er etableret), får mulighed for at låne begrundet i et anslået fremtidigt netto-overskud fra salg af byggegrunde og lejligheder på Lynetteholmen frem mod 2075. Da Østlig Ringvej (Ø4) anslået koster over 20 mia. kr. [4], *bliver der kun råd til en halv-ringvej*, hvilket også fremgår af infrastruktur-aftalens projektoversigt. Der sker således *ingen* aflastning af den gennemkørende trafik igennem de centrale københavnske bydele (!) Hele Østlig Ringvej sendes dog i VVM-høring, når der er indgået en ny politisk aftale der fastlægger linjeføring, placering af tilslutningsanlæg og projektets låne-ramme.

Folketinget vedtog den 19. december 2019: Lov om anlæg af en Nordhavnstunnel [5]. I denne lov forberedes en påbegyndelse af Østlig Ringvej, finansieret af selskabet Lynetteholmen. Det forudsætter dog at der politisk er taget stilling til den økonomiske bæredygtighed af det samlede projekt – *og det er ikke sket.*

Metrobetjening af Lynetteholmen

Ud over at låne-finansiere en halv-Østlige Ringvej skal den afsatte reservation til infrastruktur der skal muliggøre en byudvikling på Refshaleøen og Lynetteholm på 12,7 mia. kr. [3] , også finansiere en metro.

De forskellige metro-løsninger anslås at koste mellem 6,6 mia. kr. (M4) til 22,8 mia. kr. (M5 Vest) [6]. Budgetforligs-partierne i København har i en delaftale til Budget 2021 aftalt at man både ønsker en Østlige Ringvej til 20,9 mia. kr. og en metro-løsning (M5 eller M5 Vest) til henholdsvis 20,5 mia. kr. og 22,8 mia. kr. [7]. Selvom der er passagerindtægter fra metroen, efterlader det alene for metroløsningerne M5 og M5 Vest en manglende *restfinansiering* på henholdsvis 18,8 mia. kr. og 20,4 mia. kr. [6]. En restfinansiering der er betydelig større end de 12,7 mia. der er afsat både til havnetunnelen og metroen frem til 2035 [3]. I infrastruktur-aftale 2035, er da også kun aftalt en VVM-undersøgelse af en metroforbindelse fra Østerport over Refshaleøen til Lynetteholm. Denne løsning er ikke uproblematisk da der så skal etableres et kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) til næsten en milliard på Lynetteholmen, til kun 3 metro-stationer. Alternativt skal der etableres et afgrenings-kammer på metrocityringen ved Østerport Station, men et sådan anlæg vil lukke store dele af cityringen i årevis.

Udflytning af renseanlægget Lynetten fra Refshaleøen

En afgørende forudsætning for hvor stort det fremtidige byudviklingspotentiale er på både Refshaleøen og Lynetteholmen er om renseanlægget flyttes. Med de krav der er til bl.a. lugtgener vil det ikke være muligt at bygge en by på op til 50.000 indbyggere og lige så mange arbejdsplader klods op af et renseanlæg, der renser spildevandet fra over en ½ mio. husstande. Arealerne på Refshaleøen er da også i de eksisterende lokalplaner [8], i kommuneplanen og i Fingerplanen der trådte i kraft den 29. marts 2019 [9] udlagt til et område for virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7). Miljøstyrelsen vurderede i november 2020, ud fra målinger, at der ikke kan bygges boliger i en afstand på omkring 1000 meter fra renseanlægget, hvis grænseværdien på 5 Lugt enhed (LE) - der gælder for boligbyggeri - skal overholdes [10].

Når Transportministeren skriver den 28. maj i besvarelsen af spørgsmål 20,

»En flytning af renseanlægget Lynetten er ikke en nødvendig forudsætning eller konsekvens hverken i forhold til etableringen af Lynetteholm *eller en eventuel senere byudvikling*. Det er alene op til ejerne af BIOFOS A/S at bestemme, om renseanlægget skal blive liggende eller flytte.« [11]

Er det indlysende at det har store konsekvenser for byudviklingen om renseanlægget flyttes – og hvornår. Hvilket Transportministeren sådan set også indrømmer, når der kun - i infrastruktur-aftale 2035 - afsættes en (låne)reservation på 12,7 mia. kr.. I resumeet af Ernst & Youngs finansieringsrapport, der forudsætter af renseanlægget nedlægges, anslås det med en betydelig usikkerhed at finansieringsbidraget fra salg af byggegrunde er på mellem 17,4 mia. til 22,9 mia. kr. [12].

Om Lynetteholmen kan bidrage med et finansieringsbidrag til en halv-havnetunnel og en kort metro, er altså afhængig af om de 15 ejerkommuner i BIOFOS, beslutter at pålægge vandforbrugerne i hovedstadsområdet en to-cifret milliard stor ekstra-regning, ved f.eks. at udflytte renseanlægget til en ny kunstig ø ved Holmene i Hvidovre kommune [13]. En ny kunstig ø der først skal etableres med overskudsjord, der så ikke kan deponeres i jorddepotet

Lynetteholmen. Regeringen har den 28. juni 2021 annonceret at den træffer beslutning om en projekteringslov for Projekt Holmene i første halvår 2022 [14].

De 15 ejerkommuner i BIOFOS har ikke truffet beslutning om at flytte renselanlægget Lynetten.

