

NOTAT, Version 3, 3. november 2021

Lynetteholm-projektet – en forudsigelig økonomisk kollaps

Hans Schjær-Jacobsen¹
Civilingeniør, lic.techn., HD

Ingen har indtil videre præsenteret en konsolideret økonomisk plan for Lynetteholm-projektet i Københavns havn og Transportministeriet hemmeligholder stadig centrale informationer. Med udgangspunkt i forundersøgelsernes egne tal dokumenterer denne artikel, at økonomien ikke hænger sammen. Hvis projektet bliver realiseret som det er præsenteret i offentligheden og analyseret i forundersøgelserne, kan det forudsiges med stor sandsynlighed, at projektet kolliderer økonomisk.

Lynetteholm-projektet blev lanceret i 2018 som et selvfinansierende projekt, hvor gate-fees for jorddeponering skulle betale for anlæg og drift af opfyldningsprojektet Lynetteholm. Byudviklingen på Lynetteholm med 35.000 nye indbyggere og lige så mange arbejdspladser skulle ved salg af byggeretter betale for etablering af den nødvendige infrastruktur i form af Østlig Ringvej og en ny metroforbindelse. Anlægsloven for Lynetteholm blev vedtaget efter en forceret og mangelfuld høringsproces og Transportministeren afskar efterfølgende borgernes klagemuligheder. Klimabevægelsen har for nylig fået bevilget fri proces til en retssag mod staten, hvor anlægsloven påstås kendt ulovlig, fordi Lynetteholm-projektet ikke bliver godkendt i sin helhed, men søges godkendt skive for skive (salami-metoden).

Jordopfyldning Lynetteholm

I anlægsloven for Lynetteholm er det forudsat, at indtægterne forbundet med opkrævning af gate-fee for deponering af overskudsjord til opfyldningen dækker alle halvøens etableringsudgifter, estimeret til 2.500 mio. kr. Den økonomiske risiko forbundet med dette indledende delprojekt er tidligere analyseret (dokumenteret i Ingeniøren, kronikker 19. maj og 29. september) og indgår ikke yderligere i denne artikel.

Østlig Ringvej

Iflg. forundersøgelsen koster anlæg af Østlig Ringvej som 2x2 sporet motorvej fra Nordhavn til Øresundsmotorvejen gennem en havnetunnel mellem 19.700 og 23.900 mio. kr., afhængigt af valget mellem 5 alternative linieføringer, Ø1 – Ø5. Opkrævning af brugergebyr for at benytte ringvejen er opgivet, da det vil betyde så ringe benyttelse, at trafikken i indre by ikke bliver aflastet som ønsket. Til gengæld bliver trafikken på Lyngbyvej – Nordhavnsvej – Østlig Ringvej så stor, at der vil opstå lange bilkøer i myldretiden (dokumenteret i Ingeniøren, kronik 13. oktober).

¹ Dyssebakken 19, 2900 Hellerup, mobil 29449770, hansschj@gmail.com

Ny Metrobetjening

Forundersøgelsen af Lynetteholms metrobetjening omfatter 3 alternativer: blå linie M4 (fra Orientkaj til Kløverparken), lilla linie M5 (fra København H til Østerport) og orange linie M5 vest (fra Lynetteholm til Prags Boulevard Øst). Forudsætning for beregningerne af de to sidste alternativer er, at forbindelsen "lille spørgsmålstegn" er etableret, som principbesluttet af Københavns Kommune inden Lynetteholm projektet kom på banen. Blå linie M4 erstatter forbindelsen, som så ikke skal etableres. Regeringens foretrukne alternativ er blå linie M4 (se Transportministerens svar på spm. 726). Problemet er bare, at blå linie M4 er en trafikalt uhensigtsmæssig "blindtarm", som ikke skaber forbindelse til metrolinierne M1 og M2. Desuden skal rejsende fra Kløverparken til det centrale København køre en kæmpe omvej over Refshaleøen, Lynetteholm og Nordhavn for at komme til Østerport.

