

NOTAT, 31. januar 2023

Lynetteholm *gate fee* skrues op igen

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

Resumé

Som led i et fortsat forsøg på indfri løftet om at opfyldningsprojekt Lynetteholm er selvfinansierende, har By & Havn fået Incentive til at anbefale en dramatisk forøgelse af *gate fee* for deponering af overskudsjord. Efterfølgende fulgte By & Havn fulgte anbefalingen og fastsatte ny *gate fee* med virkning fra 1. januar 2023. *Gate fee* er nu på mindre end et år steget med 115% for ren jord og 30% for forurennet jord. Selvfinansieringen er dog fortsat udokumenteret.

Anlægsudgifter stiger markant i løbet af kort tid

Anlægsloven for opfyldningsprojekt Lynetteholm anfører en anlægsudgift på 2,5 mia. kr.² Projektet blev promoveret som selvfinansierende, dvs. anlægsudgifterne skulle finansieres ved opkrævning af en *gate fee* for deponering af overskudsjord til opfyldning. Siden anlægslovens vedtagelse er anlægsudgifterne steget markant. Allerede i marts 2022, kort efter igangsætningen af fase 1, blev anlægsbudgettet opjusteret med 900 mio.kr. og indtægtsbudgettet blev pustet tilsvarende op for at opretholde den påståede selvfinansiering³. Efterfølgende besluttede Folketinget efter omfattende protester at opgive dumpning af opgravet slam fra fase 2 i Køge Bugt og i stedet bygge det ind i fase 1 opfyldningen. En mulighed, der tidligere var blevet afvist af By & Havn. Dette forringer business casen med yderligere 320 mio. kr.⁴ og forsinker projektet. Indbygningen af slam i fase 1 er således endnu ikke godkendt miljømæssigt og fase 2 er endnu ikke sendt i udbud. Ingen ved hvornår det sker og hvad det kommer til at koste. Der truer endnu flere stigninger i anlægsudgifterne forude, f.eks. i forbindelse med omlægninger af rensningsanlæg Lynetten⁵ og kompenserende afgravninger i Øresund til sikring af nulløsning for vandgennemstrømning⁶.

¹ Dyssebakken 19, 2900 Hellerup. Mobil 29449770, e-mail hansschj@gmail.com

² Lov om anlæg af Lynetteholm, lov nr. 1157, vedtaget af Folketinget 11. juni 2021.

³ H. Schjær-Jacobsen, "Lynetteholm er ikke selvfinansierende", Ingeniøren, 3. maj 2022.

⁴ H. Josefsen, "Den selvbetalte Holm er væk: Profitabel jordmodtagelse skiftet ud med værdiløst slam", Ingeniøren, 13. juni 2022.

⁵ BIOFOS Holding A/S, "Konsekvenser ved etablering af Lynetteholm, metrolinje og Østlig Ringvej", inkl. bilagene 1-4, punkt 9 til bestyrelsesmøde 2. december 2022, 24. november 2022.

⁶ B.B. Christensen, "Screeningsberegninger af muligheden for kompensation af den blokerende effekt på vandudvekslingen med Østersøen", rapport 1.0, Dansk Hydraulisk Institut, 6. juli 2022.

Løfte om selvfinansiering driver forøgelser af *gate fee*

Med de markante stigninger i anlægsudgifterne, der allerede har fundet sted, og med forventning om yderligere stigninger, har opfyldningsprojekt Lynetteholm brug for stadigt stigende indtægter for at opretholde forestillingen om selvfinansiering. Forhenværende overborgmester Lars Weiss udtaler iflg. Ingeniøren⁷: "Folketingets partier har bestilt en undersøgelse af priselasticitet og konkurrencesituationen på modtagelse af jord. Hvis man ser på, hvad priserne for jordmodtagelse er på resten af Sjælland så ligger Lynetteholm i den lave ende. Derfor kan en del af den samlede finansiering ligge i, at man ændrer på prisen for modtagelse af jord". På Ingeniørens spørgsmål: "Der kan jo komme uforudsete udgifter, som eksempelvis i forbindelse med kompenseringen for blokeringen. Er der ikke en grænse for, hvornår man ikke længere kan få businesscasen til at gå i nul?" svarer Lars Weiss: "Selvfølgelig er der en grænse, for vi kan jo ikke tredoble prisen for at modtage jord. Der kan ske mange ting, og der er en grænse, for jordmodtagelse er grundlæggende et frit marked". Upåagtet i offentligheden er den annoncerede undersøgelse blevet udarbejdet af Incentive og By & Havn har efterfølgende hævet *gate fee*.

