

Artikel, 20. april 2023

## Økonomien for Lynetteholm sejler (II): Ny metrolinje M5 Lilla er økonomisk udokumenteret

Hans Schjær-Jacobsen<sup>1</sup>  
Civilingeniør, lic.techn., HD

### Resumé

Økonomien sejler for det grandiose byudviklingsprojekt Lynetteholm. Det blev lanceret som et "kinderæg" og agtes gennemført efter salamimetoden. Denne artikel analyserer økonomien for udvidelsen af Metroen, som er nødvendiggjort af en tilstræbt befolkningsekspllosion på 100.000 mennesker på Lynetteholm, Refshaleøen m.m. Det kritiseres i artiklen, at den af Københavns Kommune besluttede metroløsning M5 Lilla hverken har dokumenteret projektering, anlægsbudget eller en sandsynlig finansiering. Ikke desto mindre er der igangsat en miljøkonsekvensvurdering, som forventeligt betales via Infrastrukturplan 2035. Københavns Kommune indtager en prominent dobbeltrolle som både myndighed for miljøgodkendelsen af M5 Lilla og ejer af selvsamme metrolinje gennem Metroselskabet I/S, der også optræder som bygherre.

Denne artikel er den anden i en serie om Lynetteholms sejlene økonomi. Den første artikel efterviste, at selvfinansieringen af opfyldningsprojekt Lynetteholm er udokumenteret<sup>2</sup>. En kommende artikel handler om Østlig Ringvej.

### Et eskalerende mega-projekt

Forestillingerne om et gigantisk byudviklingsprojekt i Københavns Havn er eksploderet i planlægningskaos. Indtil videre er der kun lovgivet for opfyldningsprojekt Lynetteholm<sup>3</sup>, som anlægsloven forudsatte var selvfinansierende, dog hidtil udokumenteret. Der er tidligere udviklet flere skitser til deponerings- og udviklingsprojekter i Øresund<sup>4 5</sup>. Tingene tog dog en overraskende vending på *kinderæg* pressemødet 5.

---

<sup>1</sup> Dyssebakken 19, 2900 Hellerup. Mobil 29449770, hansschj@gmail.com.

<sup>2</sup> H. Schjær-Jacobsen, "Økonomien for Lynetteholm sejler (I): Selvfinansiering af opfyldningsprojekt er udokumenteret", Transportudvalget 2022-23, TRU Alm. del – Bilag 113, offentligt, 8. marts 2023.

<sup>3</sup> Lov om anlæg af Lynetteholm, lov nr. 1157, fremsat 28. april 2021, vedtaget 11. juni 2021.

<sup>4</sup> Københavns Kommune, "Deponeringen af overskudsjord i Københavns Kommune", beslutningsreferat af møde i Borgerrepræsentationen, inkl. bilag 1, 2 og 3, 22. juni 2017.

<sup>5</sup> By & Havn, "Opslagsværk om Lynetteholm", borgersamling om Lynetteholm, november 2022. Se afsnit 2: Historikken om Lynetteholm.

oktober 2018<sup>6 7 8</sup>. Her blev Lynetteholm-projektet lanceret som en helt ny bydel på 190 hektar med 35.000 indbyggere og lige så mange arbejdspladser, midt i havnen mellem Nordhavn og Refshaleøen, ovenikøbet trafikbetjent af en Østlig Ringvej og metroudvidelse, uden at det skulle koste skatteyderne en krone. Statsminister Lars Løkke Rasmussen anslog de samlede anlægsudgifter til kun 20 mia. kr. Lynetteholms placering og størrelse var udformet så en uønskede blokering af Kongedybet var begrænset. Arealet af Lynetteholm blev senere af By & Havn udvidet fra 190 til 282 hektar<sup>9</sup>, hvilket kom til at ligge til grund for anlægsloven. Hermed blev Kongedybet praktisk talt blokeret med alvorlige konsekvenser for vand- og saltgennemstrømning i Øresund, men det forblev stort set ubemærket af offentligheden indtil for nylig.

