



Til Jens-Kristian Lütken (V)

Politikersvar til Jens-Kristian Lütken (V) – Finansieringsmuligheder for nedgravning af M5

Jens-Kristian Lütken (V) har d. 28. januar 2026 stillet følgende spørgsmål:

”Hvilke muligheder er der for at finansiere en nedgravning af anden etape af M5 (fra Prags Boulevard Øst til Lynetteholm N) ved a) at forlænge tilbagebetalingsperioden af indtægterne fra projektet eller b) at hæve bebyggelsesprocenten i Østhavnen (ekskl. Lynetteholmen)?”

Økonomiforvaltningens svar

Med aftale om Byudvikling og Infrastruktur til Lynetteholm, indgået mellem Københavns Kommune og regeringen d. 28. marts 2026, er der fastsat principper for finansiering af Metro M5. Af aftalen fremgår det, at: ”Det er muligt for parterne at foretage tilkøb vedrørende linjen, fx at metrolinjen føres i tunnel fra v/Prags Boulevard Øst til stationen v/Lynetteholm N (...) såfremt den pågældende part anviser finansiering her-til”. Principperne indgår også aktuelt i lovforslag om ændring af lov om en Cityring (anlægslov for M5) og lov om trafikselskaber.

Ønsker Københavns Kommune at tilkøbe tunnel, skal kommunen finde finansieringen hertil, ligesom anlæg af tunnelløsningen vil medføre træk på anlægsrammen. En ændring i finansieringen af metrolinjen skal aftales mellem Københavns Kommune og staten.

Metroselskabet (MS) har i september 2024 lavet et indledende skøn af den ekstra restfinansiering forbundet med tunnelføring af M5 efter højbanestationen v/Prags Boulevard til Lynetteholm N. Skønnet er på mellem 4,6 mia. kr. og 5,6 mia. kr. i 2026-priser og er behæftet med en del usikkerhed, og afhænger bl.a. af grænseflader ift. Østlig Ringvej.

Tilbagebetalingsperioden

En forlængelse af tilbagebetaling af Metroselskabets gæld (langtidsbudgettet) giver principielt mulighed for at optage og afvikle en større gæld end forudsat i aftalen fra marts.

MS er i gang med en revidering af langtidsbudgettet bl.a. pba. den yderligere gældsoptagelse i relation til M5. Det er derfor ikke på nuværende tidspunkt klart, hvor meget yderligere gæld, Metroselskabet vil

17-02-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 2566

Dokumentnummer i F2
9985037

Sagsnummer eDoc
2026-0041110

Sagsbehandler
Sebastian Juel Frandsen

kunne optage som følge af at forlænge tilbagebetalingsperioden for MS nuværende gæld. Det bemærkes, at den garantimodel for gældsafvikling i Metroselskabet, der indgår i aftalen, afspejler en opmærksomhed på balancen mellem mulighederne for lånoptag og at Metroselskabets økonomi fortsat skal være robust.

En forlængelse af takstforhøjelserne vil kunne indbringe provenu til MS. Både lufthavnstillæg og kvalitetstillæg er kun indregnet frem til 2066 i aftalen med staten om infrastruktur til Lynetteholm. En forlængelse af perioden til f.eks. 2084 vil øge provenuet fra takstforhøjelserne med ca. 0,7 mia. kr. for 20 kr. i lufthavnstillæg og ca. 0,5 mia. kr. for 1 kr. i kvalitetstillæg.

Både en forlængelse af tilbagebetalingsperioden for MS' gæld samt forlængelse af takstforhøjelser vil skulle aftales med de øvrige ejere af MS (staten og Frederiksberg Kommune)

Bebyggelsestæthed

En forøgelse af bebyggelsestætheden med 10 procentpoint (fra 150 til 160 pct.) på By & Havns arealer på Refshaleøen vil med usikkerhed kunne medføre indtægter på yderligere ca. 100 mio. kr. (2025-priser). Det bemærkes i den forbindelse, at det på Refshaleøen kun er omkring en tredjedel af den samlede forudsatte byudvikling, som er ejet af By & Havn og derved kan medføre direkte provenu til projektet. En eventuel forøgelse af tætheden i området vil ud fra almindelige principper for ligebehandling som udgangspunkt skulle gælde for alle grundejere i området. En tilsvarende forhøjelse af bebyggelsesprocenten på Kløverparken vil ligeledes medføre indtægter på yderligere 100 mio. kr. (2025-priser) i projektøkonomien.

Økonomiforvaltningen vurderer, at de bebyggelsestætheder, som ligger til grund for aftalen om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, afspejler udvikling af tætte, funktionsblandede byområder. En forhøjelse af bebyggelsestætheden vil derfor alt andet lige indebære, at bygningshøjden i områderne skal øges.

Indtægterne fra yderligere byudvikling i Østhavnen vil falde senere, end udgifterne til anlæg en evt. nedgravning af M5. Derfor vil der skulle indgås en aftale med staten om mellemfinansiering inkl. ramme i den periode, hvor tunnelføringen anlægges og frem til indtægterne er realiseret. På samme måde som staten i den eksisterende aftale lægger penge ud til anlæg af infrastruktur, indtil der kommer indtægter fra byudviklingen i Østhavnen.

I forhold til øvrige finansieringskilder til metro henvises desuden til 'Analyse af finansieringskilder til ny infrastruktur' behandlet af Borgerrepræsentationen d. 9. oktober 2025.