Mangelfuld analyse af markedet for jord

Incentives undersøgelse af markedet for jord⁸ dukkede op i forbindelse med en aktindsigt 3. januar 2023 fra By & Havn. Det er første gang, der er gjort et forsøg på at analysere de kommercielle forhold omkring den overskudsjord, der er en kritisk forudsætning for at realisere opfyldningsprojekt Lynetteholm og, i givet fald, Holmene ved Avedøre. Til Lynetteholm behøves ca. 80 mio. ton og til Holmene ca. 50 mio. ton⁹. Undersøgelsens hovedresultat er, at det på *kort sigt* er muligt at sætte *gate fee* til 130-143 kr. pr. ton for ren jord og 140-157 kr. pr. ton for forurenede jord. Begrundelsen herfor er, at der på kort sigt ikke eksisterer nævneværdige alternative muligheder for deponering af overskudsjord, bortset fra at sejle jorden til Jylland eller Vordingborg.

På *langt sigt* bliver Holmene ved Avedøre i givet fald den største konkurrent på jordmarkedet. Incentive realitetsbehandler i undersøgelsen ikke efterspørgslen efter overskudsjord i forbindelse med realisering af store kystsikringsprojekter, som er undervejs mange steder. Ligeledes ignorerer undersøgelsen konsekvenserne for Lynetteholms økonomi af nye spilleregler om anvisning og modtagelse af affaldsjord. Det fremgår af daværende transportminister Benny Engelbrechts svar¹⁰ på spørgsmålet: "Vil ministeren beskrive, hvilke ændringer der jf. affaldsaftalen planlægges for anvisning og modtagelse af affaldsjord, og beskrive hvorledes det kan påvirke projektets økonomi?", at der skulle fremlægges beslutningsoplæg herom fra klimaministeren i efteråret 2022, hvilket ikke er sket. Transportministeren svarer bl.a.: "Det fremgår af Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi, at der arbejdes for en løsning, hvor kommunernes anvisningsret og -pligt for jord, som er affald ophæves, så virksomheder frit kan vælge, hvor de afleverer jord". Transportministeren svarer endvidere bl.a.: "Der er ikke lavet beregninger af, hvad denne del af Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi betyder for økonomien i anlæggelsen af Lynetteholm".

⁷ H. Josefsen, "Den selvbetalte holm er væk: Profitabel jordmodtagelse skiftet ud med værdiløst slam", Ingeniøren, 13. juni 2022.

⁸ M. Münster og K. Kolstrup, "Analyse af markedet for jord", Incentive, version b, 30. november 2022.

⁹ H. Schjær-Jacobsen, "Lynetteholm og Holmene skal konkurrere om knap overskudsjord", Ingeniøren, 29. september 2021.

¹⁰ B. Engelbrecht, B25 – endeligt svar på spørgsmål 52, Transportudvalget 2021-22, 20. januar 2022.

Det er derfor stadig helt usikkert, om By & Havn frit kan fastsætte *gate fee* og samtidig tiltrække den nødvendige mængde overskudsjord til at realisere opfyldningsprojektet Lynetteholm og indfri løftet om dets selvfinansiering. Incentives undersøgelse afdækker ikke den markedsbestemte sammenhæng mellem *gate fee* og jordmængde, har intet bud på de resulterende indtægter og forsømmer at kvalitetssikre den anbefalede *gate fee* med risiko- og usikkerhedsanalyser.

By & Havn skruer igen op for *gate fee*

Kort tid efter Incentives anbefaling hævede By & Havn *gate fee* til 129 kr. pr. ton for ren jord og 161 kr. pr. ton for uren jord med virkning fra 1. januar 2023. Det er i tråd med anbefalingen. Forinden var der afholdt møde i økonomiudvalget i Københavns Kommune med et fortroligt dagsordenspunkt¹¹ om forhøjelse af gebyr for deponering af forurenede jord. Tabellen nedenfor viser udviklingen i *gate fee* fra anlægslovens vedtagelse i 2021 til den sidste forhøjelse pr. 1. januar 2023. Der er tale om en stigning inden for mindre end et år på 115% for ren jord og 30% for forurenede jord. Informationerne fra By & Havn er inkonsistente og forvirrende, idet *gate fee* opgives på forskellig vis. Nogle gange opgives et gennemsnit for ren og forurenede jord og nogle gange som enten det kunden skal betale for deponering (*gate fee*) eller By & Havns indtjening efter fradrag af enhedsomkostninger (netto).