Undervejs blev perspektivet udvidet yderligere for til sidst at omfatte hele Østhavnen<sup>10 11</sup>. Projektet er endt med at omfatte 100.000 nye indbyggere og meget store investeringer i omfattende infrastruktur. Definerings af Lynetteholm-projektets afgrænsning bliver i stigende grad uklar.

## Metroen har en elendig økonomisk *track record*

50% af Metroselskabet I/S ejes af Københavns Kommune, 8,3% af Frederiksberg Kommune og 41,7% af staten. Selskabet har nu en kæmpeopgave med at tilvejebringe den nødvendige metroservice til de mange nye indbyggere, men er i forvejen spændt økonomisk hårdt for. Metroen blev reddet fra økonomisk kollaps i 2007<sup>12</sup> ved en finansiel og organisatorisk rekonstruktion og har siden skubbet en enorm gæld foran sig. Ved udgangen af 2021 var den langfristede gæld 37,8 mia. kr. og egenkapitalen negativ med 2,4 mia. kr.<sup>13</sup>. Det er vel at mærke før der er investeret en eneste krone i metroanlæg relateret til Lynetteholm. Det fremgår af langtidsbudget 2022 i årsrapport for 2021, at Metroen først vil være netto gældfri i 2062. I det seneste langtidsbudget<sup>14</sup> er det forventede tilbagebetalingstidspunkt flyttet til 2066. I Strategi 2023-2026<sup>15</sup> hedder det: "Før COVID-19 forventede selskabet 149 mio. årlige passagerer i 2022. Grundet pandemien er tallet nedjusteret til 107 mio. passagerer i 2022 med en stigning til 166 mio. i år 2026". Udførte følsomhedsberegninger viser, at en reduktion af passagertallet på 10% i forhold til langtidsbudgettet medfører, alt andet lige, at gælden ikke kan betales tilbage overhovedet.

Metroen har en negativ samfundsøkonomisk effekt. Først i 2023 kom det frem, at den i 2019 beregnede samfundsøkonomiske værdi af M1/M2 linjerne *ex post* blev opgjort til -30 mia. kr. (nutidsværdi, 2018)<sup>16</sup>.

---

<sup>6</sup> Statsministeriet, video fra pressemøde, lancering af kinderægget, 5. oktober 2018, <https://www.stm.dk/presse/pressemoedearkiv/pressemoede-den-5-oktober-2018/>

<sup>7</sup> U. Andersen, "Ny ø skal klimasikre København og betale ny havnetunnel og metro", Ingeniøren, 5. oktober 2018.

<sup>8</sup> P.S. Christoffersen og P. Dreyer, "Lynetteholmen voksede fra skitse til stor regeringsvision på få uger", Berlingske, 25. november 2018.

<sup>9</sup> U. Andersen, "Københavns Kommune foreslår enorm udvidelse af Lynetteholm", Ingeniøren, 23. august 2019.

<sup>10</sup> COWI, "København-Østhavn, udbygning frem til 2035", inkl. bilag A, B og C, notat, december 2019.

<sup>11</sup> Københavns Kommune, Økonomiudvalget, "Analyse af konsekvenser for nuværende infrastruktur ved byudvikling af Refshaleøen og Kløverparken inden 2035", 14. februar 2020.

<sup>12</sup> B. Flyvbjerg, "Cost overruns and demand shortfall in urban rail and other infrastructure", Transportation Planning and Technology, Vol. 30, No. 1, pp. 9-30, February 2007.

<sup>13</sup> Metroselskabet, "Årsrapport 2021", udateret.

<sup>14</sup> Metroselskabet, "Metroselskabets langtidsbudget for 2023 december 2022", 29. december 2022.

<sup>15</sup> Metroselskabet, "Fremtidens metro - Størst mulig samfunds værdi med det mindst mulige klimaaftryk", Strategi 2023-2026, udateret.

