

## **Resumé: 'Uden rettidig Omtanke – Hvidbog om Lynetteholm'**

Skal København de næste 50 år vokse med 80.000 indbyggere på Lynetteholm og i den fremtidige Østhavn udover, hvad der i øvrigt er planlagt i København? Står det til et flertal i folketinget og Københavns borgerrepræsentation, så igangsættes planerne for alvor med den seneste aftale om Lynetteholm, der blev indgået i marts 2025. Det vil være en fortsættelse af den byudvikling, som By & Havn hidtil har stået for, blot i meget større skala.

Undervejs er Lynetteholm blevet et symbol på en dybere demokratisk spænding mellem på den ene side stat, kommune og By & Havn over for de mange ikke mindst københavnere, som betragter Lynetteholm som et demokratisk overgreb og et klima- og miljømæssigt svigt.

Uden rettidig Omtanke analyserer de udfordringer, der tegner sig for landets hovedstad:

- En planlægning med mange indbyggede konflikter og halve løsninger.
- Voldsomt stigende gæld i By & Havn og Metroselskabet, hvor de fremtidige indtægter er usikre.
- Det er mere end tvivlsomt, om løfterne om flere betalbare boliger kan indfries.
- Projektet tilsidesætter klimahensyn og har store negative konsekvenser for især havmiljøet.
- Aftalen om Lynetteholm binder bystyret i København til en byudvikling de næste 50 år med høj risiko og begrænset handlerum.

Hvidbogen er udviklet af en arbejdsgruppe i Ingeniørforeningen, som peger på, at der som alternativ til Lynetteholm er et uudnyttet potentiale for at etablere boliger og arbejdspladser i den samlede hovedstadsregion.

**Uden rettidig Omtanke** analyserer i ni kapitler de udfordringer, der tegner sig for landets hovedstad.

Hvidbogen er redigeret af Lone Johnsen og udviklet af en arbejdsgruppe i Ingeniørforeningen, som peger på, at der som alternativ til Lynetteholm er et uudnyttet potentiale for at etablere boliger og arbejdspladser i den samlede hovedstadsregion.

### **Kapitel 1 Lynetteholm – uden rettidig omtanke**

Per Henriksen, arkitekt og rådgiver

Aftalen om at byudvikle Lynetteholm fra marts 2025 er en højrisiko kontrakt, der sætter rammerne for København udvikling i det kommende halve århundrede. Mens de tilgængelige arealer for byudvikling er blevet færre og mere komplicerede at tilvejebringe, er kataloget af uløste problemer og planlægningskonflikter vokset. Det samme gælder den økonomisk risiko. Aftalen indebærer en omfattende gældsætning til etablering af ny infrastruktur uden en seriøs finansiel risikovurdering. Tilsammen rejser det tvivl om holdbarheden af aftalen.

Planen strider mod Fingerplanen og skaber massive plankonflikter mht. placering af renseanlæg Lynetten, udledninger til havet og fysisk placering af de fremtidige infrastrukturprojekter, som desuden er utilstrækkelig til en bydel, der vil være kendetegnet af meget stor tæthed.

Tilmed bliver tilgængeligheden til området præget af trængsel med en i første omgang amputeret Østlig Ringvej, der skal trafikbetjene både Nordhavn og den kommende Østhavn.

Østhavnen er udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og 2025-aftalen ser helt bort fra de betydelige problemer, der opstår, når man vil presse Danmarks femte største by ind på disse industriarealer. Der er særlige krav i forhold til etablering af boliger i renseanlæg Lynettens nærområde, så når renseanlægget alene lægger beslag på 480.000 kvadratmeter på Refshaleøen, er det omgivende areal, som skal friholdes for boliger, måske op til en million kvadratmeter.

Gældsstiftelsen i By & Havn og Metroselskabet vil øges i mange år uden indtægter, og fremtidige indtægter derefter er særdeles usikre. Der mangler rettidig omhu i planlægningen, og projektet bærer præg af, at 'sporene lægges, mens toget kører'.