Det er tydeligt, at opjustering af *gate fee* ikke er bestemt af driftsomkostningerne, men drevet af ønsket om at tjene maksimalt på behovet for deponering af jord med henblik på at opnå selvfinansiering af opfyldningsprojekt Lynetteholm.

Dato	Ren jord	Forurenede jord
Fra 1. januar 2023 ¹²	129	161
30. november 2022, Incentives anbefaling ¹³	130-143	140-157
Business Case 24. juni 2022 ¹⁴ (gennemsnit)	(netto 60)	
Fra 1. april 2022 ¹⁵	95	121
Business Case 30. marts 2022 ¹⁶ (gennemsnit)	(netto 60)	
Før 30. marts 2022 ¹⁷ (gennemsnit)	(netto 50), 2020-niveau	
17. februar 2022 ¹⁸	60	121
11. juni 2021, anlægslov ¹⁹ (gennemsnit)	(netto 50), 2020-niveau	

Tabel. Udvikling af *gate fee* for ren og forurenede jord (kr. pr. ton, ex. moms, 2022-niveau).

¹¹ Københavns Kommune, "Forhøjelse af gebyr for deponering af forurenede jord (FORTROLIG)", referat af møde i økonomiudvalget, 22. november 2022.

¹² Downloaded 7. december 2022 fra KMC's hjemmeside.

¹³ M. Münster og K. Kolstrup, "Analyse af markedet for jord", Incentive, 30. november 2022, version b, p. 4.

¹⁴ By & Havn, "Ændret samlet anlægsbudget, business case, udbud og etablering af Lynetteholm (fase 2) som følge af politisk aftale", 22. juni 2022.

¹⁵ D. Gottschalk-Hansen, "Meddelelse om prisændring", brev til kunder, By & Havn, 25. februar 2022.

¹⁶ By & Havn, "Bilag vedr. samlet anlægsbudget og businesscase for etablering af Lynetteholm" 30. marts 2022.

¹⁷ By & Havn, "Bilag vedr. samlet anlægsbudget og businesscase for etablering af Lynetteholm" 30. marts 2022.

¹⁸ B. Engelbrecht, endeligt svar på spørgsmål 218, Transportudvalget, alm. del, 17. februar 2022.

¹⁹ Lovforslag L220 om anlæg af Lynetteholm, bemærkninger, afsnit 4.1, fremsat 28. april 2021.

Business case for opfyldningsprojekt Lynetteholm er ikke opdateret

Ved det herostratisk berømte pressemøde 5. oktober 2018 med daværende statsminister Lars Løkke Rasmussen og daværende overborgmester i København Frank Jensen, blev hele det grandiose byudviklingsprojekt inkl. klimasikring af havnen, udbygning af metroen og anlæggelse af Østlig Ringvej, lanceret som selvfinansierende i sin helhed. Opfyldningsprojekt Lynetteholm, som der foreløbigt er lovgivet for, var i særdeleshed selvfinansierende som en eksplicit forudsætning for anlægsloven. Den økonomiske troværdighed for hele projektet står og falder med, at denne selvfinansiering kan realiseres inden for anlægslovens intentioner og rammer.

Den sidst offentliggjorte business case prognose for opfyldningsprojekt Lynetteholm er dateret 22. juni 2022. Konsekvenserne for business casen af de efterfølgende faktiske og forventede stigninger i anlægsudgifter og *gate fee* er ikke blevet opdateret og konsolideret i en revideret business case. Der er således stadig ikke præsenteret dokumentation for, at opfyldningsprojekt Lynetteholm er selvfinansierende.

Den stadige usikkerhed om opfyldningsprojekt Lynetteholms selvfinansiering, stigende anlægsudgifter og stigende *gate fee* er blot eksempler på en skødesløs og kaotisk planlægning af projektets fysiske og økonomiske realisering. Det lover ikke godt for de påtænkte store investeringer i metroens udbygning og anlæggelse af Østlig Ringvej, som allerede er sandet til i et virvar af uigennemtænkte komplekse omstændigheder.