<sup>16</sup> K. Kolstrup, C. Larsen, T. Odgaard, og H. Paag, "Ex post samfundsøkonomisk analyse af den eksisterende metro (M1/M2)", Moe, Tetraplan og Incentive, 17. januar 2019, afsnit 5 tilføjet 20. december 2019. Transportudvalget 2022-23 (2. samling), TRU Alm. del – Bilag 107, offentligt.

Heller ikke Cityringen M3/M4 har med en prognosticeret forrentning på kun 3% en tilfredsstillende samfundsøkonomi i forhold til Finansministeriets krav på 6%<sup>17</sup>. Desuden har Cityringens passagerprognoser vist sig ikke at holde: I 2022, efter afslutning af pandemien, manglede der 30 mio. passagerer i forhold til prognosen fra 2017<sup>18</sup>.

## Forundersøgelse af Metroens udvidelse til betjening af Lynetteholm

Allerede før anlægsloven for opfyldningsprojekt Lynetteholm blev vedtaget som første salamiskive, blev der gennemført flere forundersøgelser af byudviklingsprojektets næste salamiskiver, herunder af nye Metro linjer<sup>19 20 21 22</sup>. En klar indikation af, at der var større ambitioner med opfyldningsprojekt Lynetteholm end fåregræsning<sup>23</sup>. Klimabevægelsen har i øvrigt fået bevilget fri proces ved Østre Landsret i en retssag mod Transportministeriet og By & Havn om anvendelse af salamimetoden er i overensstemmelse med gældende ret<sup>24</sup>.

Det blev ret hurtigt klart, at det store Lynetteholm-projekt umuligt kunne blive selvfinansierende<sup>25 26</sup>, men påstanden gentages til stadighed. To dage efter en kritisk kronik i Information fandt Transportministeriet anledning til at præcisere, at påstanden om selvfinansiering af infrastrukturen var begrænset til en snæver opfattelse af Lynetteholm og ikke hele Østhavnen<sup>27</sup>. Den siddende transportminister Thomas Danielsen havde følgende kryptiske slutbemærkninger til et §20 spørgsmål om projektets selvfinansiering: "Der er jo ikke nogen forventninger om, at det her ikke er et hvile i sig selv-projekt. I infrastrukturplanen for 2035 er der afsat nogle midler, som skal ses som et udlæg, men det er jo så meningen, at de skal komme ind i indtægter igen. Så er det klart, at der er ting, der går op, og ting, der går ned, og det vil der jo også være, før man engang i fremtiden er færdig med projektet, men den klare vurdering er, at det kommer til at hvile i sig selv og holder sig inden for den økonomiske ramme"<sup>28</sup>. Som ministeren nævner, er der i Infrastrukturplan 2035<sup>29</sup> afsat "nogle midler", nemlig en reservation (dvs. lån) på 12,7 mia. kr. til infrastruktur, der muligvis

---

<sup>17</sup> Transport- og Energiministeriet m.fl., "Udredning om Cityringen", resumérapport, maj 2005.

<sup>18</sup> S. Hildebrandt, "En kvart milliard i tabte billetindtægter: Metro mangler 30 millioner passagerer i 2022", Ingeniøren, 3. februar 2023.

<sup>19</sup> Metroselskabet, "Metrobetjening af Lynetteholm", udredningsrapport, august 2020.

<sup>20</sup> Metroselskabet, "Forundersøgelse – Metrobetjening af Lynetteholm", resumérapport, august 2020.

<sup>21</sup> Økonomiforvaltningen, "Afrapportering af forundersøgelse af Lynetteholm", opsummeringsnotat, Københavns Kommune, 10. august 2020.

<sup>22</sup> M. Thorball og H.L.H. Wiingreen, "Ekstern kvalitetssikring – Forundersøgelse af metrolinje til Lynetteholm, løsning M4, M5 og M5 Vest", Deloitte, 15. juni 2020.

<sup>23</sup> A. Lindquist, "Der skal alligevel ikke kun gå får: Overordnet miljøvurdering af Lynetteholm er sat i gang", Ingeniøren, 16. juli 2021.

<sup>24</sup> M. Kraul, "Klimabevægelsens sag om Lynetteholm kommer direkte i Landsretten", Byrummonitor, 23. juni 2022.