**Citat:** *'Aftalen om at byudvikle Lynetteholm er en højrisiko kontrakt, hvor gælden i By & Havn og Metroselskabet vil øges i mange år helt op til 100 mia. kr., og fremtidige indtægter derefter er særdeles usikre. Der mangler rettidig omhu i planlægningen, og projektet bærer præg af, at 'sporene lægges, mens toget kører', siger Per Henriksen.*

## **Kapitel 2. Vi skal reducere - ikke øge – klimaafttrykket fra vores byudvikling**

Kim Hjerrild Tænk os Om-initiativet, Poul Ingvorsen Dall og Jeppe Kalnæs Den Grønne Ungdomsbevægelse

Aftalen om byudvikling og infrastruktur på Lynetteholm er på kollisionskurs med Danmarks og Københavns klimapolitiske ambitioner og troværdighed. Lynetteholm har et stort klimaafttryk, og man savner klimamæssig ansvarlighed i beslutningsgrundlaget, idet aftalen ikke nævner klimaet og ignorerer CO<sub>2</sub>-udledning fra både anlæg af den kunstige halvø og byudvikling.

Det samlede aftryk estimeres til 2,9 mio. ton CO<sub>2</sub>, hvilket strider mod både Paris-aftalen og Københavns klimamål, og projektet lægger beslag på op til to procent af Danmarks CO<sub>2</sub>-budget (når fremtidige udledningskrav til byggeri overholdes), uden at det oplyses, hvor reduktioner skal findes. Udledninger fra forsyning og en evt. flytning af Lynetten mangler helt i regnestykket.

Planerne om at skabe byudvikling til 80.000 beboere i Østhavnen er desuden i konflikt med det netop videnskabeligt dokumenterede behov for at nedskalere nybyggeri med op til 80 procent. En grøn omstilling af eksisterende byggemetoder er ikke tilstrækkelig.

**Citat:** *Planerne om at bosætte 80.000 beboere i Østhavnen er i strid med Danmarks klimamål og er desuden i konflikt med det netop videnskabeligt dokumenterede behov for at nedskalere nybyggeri i landet med op til 80 procent. En grøn omstilling af eksisterende byggemetoder er ikke tilstrækkelig, siger Kim Hjerrild.*

## **Kapitel 3. Uden god tilgængelighed står Lynetteholm over for store udfordringer**

Susanne Krawack, civilingeniør

Med den nuværende finansieringsmodel leverer den planlagte infrastruktur med metro og Østlig Ringvej kun halve løsninger og er utilstrækkelige til at betjene Lynetteholm og den øvrige Østhavn.

Den pressede økonomi giver en stærkt begrænset tilgængelighed, idet metroens fulde linjeføring er reduceret, og en kort tunnel fra Nordhavn skal betjene hele bydelen frem til 2037. Lynetteholms manglende tilgængelighed bliver en strategisk akilleshæl, som kan påvirke interessen for både at bosætte sig og for at

investere i bydelen. Der er stor risiko for trafikale problemer og isolation i både anlægs- og driftsfasen. Projektet strider mod Københavns mobilitetsstrategi, som kræver grøn transport fra start.

Den nye bydel markedsføres som et kommende brokvarter, men sammenligningen holder ikke. Bydelen bliver snarere en forstad med lige så lang transporttid til det centrale København, som der er fra Lyngby og Ishøj. Metroturen fra Lynetteholm til Hovedbanegården vil tage lige så lang tid som S-toget fra Lyngby til Nørreport eller som fra Brøndby Strand til København H. Det kan hurtigt blive langt mere attraktivt at bo i omegnskommunerne, hvis man alene ser på rejsetider med kollektiv trafik. Det er derfor en illusion, at Lynetteholm og resten af det østlige havneområde automatisk vil blive beboet af folk, der primært vil køre på cykel og i kollektiv trafik.