I forundersøgelsen undersøges anlægsudgifter og behov for restfinansiering. For de 3 alternativer ser tallene således ud (mio. kr.):

Blå linie M4: Anlæg 6.600, restfinansiering 5.300 – 7.200. (Kan ikke umiddelbart sammenlignes med M5).

Lilla linie M5: Anlæg 20.500, restfinansiering 18.800.

Orange linie M5 vest: Anlæg 22.800, restfinansiering 20.400.

Bidrag fra ejendomsudvikling til finansiering af infrastruktur

Forundersøgelsen finder ved basisforudsætningen om udvikling i ejendomspriserne, at udvikling og salg af byggeretter på Lynetteholm bidrager med 17.400 – 22.900 mio. kr. i tilbagediskonteret nutidsværdi, afhængig af renteutviklingen. Det høje bidrag bygger på en uændret rente, mens det lave tal fremkommer ved en normalisering af renten. Bemærk, at forudsætningen er fuld udbygning til 35.000 indbyggere på Lynetteholm og det samme antal arbejdspladser. Når der i forundersøgelsen også regnes på en lav og høj udvikling af ejendomspriserne, opnås et bidragsspænd på 8.600 – 39.000 mio. kr., altså en enorm usikkerhed.

Selvfinansiering er umuligt

Under forudsætning af "blindtarmen" blå linie M4 og basisscenarie for udvikling i ejendomspriser fås, ved sammenregning af ovennævnte tal, anlægsudgifter i spændet 25.000 – 31.100 mio. kr., finansieringsbidrag på 17.400 – 22.900 mio. kr. og dermed en underfinansiering på -2.100 – -8.200 mio. kr.

Under forudsætning af lilla eller orange linie M5 og basisscenariet for udvikling i ejendomspriser fås anlægsudgifter i spændet 38.500 – 44.300 mio. kr. og dermed en underfinansiering på -26.900 – -15.600 mio. kr.

Hvis usikkerheden i ejendomspriserne medregnes, opnås et bidragsspænd på -35.700 – 500 mio. kr., en absurd stor usikkerhed.

Hermed har principaftalen fra 2018 vist sig at være uigennemførlig hvad angår selvfinansiering.

Renseanlæg Lynetten som showstopper

Alle forundersøgelser forudsætter at renseanlæg Lynetten ejet af 15 kommuner organiseret i BIOFOS fraflytter sin lokation på Refshaleøen uden udgifter for Lynetteholm-projektet. Hvis dette ikke sker, kan Lynetteholm-projektet ikke gennemføres som planlagt, dels fordi ejendomsudviklingen på Lynetteholm og Refshaleøen derved hæmmes p.gr.a. potentielle gener for beboerne, dels fordi en fraflytning koster 12.000

– 15.000 mio. kr. BIOFOS har netop besluttet at investere stort i fremtidssikring af renseanlægget på nuværende lokation og intet tyder på, at de har tænkt at flytte.

Trafikale anlæg er underdimensioneret

Det fremgår af forundersøgelserne, at både Østlig Ringvej og metrobetjeningen i den undersøgte form er underdimensioneret. Desuden må det forventes, at tilstødende trafikforbindelser blevet overbelastet og nødvendiggør yderligere udgifter af ukendt størrelse til kapacitetsforøgelse.

Muligheder for supplerende finansiering

I Infrastrukturplan 2035 er der reserveret 12.700 mio. kr. til vej og metro til Lynetteholm. Principaftalen fra 2018 åbner mulighed for tilbageføring af grundskyld. Der er forventninger om frivillige strukturbidrag fra private grundejere, der drager fordel af vej og metro. Endelig kan By & Havn optage lån. Det henstår i det uvisse i hvilket omfang den supplerende finansiering kan dække de ikke kvantificerede og ikke medregnede udgifter.