<sup>25</sup> H. Schjær-Jacobsen, "Lynetteholm-projektet – en forudsigelig økonomisk kollaps", notat, version 3, Transportudvalget 2021-22, TRU Alm. del – Bilag 38, offentligt, 3. november 2021

<sup>26</sup> P. Henriksen og H. Schjær-Jacobsen, "Økonomien bag Lynetteholm-projektet er et illusionsnummer", kronik, Information, 25. januar 2022.

<sup>27</sup> Transportministeriet, "Økonomien i Lynetteholm", notat, udateret (formodentlig 27. januar 2022).

<sup>28</sup> T. Danielsen, "Afsluttende bemærkning", §20 spørgsmål S 186 i Folketinget om Lynetteholm-projektets selvfinansiering, 27. januar 2023.

<sup>29</sup> Infrastrukturplan 2035, politisk aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne, 28. juni 2021.

byudvikling på Refshaleøen og Lynetteholm, og 100 mio. kr. til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag for Metro til Lynetteholm.

## Københavns Kommune presser på for ny metrolinje M5 Lilla

På Borgerrepræsentationens møde 25. august 2022 var igangsætning af miljøvurderingsprocessen for metrolinje M5 på dagsordenen<sup>30</sup>. Det blev besluttet, at Økonomiforvaltningen skulle gennemføre en 8 ugers indledende idéfasehøring med udgangspunkt i en ansøgning fra Metroselskabet som bygherre<sup>31</sup>. I ansøgningen forklares det med henvisning til miljøvurderingsloven, at Københavns Kommune er miljømyndighed for den del af metroen, der ligger i kommunen (tilsvarende for Frederiksberg Kommune, hvis relevant), mens Trafikstyrelsen er miljømyndighed for den del, der ligger i/under havnen. Af ansøgningen fremgår det, at Lilla linje er beskrevet i forundersøgelsen, dog med en anden linjeføring ved Amagerbrogade. Den nye linjeføring blev senere udredt i et tillæg til forundersøgelsen<sup>32</sup>.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen er situationen altså den ejendommelige, at metroens bygherre (Metroselskabet I/S) skal ansøge sin ejer, som er myndighedsudøver (Københavns Kommune), om godkendelse af miljøkonsekvensrapporten.

Transportministeriet har udarbejdet en komplet køreplan for vejen fra Metroselskabets ansøgning til fremsættelse og godkendelse af en anlægslov i Folketinget<sup>33</sup>. Miljøgodkendelsessporet kører tidsmæssigt parallelt med et andet spor, der omhandler metroens projektering, anlægsudgifter, driftsudgifter og -indtægter samt finansiering. Ingen af disse forhold er afklaret. Ej heller er det afklaret, om de tidligere nævnte 100 mio. kr. fra Infrastrukturplan 2035 kan frigives til anvendelse i forbindelse med den igangsatte miljøgodkendelsesproces.

I perioden 5. september - 31. oktober 2022 blev idéfasehøringen over to varianter af M5, nemlig M5 Lilla og M5 Orange, gennemført. Høringsresultatet blev offentliggjort i en hvidbog<sup>34</sup>.

Økonomiudvalget i Københavns Kommune mødtes 21. februar 2023 og besluttede den kommende M5 linje<sup>35</sup>. Man vil også igangsætte en undersøgelse af en forlængelse af M5 som en ringforbindelse med yderligere stop på Rigshospitalet, Stengade og Forum. Efter mødet meddelte Københavns Kommune 8. marts 2023, at den lægger sig fast på linjeføringen M5 Lilla<sup>36</sup>. Det har ikke skortet på kritik af linjeføringen<sup>37</sup>.

---

<sup>30</sup> Borgerrepræsentationen, Københavns Kommune, "Igangsætning af miljøvurderingsproces for metrolinje M5" referat af møde inkl. bilag 1-5, 25. august 2022.

<sup>31</sup> Metroselskabet, "Ansøgning om VVM-tilladelse", bilag 1 til møde i Borgerrepræsentationen 25. august 2022, 20. juni 2022.