Det kan også slås fast, at det er helt utilstrækkeligt kun at anlægge én forbindelse, hvis man gerne vil styrke cykeltrafik i det østlige havneområde. Der er imidlertid et dilemma mellem gode cykelforbindelser på tværs af havnen og at opretholde skibstrafik og sejlads gennem havnen.

Også cyklismen får trange kår med få planlagte forbindelser til det øvrige København. Den manglende tilgængelighed kan gøre Lynetteholm til en forstad i havet, og bydelen risikerer at blive isoleret både socialt og geografisk i de første årtier.

**Citat:** *'Metroen og Østlig Ringvej leverer kun halve løsninger og er utilstrækkelige til at betjene Lynetteholm og den øvrige Østhavn. Rejsetiderne bliver lange og sammenligner man med Ørestad, hvor tilgængeligheden er langt bedre, så risikerer Lynetteholm at blive en forstad i havet, som bliver isoleret både socialt og geografisk i de første årtier', siger Susanne Krawack.*

#### **Kapitel 4. Metroens ejere aftaler gældsafvikling på op til 100 år**

Hans Schjær-Jacobsen, civilingeniør, lic.techn., HD

Metroselskabet kæmper med svigtende passagertal i forhold til de lagte budgetter, og det realiserede passagertal lå i 2024 godt 40 mio. passagerer under Langtidsbudget 2020. Forholdet mellem potentielle indtægter og udgifterne til metro på 22,6 mia. kr. er anstrengt til det yderste for at få de økonomiske ender til at mødes.

Fastsættelsen af antal indbyggere og arbejdspladser på Lynetteholm på hhv. ca. 50.000 og 30.000 frem til 2070 er ikke sket ved en prognoseproces, men er politisk besluttet på Københavns rådhus som beregningsforudsætning for at få regnestykket med antallet af beboere og økonomien i den fremtidige infrastruktur til at gå op.

Ved aftalens indgåelse har By & Havn og Metroselskabet en gæld på hhv. 20,3 og 32,3 mia. kr. Metroselskabet kan øge sin gæld til knap 60 mia. kr., mens der ikke er loft over den gæld, som By & Havn kan optage. Staten træder til med en mellemfinansiering, hvorved staten på langt sigt bliver frigjort fra alle økonomiske forpligtelser, bortset fra det tilfælde, hvor Metroselskabet ikke kan afvikle sin gæld inden 2102.

En vigtig kilde til projektets økonomiske usikkerhed er en udokumenteret og urealistisk forestilling om, at By & Havn kan generere et netto finansieringsbidrag på 21 mia. kr. efter udgifter til byggemodning mm. ved at sælge byggeretter mv. på Lynetteholm.

Gældsfinansieringen indebærer således en alvorlig økonomisk risiko især for kommunen med en tidshorisont på 100 år og en samlet låntagning i Metroselskabet på op til 60 mia. kr., som bryder med normale standarder. Det fremstår som et økonomisk eksperiment uden tilstrækkelig ansvarlighed, og en ny gældskrise kan true.

**Citat:** 'Antallet af indbyggere og arbejdspladser er politisk besluttet på Københavns rådhus for at få regnestykket og økonomien i den fremtidige infrastruktur til at gå op. Antal indbyggere er altså ikke et centralt estimat, men et ekstremt estimat (best case) og det faktisk realiserede antal indbyggere kan således kun blive mindre end det centrale estimat, det kan aldrig blive større. Dette forhold er vigtigt for vurdering af, hvor usikkert det er om der kan opnås et netto provenu på 21 mia. kr. på salg af byggeretter,' siger Hans Schjær-Jacobsen.

