

Faktaark

28. marts 2025

Økonomi relateret til byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm

Byudvikling af Lynetteholm og det øvrige Østhavn bidrager til at møde den stigende efterspørgsel på boliger ved at udvide boligmassen i København og derved dæmpe boligprisstigninger i hovedstaden. Anlæg af M5 og første etape af Østlig Ringvej muliggør byudviklingen og forbedrer tilgængeligheden både til og fra store dele af hovedstadsområdet, hvilket har stor samfundsøkonomisk værdi.

Byudviklingen på Lynetteholm og i Østhavnen skønnes at indebære et robust samfundsøkonomisk overskud på 14½ mia. kr. Det er således tidligere estimeret, at projektets interne rente er på godt 5½ pct. ved udvikling af Østhavnen (herunder Lynetteholm) med en sydlig metrolinje og første etape af Østlig Ringvej.

Der skønnes byudviklingsindtægter mod 2070 for 21 mia. kr. (opgjort i nutidsværdi), der løbende vil udbetales som dividender i takt med, at der genereres overskud. Jf. *aftaleteksten*, tilgår 19,8 mia. kr. (nutidsværdi) af disse staten, hvilket svarer til statens samlede udgifter til infrastrukturen. Evt. yderligere indtægter udover 19,8 mia. kr. fra byudvikling fordeles efterfølgende til Københavns Kommune og staten baseret på ejerforholdene i By & Havn I/S.

Udviklingen af Lynetteholm og Østhavnen vil udvide boligudbuddet i København betydeligt, hvilket forventes at få en prisdæmpende effekt på boligmarkedet centralt i København. Byudviklingen forventes således at give en reduktion i boligomkostningerne centralt i København på 3-4 pct. mellem 2050 og 2070.

Infrastrukturen finansieres på langt sigt dels af indtægter fra byudviklingen, dels af metroens brugere (herunder ved at flere vil rejse med metro og gennem udvalgte takstforhøjelser) og indskud fra Københavns Kommune, jf. *tabel 1*.

Tabel 1
Samlet økonomi

Mia. kr. (2025-priser)	Finansiering (anlægsperiode)	Projektkøkonomi (langt sigt)
Anlægsøkonomi		
M5-metrolinieføring, anlægsomkostninger	-22,6	-22,6
1. etape af Østlig Ringvej, anlægsomkostninger	-10,5	-10,5
Bruttoanlægsomkostninger	-33,1	-33,1
Nettodriftsindtægter (metro)	1,3	1,3
Nettoanlægsomkostninger (passagerindtægter og driftsomkostninger indgår)	-31,7	-31,7
Finansiering		
Statslig reservation i IP35	15,6	-
Løsning af havnesnit	3,1	3,1
Indtægter, byudvikling Lynetteholm	-	21
Kvalitetstillæg på yderligere 1 kr. i hele metroen fra 2036	2,4	2,4
Takstzone i Østhavnen	0,3	0,3
Lufthavnstillæg på 20 kr. fra 2027	4,1	4,1
Bidrag fra KK (anlægsramme)*	2,5	2,5
Anlægsomkostn. efter 2035 forudsat finansieret af byudviklingsindtægter	4,2	-
Finansiering i alt	32,2	33,4
Balance		
Balance efter finansiering	+0,5	+1,7
Manko, Nordhavnsmetro	-0,5	-0,5
Balance efter Nordhavnsmetro	+0,0	+1,2
<i>Samfundsøk. nettonutidsværdi</i>	<i>14½</i>	<i>14½</i>

Anm.: Skøn er behæftet med usikkerhed. Afrunding kan medføre, at summen af delelementer ikke svarer til totalerne. Provenuskøn er opgjort partielt. *Bidraget fordeles ligeligt over årene 2026-2045. Kilde: Metroselskabet og egne beregninger.