<sup>32</sup> Metroselskabet, "Lilla linje (M5 Øst – Amagerbrogade)", tillægsnotat til forundersøgelse af metrobetjening af Lynetteholm, december 2022.

<sup>33</sup> Transportministeriet, "Plan for VVM og anlægslov for metro til Lynetteholm", notat, bilag 5 til møde til møde i Borgerrepræsentationen 25. august 2022, 23. juni 2022.

<sup>34</sup> Københavns Kommune, "Hvidbog idéfasehøring miljøkonsekvensvurdering metrolinje M5", Økonomiforvaltningen, 3. februar 2023.

<sup>35</sup> Københavns Kommune, Økonomiudvalget, "Metrolinje M5 – valg af linje og stationer som grundlag for afgrænsningsnotat", referat af møde i Økonomiudvalget inkl. bilag 1, 2, 3 og 3a, 21. februar 2023.

<sup>36</sup> Københavns Kommune, "København lægger sig fast på ny metrolinje M5 og vil igangsætte undersøgelse af mere metro i byen", pressenyhed, 8. februar 2023.

<sup>37</sup> M.M. Andersen, "Professor kritiserer Københavns valg af metrolinje til Lynetteholm", Ingeniøren, MobilityTech PRO, 10. februar 2023.

Efter idefasehøringen har forligskredsen bag Lynetteholm i Københavns Borgerrepræsentation besluttet, hvilken linjeføring for M5 lilla, der skal undergå en miljøkonsekvensvurdering (MKV) i 2023-24, som derefter er sendt i høring<sup>38</sup>, og ultimativt føre frem til en anlægslov. På nuværende tidspunkt er der ikke udarbejdet budget over anlægsudgifter, driftsindtægter og -udgifter endsige finansiering af projektet. Baseret på forundersøgelsernes løse overslag over anlægsudgifter tyder alt på, at den nødvendige finansiering af M5 Lilla langt overgår, hvad der kan fremskaffes ved brugerbetaling og frivillige bidrag fra grundejere, hvis grunde stiger i værdi som følge af M5 Lilla. Finansiering fra salg af byggeretter på Lynetteholm ligger mange år ude i fremtiden og er højst usikre. Det fremgår af udsendt høringsbrev<sup>39</sup>, at hørings svar kan indsendes i perioden 8. marts – 5. april, 2023.

Det er uvist, hvorledes staten og Frederiksberg Kommune som medejere af Metroselskabet I/S stiller sig til M5 Lilla linje. Indtil videre er det udelukkende Københavns Kommune, der beslutningsmæssigt står bag. Heller ikke forligskredsen i Folketinget har behandlet M5 Lilla linjeføringen.

## Kort beskrivelse af ny metrolinje M5 Lilla

Afgrænsningen af MKV skal udarbejdes med udgangspunkt i følgende metro-projekt<sup>40</sup>. Det er værd at bemærke, at linjeføringen er modificeret i forhold til beskrivelsen i både forundersøgelsen inkl. tillægsnotatet og idefasehøringen. Der er ikke udført projektering og derfor er der ikke noget anlægsbudget endsige nogen finansieringsplan.

Stationerne på M5 Lilla linje er (se også fig. 1):

- København H – stationen placeres i Reventlowsgade, hvor et fælles omstigningsområde under jorden giver mulighed for skift til metro M3/M4, S-tog, regionaltog, og internationale tog
- v/Bryggebroen – placeres i Axel Heides Gade
- DR Byen – placeres under DR's parkeringsplads vest for den eksisterende metrostation. Skift til den eksisterende station sker via omstigning på terræn
- v/Amagerbrogade Syd – stationen placeres ved Sundbyøster Plads. Placeringen giver mulighed for at skabe et trafikalt knudepunkt og vil muliggøre integration i pladsen
- Lergravsparken – der vil via et fælles omstigningsområde under terræn være mulighed for skift til metro M2 med forbindelse til lufthavnen
- v/Prags Boulevard Øst – placeres i Kløverparken. Herfra føres metroen via en rampe til højbane
- v/Refshaleøen – højbanestation, der placeres tæt på centrum af Refshaleøen og orienteres nord-syd
- v/Lynetteholm Syd – stationen anlægges på højbane. Den præcise placering skal fastlægges som del af en kommende helhedsplan
- v/Lynetteholm Nord – stationen anlægges på højbane. Den præcise placering skal fastlægges som del af en kommende helhedsplan
- Østerport – stationen placeres i Østbanegade, hvor det vil være muligt at skifte til metro, S-tog og regionaltog