## **Kapitel 5. Har billige boliger en fremtid på Lynetteholm?**

Peter Schultz Jørgensen, byplanlægger og forfatter

Der er politisk skabt forventninger om en mere mangfoldig by og både flere 'billige boliger' og en dæmpet prisudvikling for boliger i det øvrige København, når der frem mod 2070 bliver bygget boliger til 80.000 borgere i den kommende Østhavn. Planen er imidlertid, at de nye boliger på Lynetteholm bliver dyre for at bidrage til den model for byudvikling, som By & Havn står bag, og som skal genere et netto overskud på 21 mia kr. over de næste 50 år for at finansiere investeringerne i infrastruktur.

Den antagelse bygger på den hårdnakkede myte, at markedet kan bygge boligprisen ned. Men det særlige ved boligmarkedet er, at det fungerer, når priserne stiger, men er meget trægt i forhold til lavere priser. For det første bestemmer investorerne selv, om de vil bygge eller ej. Hvis der ikke er udsigt til et pænt afkast, bygger de slet ikke. Prisen nedad bliver altså reguleret af minimumsbehovet for profit og ikke af boligbehovet.

I løbet af de sidste ti år er der bygget 4.550 almene boliger i Københavns kommune svarende til kun 9 procent af de nye boliger. På Lynetteholm lægges der op til at opføre ca. 6.500 boliger - 185 om året - i 35 år fra 2035-2070. Københavns kommune har forholdsvis færre almene boliger end landsgennemsnittet på 19,8, og i hovedstadsregionen (uden Københavns kommune) med 26,5 procent.

Der skal bygges rigtig mange almene boliger på Lynetteholm, hvis det skal batte noget. Problemet er, at de lavere grundpriser for almene boliger vil gøre de indtægter, der er nødvendige for By & Havn, mindre. Løfterne om almene boliger kan ikke indfries uden nye rammer for økonomien med større tilskud. Ellers vil Lynetteholm snarere blive en monokulturel bydel end et 'nyt brokvarter' med billige boliger og social mangfoldighed.

Hovedstaden udgør samlet set et sammenhængende arbejds- og boligmarked, og der er betydelig større aktivitet på regionalt niveau end i Københavns kommune. I perioden 2020-2024 fordeler nybyggeriet af boliger sig således, at 27,3 procent opføres i Københavns kommune, 45,3 procent i hovedstadsregionen (uden Københavns kommune) og 27,5 procent i Region Sjælland.

Det viser potentialet i at anskue udviklingen i et regionalt perspektiv. Den model for byudvikling, der er planlagt på Lynetteholm, har udspillet sin rolle, og der er behov for reformer af finansieringsrammerne, hvis boliger skal være tilgængelige for alle indkomstgrupper.

**Citat:** 'Det bliver svært at indfri forventningerne om en mere mangfoldig by og flere 'billige boliger'. Forudsætningen for salgsindtægterne på Lynetteholm er, at jordprisen skal stige 3,2 til 4,6 gange frem til 2050 – og endnu mere end prisen på boliger. Så for overhovedet at kunne bygge de almene boliger skal rammebeløbet hæves, og der skal ydes større offentlige tilskud,' siger Peter Schultz Jørgensen.

## Kapitel 6 Lynetteholm og havets kemiske tilstand

Ellen Margrethe Basse, professor emerita, dr.jur. med speciale i miljølovgivning.

For at vandets kemiske tilstand skal være ”god”, må koncentrationen i vandområdet ’Øresund, nordlige del’ af konkrete miljøfarlige forurenende stoffer (MFS’er) – herunder såvel de af EU oplistede prioriterede stoffer som de nationalt oplistede stoffer – ikke overskride de gældende miljøkvalitetskrav.

Spildevandet fra Renseanlæg Lynetten skal også efter udbygningen af Lynetteholm og Østhavnen udledes til vandområdet ’Øresund, nordlige del’, hvor det sker i dag. Der er aktuelt tale om overskridelser for 10 ud af 28 målte MFS’er. Her er vandet på grund af overskridelserne i ”ikke-god” kemisk tilstand. Indtil der er opnået en god kemisk tilstand, kan der ikke gives tilladelse til et udbygge rensningsanlæg til den øgede mængde spildevand, hvis spildevandets indhold af ét af de pågældende MFS’er også overskrider de bindende kvalitetskrav.