Den økonomisk bæredygtigheden af det samlede projekt

Det er kritisk for hele Lynetteholmen-projektets økonomi, om renselanlægget Lynetten flyttes. Hver af de 15 ejerkommuner har ifølge BIOFOS' vedtægter vetoret – og Transportministeren har slået fast, at det alene er op til ejerne af renselanlægget om det flyttes [15]. Når masterplanen for byudviklingen på Lynetteholmen i Transportministerens foreløbige tidsplan først kommer i 2025, mens der efter tidsplanen træffes beslutning om etablering af metro- og vejinfrastruktur og fremsættelse af anlægslove i 2024 [16]. Kan det tyde på, at Transportministeren enten satser på at BIOFOS ejerkreds træffe beslutning om at nedlægge renselanlægget Lynetten inden 2024 – eller at havnetunnel og metro lånefinansieres uden at ministeren har en ide om, et muligt finansieringsbidrag fra et fremtidig boligbyggeri på Lynetteholmen.

Finansieringsbidraget fra boligbyggeri på Lynetteholmen er også i sig selv meget usikkert. Det afhænger af en lang række kritiske ubekendte over de næste 50 år (den fremtidige rente, de fremtidige låneregler, den fremtidige boligbeskatning, de fremtidige økonomiske konjunkturer og beskæftigelsen - og om der bliver udbudt billigere og måske bedre boliger eller byggegrunde andre steder i f.eks. Fingerplanen?). Hvis netto-indtægterne fra salg af byggegrunde på Lynetteholmen ikke kan realiseres, er det tvivlsomt om der bygges ret mange almene boliger, da disse kun kan betale halvt så meget for byggeretten som ejerlejligheder. København hæfter nemlig for en ubetalelig gældsætning i By & Havn. En gæld der kan fastlåse den københavnske byudvikling i et jerngreb mange årtier frem.

Dernæst er det ikke urimeligt at forholde sig til, om det giver mening at bygge en halv-Østlig Ringvej, hvis regeringen ikke har nogle ideer om, hvordan den resterende del skal finansieres – samtidig med at der er betydelig usikkerhed om og hvornår Lynetteholmen bebygges.

Alt dette gør, at det er tvivlsomt om regeringen overhoved kan fremlægge et bare nogenlunde troværdigt anlægsbudget for principaftalen om anlæg af Lynetteholmen. En aftale hvoraf det fremgår; at udgangspunkt er, at projektet kan finansieres af egne indtægter [1]. Samt at »Københavns Kommune tilbagefører grundskyld vedrørende Lynetteholmen samt arealer ejet af By & Havn på Refshaleøen til Lynetteholmen I/S frem til 2070«. Københavns kommune kommer således til at mangle indtægterne fra grundskylden fra den evt. nye by. Indtægter der skal dækkes af de øvrige skatteydere i Københavns kommune.

Da regeringen endnu ikke har fremlagt et samlet konsolideret anlægsbudget for Lynetteholmen-projektet, har man således ikke dokumenteret at projektet er bare i nærheden af at være selvfinansierende. Alt tyder nemlig på at det er meget langt fra at være tilfældet.

-
- [1] Principaftale om anlæg af Lynetteholmen
https://www.trm.dk/media/3568/bilag-til-aftale_principaftale-om-lynetteholmen.pdf
- [2] Lov om anlæg af Lynetteholm (L 220)
<https://www.ft.dk/samling/20201/lovforslag/l220/index.htm>
- [3] Aftale om Infrastrukturplan 2035
<https://www.trm.dk/politiske-aftaler/2021/aftale-om-infrastrukturplan-2035-aftale/>
- [4] Forundersøgelse af en Østlig Ringvej omkring København
<https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/oestlig-ringvej>
- [5] Lov om anlæg af en Nordhavnstunnel (L 57)
https://www.ft.dk/samling/20191/lovforslag/L57/som_fremsat.htm
- [6] Forundersøgelse Metrobetjening af Lynetteholm
<https://m.dk/media/3381/20982-metro-rapport-lynetteholmen-19.pdf>
- [7] Delaftale til budget 2021 om Lynetteholm
https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/delaftale_til_budget_2021_om_lynetteholmen.pdf
- [8] Renseanlægget Lynettens fremtid er helt centralt i Lynetteholm-projektet
<https://www.ft.dk/samling/20201/lovforslag/L220/bilag/35/2405826.pdf>
- [9] Fingerplan 2019: Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning
https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/publikation/fingerplan_2019.pdf
- [10] Påbud om vilkårsændring vedrørende ventilationsskorsten
<https://mst.dk/media/206357/20201112-biofos-lynetten-slamforbraending-paabud-om-aendring-af-vilkaar-vedr-ventilationsskorsten.pdf>
- [11] Besvarelsen af spørgsmål 20, 28. maj 2021, L 220
<https://www.ft.dk/samling/20201/lovforslag/l220/spm/20/svar/1788147/2404702/index.htm>
- [12] Opsummering af EY-analysen vedr. Finansiering og Organisering af Lynetteholm
https://www.kk.dk/sites/default/files/finansiering_og_organisering_af_lynetteholm.pdf
- [13] Hvor skal fremtidens renselanlæg i hovedstadsområdet placeres?
<https://biofos.dk/fremtidens-renseanlaeg>
- [14] Første skridt mod projekteringslov for Holmene
<https://www.hvidovre.dk/Hvidovre/presse/pressemeddelelser/2021/06/holmene>
- [15] Kommunal politisk forståelse om Lynetteholm
<https://www.trm.dk/nyheder/2021/kommunal-politisk-forstaaelse-om-lynetteholm/>
- [16] Foreløbig tidsplan for det videre arbejde med Lynetteholm
<https://www.trm.dk/nyheder/2021/strategisk-miljoevurdering-af-lynetteholm-bliver-nu-sat-i-gang/>
- [17] Hvor skal jorden til øerne komme fra – og er der nok jord?
<https://holmene.com/New-business-district>
- [18] Klimaplan for en grøn affaldssektor
<https://www.regeringen.dk/media/9591/aftaletekst.pdf>