---

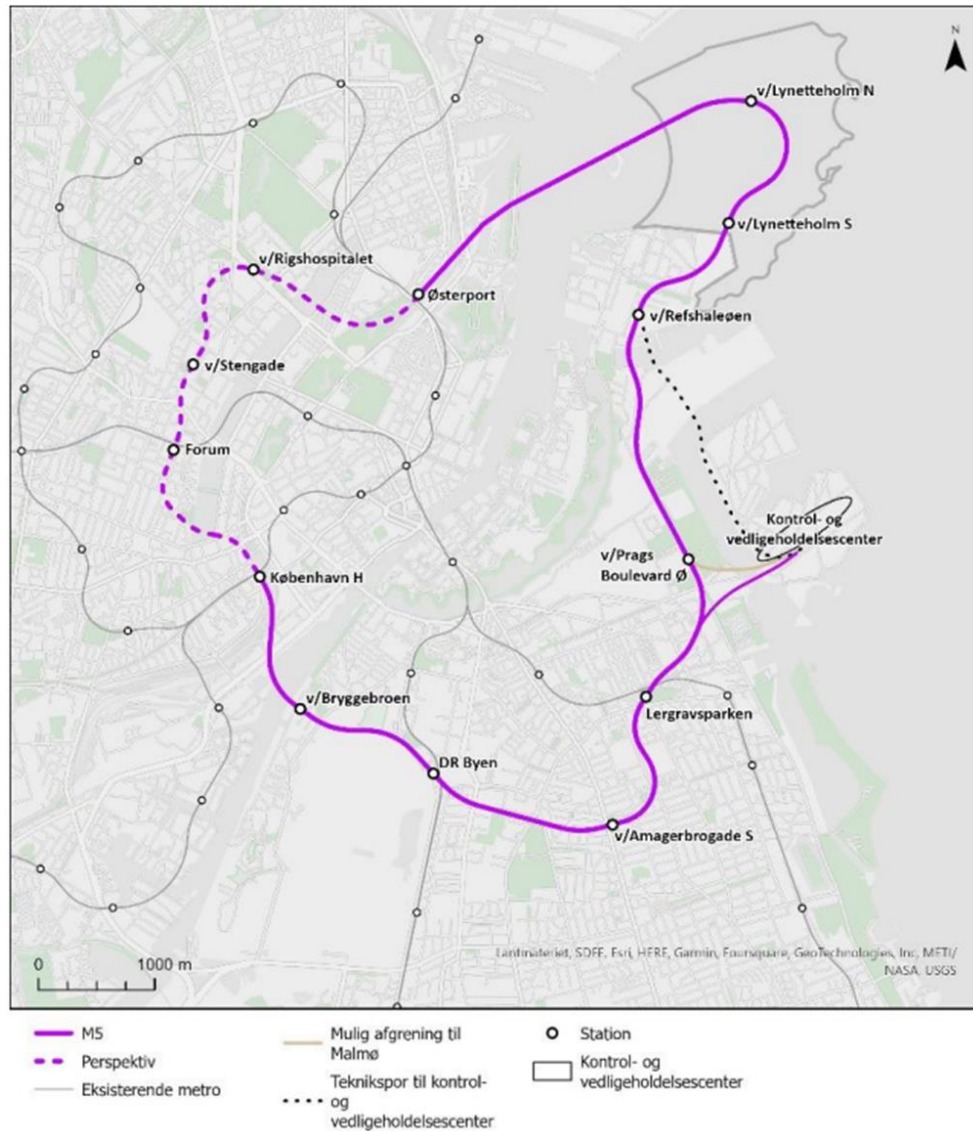
<sup>38</sup> Københavns Kommune, "Høring om afgrænsning af miljøkonsekvensvurdering for metrolinje M5", downloaded 9. marts 2023 fra <https://blivhoert.kk.dk/hoering/metrolinje-m5>.