Udpegning af blandingszone som led i en spildevandstilladelse skal også respektere EU’s direktiver. Med henvisning til EU-Domstolens praksis traf Miljø- og Fødevarerklagenævnet i juni 2025 en afgørelse om, at det efter EU’s regler ikke er muligt at udpege blandingszoner til fortynding af koncentrationen af de nationalt fastlagte kvalitetskrav for MFS’er, hvorfor Miljøstyrelsen skulle vurdere dens anvendelse af blandingszoner i det lys.

Nævnet fastslog endvidere, at der skal foretages en helt konkret vurdering af det modtagne vands tilstand ud fra de konkrete målinger, der er foretaget i de relevante overvågningspunkter. Punkterne skal være udpeget til overvågning af de konkrete MFS’er, der ønskes udledt. Den konkrete vurdering skal baseres på samtlige tilgængelige vanddata. Det er endvidere de kumulative virkninger af samtlige de udledninger, der er tilladt til det pågældende vandområde, der skal indgå i vurderingen af, om der kan meddeles nye tilladelser. Nævnet fastslog også, at vurderingen af, om der indtræder en forringelse af vandets tilstand, ikke kan erstattes af FAQ-vejledningens generelle kriterier.

Vandrammedirektivets forbud imod forringelse af vandets tilstand og forpligtelsen til at forhindre projekter, der begrænser muligheden for at opnå en ”god kemisk tilstand” i vandområdet kan forhindre en realisering af byudviklingen på Lynetteholm og i Østhavnen. Forpligtelserne skal respekteres såvel i den aktuelle 3. vandplanlægningsperiode som efterfølgende, herunder i den nye 4. vandplanlægningsperiode, der indtræder fra 2028.

Omfanget af problemerne, der er forbundet med at leve op til vandrammedirektivets krav, kan meget vel vise sig at være så store, at det i sig selv indebærer barrierer for realiseringen af det aftalte byudviklingsprojekt. Også den accept af spildevandsudledning, der er givet med Lynetteholm-anlægsloven i 2021, kan være i strid med vandrammedirektivet.

**Citat:** *’Forbuddet imod forringelse og forpligtelsen i vandrammedirektivet til at forhindre projekter, der begrænser muligheden for at opnå en god kemisk tilstand i vandområdet ’Øresund, nordlig del’ senest i december 2027, kan forhindre en realisering af byudviklingen’,* siger Ellen Margrethe Basse.

## Kapitel 7 Lynetteholm og stormflodssikring

Jacob Steen Møller, civilingeniør og ph.d. med speciale i hydraulik og anvendt oceanografi

Lynetteholm er en kort strækning af klimasikringen af København, som både er miljøbelastende og dyr, og som på langt sigt i sig selv skal sikres mod stormfloder.

Da Lynetteholm blev lanceret og mange gange siden, er det blevet hævdet, at projektet er et nødvendigt klimasikringsprojekt. Det er ikke sandt. Jo, hvis man vil bygge en ø i Kongedybet, så skal den klimasikres, og naturligvis indgå i den samlede sikring af København, men klimasikringen af København bliver både dyrere og mere indgribende i naturen med Lynetteholm, end den ville have været uden.

Lynetteholmen er ikke en rationel løsning på klimatruslen. Med Lynetteholmen vælges en miljøødelæggende og dyr kamp for en byudvikling, der ligger langt ude i fremtiden og, som hverken er nødvendig eller ønskelig.

Havet vil fortsætte med at stige i mange hundrede år også efter år 2100, selv hvis CO2 udslippet stoppes. Den seneste stormflodsplan viser, at Lynetteholm på langt sigt er underdimensioneret til stormflodssikring af København. Lynetteholm skal allerede, når den står færdig i 2075 sikres til et niveau på op til 7,5 m, Lynetteholm er designet til en højde på 4 m. Meromkostningerne ved en fremtidig sikring er usikre og er ikke er indregnet i de nuværende økonomiske prognoser for Lynetteholm.