<sup>39</sup> Trafikstyrelsen, Københavns Kommune, "Høring om afgrænsning af indholdet af miljøkonsekvensrapport for M5", høringsbrev, 8. marts 2023.

<sup>40</sup> Metroselskabet, "Metrolinje M5 lilla", afgrænsningsnotat, 8. marts 2023.

For at sikre mulighed for afgrening fra M5 til en evt. fremtidig Øresundsmetro belyses:

- Afgreningskammer nær Kløverparken og Prøvestenen
- Tunnelforbindelse imellem afgreningskammer



Figur 1. Metrolinje M5 Lilla fra København H til Østerport. Kilde: Metroselskabet I/S.

M5 Lilla bores fra Prøvestenen over Nordøstamager og slutter i en skakt øst for Sankt Jørgens Sø. På denne strækning anlægges stationerne som underjordiske tunnelstationer. Efter v/ Prags Boulevard Øst, føres sporene via rampe til en højbane, der fortsætter til Refshaleøen og Lynetteholm. Strækningen fra v/Prags Boulevard Øst til umiddelbart efter v/Refshaleøen undersøges også som boret tunnel med undergrundsstation på Refshaleøen. Herfra føres metroen på rampe, hvorefter den fortsætter på højbane til Lynetteholm Syd og Lynetteholm Nord. Fra Lynetteholm Nord bores metroen i tunnel til Østerport.

Linjen tilknyttes et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen for at kunne servicere metroen. I miljøkonsekvensrapporten belyses placeringen på Prøvestenen nord for jordvolden og mulighederne for optimering af KVC-anlægget, herunder om det kan optage mindre areal, trækkes vest væk fra kajkanten eller placeres længere mod syd på den nuværende jordvold. Miljøvurderingen vil endvidere forholde sig til miljøpåvirkninger ved en evt. alternativ placering af arbejdsplads og KVC på Prøvestenen, således at erhvervsarealerne ikke påvirkes.

Der vil være behov for en nødsakt mellem DR Byen og v/Amagerbrogade Syd, som forventes placeret ved Røde Mellemvej. Derudover forventes en nødsakt placeret i Filipsparken på strækningen mellem v/Amagerbrogade Syd og Lergravsparken. For varianten, med boret tunnel mellem Prags Boulevard Øst og Refshaleøen, vil det være nødvendigt med en nødsakt ved Vindmøllevej. Endelig vil der på strækningen mellem Lynetteholm og Østerport være behov for en nødsakt i et fremspring på indersiden af Lynetteholm, en nødsakt på Langelinie samt en slusakt i Østre Anlæg.

Ved en højbaneløsning fra v/Prags Boulevard Øst mod Refshaleøen vil højbanen krydse den inderste tredjedel af Margretheholm Havn ca. 8 m over havets overflade. Det vil medføre en højdebegrænsning for fartøjer, der ønsker at sejle under højbanen. En metro i boret tunnel vil ikke påvirke Margretheholm Havn.

Projektet omfatter alle de anlægsarbejder, som er nødvendige for at kunne etablere anlægget, herunder nedrivninger, ledningsomlægninger, trafikomlægninger m.v.

Metroselskabet arbejder løbende med at identificere og operationalisere mere klimavenlige løsninger til både anlæg og drift af metro. I det omfang disse indgår i designet af projektet, vil de indgå i miljøvurderingen.

Lokalplanlægning af stationspladser, herunder indretning af cykelparkering på terræn, tilgængelighed for gående, vejforhold mv. vil ske i en senere proces i regi af København Kommune og er ikke en del af denne afgrænsning.