Der anvendes meget store mængder til etablering af Lynetteholm. Materialebehovet gør Lynetteholms økonomi udsat over for et svingende marked for overskudsjord. Der skal anvendes syv gange så meget materiale til Lynetteholm som til det planlagte hovedstadsdige, som skal strække sig syd om Amager 60 km. fra Tårnby til Hvidovre.

I forbindelse med byggeriet af Øresundsbroen var det et miljøkrav fra både danske og svenske myndigheder, at projektet skulle være en 0-løsning, og ikke måtte påvirke vandgennemstrømningen gennem Øresund til Østersøen. Det har man set bort fra ved placeringen af Lynetteholm, hvor de store jordmængder blokerer for vandgennemstrømningen i Kongedybet.

**Citat:** 'Lynetteholm etableres uden en samlet plan i forhold til de langsigtede konsekvenser, der er forbundet med fremtidige havstigninger, som sker hurtigere end hidtil forventet. Havet vil fortsætte med at stige i mange hundrede år også efter år 2100, selv hvis CO2 udslippet stoppes og med Lynetteholm vælges en miljøødelæggende og dyr kamp for en byudvikling, der ligger langt ude i fremtiden og, som hverken er nødvendig eller ønskelig', siger Jacob Steen Møller.

## **Kapitel 8 Lynetteholms demokratiske underskud**

Lone Johnsen, initiativtager til Tænk os Om-initiativet

Fra begyndelsen har det stået klart, at Danmarkshistoriens største byudviklingsprojekt blev besluttet i et lukket politisk rum på et fagligt set yderst spinkelt grundlag uden en dybtgående analyse af byens og borgernes behov i en tid med klimakrise. Projektet er præget af et fastlåst og ensidigt fokus, hvor man konsekvent har ignoreret alternative løsninger og forsømt at forholde sig til de forskellige udfaldsrum, der kan opstå, når der planlægges i et 50-årigt perspektiv.

Den seneste aftale i marts 2025 skærper demokratiproblemet yderligere, idet der nu skabes en hidtil uset, langvarig og omfattende politisk binding af fremtidens borgerrepræsentanter til et projekt, borgerne aldrig har taget til sig.

Det demokratiske skred manifesterer sig på flere planer. Lynetteholm viser, hvordan der med den såkaldte forligsparlamentarisme sker en kortslutning tidligt i en politisk proces ved at lande en aftale, som forligskredsen efterfølgende står sammen om. Efterfølgende vedtages under et helt ubegrundet tidspres anlægsloven for Lynetteholm. Her tilsidesættes væsentlige danske miljølove og erstattes af en særlov, hvor myndighederne tillægges beføjelser blandt andet vedr. projektændringer og miljøforhold, som er i strid med

den generelle magtfordeling mellem den lovgivende og udøvende magt. Samtidig afskæres offentlighedens klageadgang i forhold til en række relevante lovområder.

I den proces er Lynetteholm blevet et symbol på en dybere demokratisk spænding mellem dem, der på den ene side ser konstellationen af Transportministeriet, Københavns kommune og det kommercielle selskab By & Havn som en effektiv teknokratisk alliance og på den anden side de mange, som betragter Lynetteholm som et demokratisk overgreb og et miljømæssigt svigt.

Der påhviler det politiske flertal i folketinget og borgerrepræsentationen et stort ansvar for den polarisering, som er skabt ved at afskære demokratiet ved gennemførelse af Lynetteholm og den dokumenterede skepsis fra et stort flertal af københavnere, som slår bak over for en byudviklingsmodel, der svækker de demokratiske principper.

By & Havns virksomhed og københavnnermodellens teknokratiske ejermodel skaber et tillidstab, som mange borgere og flere politiske partier i årevis har peget på. Der er behov for, at politikerne på Københavns rådhus tager skridt til at overvinde tillidskrisen og til at nytænke demokratiet herunder By & Havns rolle i den fremtidige udvikling af landets hovedstad.

**Citat:** *'Der påhviler det politiske flertal i folketinget og borgerrepræsentationen et stort ansvar for den polarisering, som er skabt ved at afskære demokratiet ved gennemførelse af Lynetteholm og den dokumenterede skepsis fra et stort flertal af københavnere, som slår bak over for en byudviklingsmodel, der svækker de demokratiske principper,'*siger Lone Johnsen, Tænk os Om-initiativet.

## **Kapitel 9 By & Havn – byudvikling med høj risiko og begrænset handlerum**

Ulrik Jørgensen PhD, civilingeniør, tidl. professor i bæredygtig omstilling

Med aftalen om Lynetteholm og Østhavnen tegner der sig en særdeles risikofyldt fremtid for København og en voksende ubalance i Hovedstadens udvikling. Den nye model for Københavns byudvikling blev skabt med etableringen af Ørestadsselskabet i 1992 gennem den såkaldte 'Land Value Capture' eller 'københavnnermodellen', som By & Havn står i spidsen for. Mens de første faser var baseret på indtægterne ved udvikling af infrastruktur på arealer, som staten og kommunen stillede til rådighed, er den tredje fase med Lynetteholm ekstrem og bygger på, at de nye arealer tilvejebringes ved at By & Havn mod betaling modtager og deponerer jord i Øresund.

By & Havn er baseret på en finansielt usikker og lånebaseret udviklingsmodel, hvor gælden med den seneste aftale samlet vil vokse kraftigt til omkring 100 milliarder. Selskabet er sårbart i konjunkturændringer, som kan sætte både selskabets og kommunens økonomi under pres. Tidligere afkast har været beskedne, og selskabet optager ny gæld for at betale renten på den eksisterende.

Planerne for Lynetteholm bygger på prognoser, der alene baserer sig på fremskrivninger og et enkelt sæt af forudsætninger, som skal sikre, at det ønskede resultat realiseres langt ude i fremtiden. Det har tidligere vist sig at gøre planlægningen usikker og fejlbehæftet. En mere hensigtsmæssig metode er at arbejde med flere, alternative scenarier for både forudsætninger og løsninger. Som arbejder med forskellige dynamiske fremskrivninger med forskellige udfaldsrum fx set i relation til at imødegå klimaforandringerne effekt i Hovedstaden. Den valgte planlægningsmetode bliver således ikke alene en højrisiko metode, men også som en spændetroje for de fremtidige politiske beslutninger.

En afvikling af den nu ophobede gæld fra tidligere byudvikling må stilles over for den aktuelle model, som fastlåser fremtidig udvikling med stærkt øgede risici og gældsætning. Det vil kræve rekonstruktion og refinansiering af både Metroselskabet og By & Havn, men være langt mindre risikobetonet. De nuværende

finansieringsproblemer vil hverken blive mindre eller blive løst ved at skubbe dem ud i fremtiden. Derfor er en gældssanering (igen) en nødvendighed, hvis ikke Københavns bidrag til Hovedstaden og politikernes handlerum skal tabes i de kommende år. Der bør åbnes for alternativer, der også kan sikre den sociale balance, der er ved at gå tabt på det københavnske boligmarked.

**Citat:** *'Med aftalen om Lynetteholm og Østhavnen tegner der sig en særdeles risikofyldt fremtid for København og en voksende ubalance i Hovedstadens udvikling. Man har valgt en højrisiko planlægningsmetode, der risikerer at blive en politisk spændetrøje, i stedet for at arbejde med dynamiske fremskrivninger med forskellige udfaldsrum. En afvikling af den nu ophobede gæld fra tidligere byudvikling og en rekonstruktion og refinansiering af både Metroselskabet og By & Havn, vil være langt mindre risikobetonet',* siger Ulrik Jørgensen.