



Til Kristine Ammitzbøll-Bille (B)

Politikersvar til Kristine Ammitzbøll-Bille (B) - Christianshavns Lokaludvalgs høringsvar ifm. lovforslaget vedr. metrolinje M5 til Lynetteholm

Kristine Ammitzbøll-Bille (B) har den 23. februar 2026 stillet følgende spørgsmål:

- Vil Økonomiforvaltningen forholde sig til Christianshavns Lokaludvalgs finansieringsmuligheder i vedhæftede høringsvar?
- Vil Økonomiforvaltningen forholde sig til om det vil kunne lade sig gøre at en tunnel ikke behøver at komme ned i 20 meters dybde, men nogle steder blot 3-4 meter og kan forvaltningen oplyse, hvilket besparelsespotentiale der vil være ikke alle steder at grave tunnelen 20 meter ned?

Økonomiforvaltningens svar

Finansieringsmuligheder

Christianshavns Lokaludvalg ønsker i deres høringsvar til anlægsloven for metrolinje M5, at M5 skal føres i tunnel på hele strækningen for M5 frem til Lynetteholm samt at udgifterne til tunnelføring af den resterende strækning, fra stationen ved Prags Boulevard til Lynetteholm, skal indarbejdes i loven. Lokaludvalget peger på deres forslag til finansiering heraf.

Københavns Kommune har i marts måned 2025 indgået aftale om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm med regeringen, som også fastsætter principperne for finansiering af infrastrukturen til Østhavnen, herunder Metro M5 og 1. etape af Østlig Ringvej.

De foreslåede finansieringsmuligheder fra Christianshavns Lokaludvalg til en evt. tunnelføring af M5 efter stationen ved Prags Boulevard drejer sig om elementer, der er indeholdt i aftalen, fx billetindtægter, og er således resultat af et forhandlingsforløb og aftalebelagt. Hvis et eller flere elementer fra aftalen skal ændres, vil det kræve en genforhandling af aftalen med staten.

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

05-03-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 4601

Dokumentnummer i F2
10203530

Sagsnummer eDoc
2026-0083739

Sagsbehandler
Sebastian Juel Frandsen

Øst til stationen v/Lynetteholm N eller fremrykning af anden etape, såfremt den pågældende part anviser finansiering hertil.”

Det indgår således i den nuværende aftale, at hvis Københavns Kommune ønsker at tilkøbe tunnel, skal kommunen finde finansieringen hertil. Samtidig skal der findes anlægsramme.

Tunneldybde

Økonomiforvaltningen har indhentet bidrag fra Metroselskabet til besvarelse af spørgsmålet.

Metroselskabet oplyser følgende:

Meromkostningen ved en underjordisk løsning sammenlignet med en højbaneløsning fra Prags Boulevard Øst til Refshaleøen er baseret på en løsning med borede tunneler og en relativt lavtliggende station ved Refshaleøen.

Set i forhold til strækningens længde vurderes en løsning med borede tunneler at være den mest omkostningseffektive tunnelmetode, blandt andet sammenlignet med en lavtliggende cut-and-cover-løsning.

Tunnelens dybde har i sig selv ikke væsentlig betydning for anlægsomkostningerne. Dybden fastlægges på baggrund af en samlet teknisk vurdering af blandt andet geologiske forhold, stationsdybde og eksisterende anlæg.

En løsning med borede tunneler har samtidig den fordel, at den i langt mindre grad påvirker arealerne på overfladen og omgivelserne sammenlignet med en cut-and-cover-løsning, som ville være nødvendig, hvis tunnelerne kun lå ca. 3-4 m under terræn.

Høring over udkast til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster)

Høringssvar fra Christianshavns Lokaludvalg

Til Transportministeriet

Christianshavns Lokaludvalg støtter fortsat anlæg af metrolinje M5. Der er bl.a. behov for en linje der supplerer havnesnittet samt at sikre offentlig transport til byudviklingsområderne på Østamager.

Planen om M5 er således god, men den skal tunnellægges hele vejen til Lynetteholm.

Generelt efterlyser lokaludvalget gennemsigtighed i forhold til økonomi og de alternative løsningsmodeller til linjeføringen fra Prags Boulevard til Lynetteholm – også i lovforslaget.

Her følger lokaludvalgets bemærkninger til udkastet til lovtæksten.

Lokaludvalgets bemærkninger til udkastet til lovtæksten

Bemærkninger til Kapitel 1 - Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm

§ 2 (vedr. tilkøb eller udnyttelse af optioner)

Vi mener, at udgifterne til tunnellægning af M5 fra Prags Boulevard Station til Lynetteholm skal indarbejdes i loven allerede nu. Anslået op til 2 milliarder, som oplyst til Christianshavns Lokaludvalg fra Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune.

En tunnel behøver *ikke* komme ned i 20 meters dybde, men nogle steder blot 3-4 meter.

Vigtigst er, at den kommer under jorden i bolig- og byområder og under Margretheholm Havn. En højbane kommer til at virke, som den gamle Berlinmur eller som Bispeengbuen, der skærer bydele over.

Der kan påpeges flere finansieringsmuligheder og besparelseperspektiver ved tunnelløsningen.

Finansieringsmuligheder:

- **Underskudsoverførsel:** Underskuddet fra M4 på 500 millioner kroner skal ikke overføres til M5, i henhold til infrastrukturaftalen mellem Staten og Københavns Kommune fra 28. marts 2025, side 6.
- **Forlænget lånetid:** Lånetiden for anlægsudgifterne kan forlænges med 10 år, hvilket kan give økonomisk fleksibilitet.
- **Arealindtægter:** Udnytte /sørge for indtægter fra de arealer, som Københavns Kommune ellers skal overdrage vederlagsfrit til Metroselskabet.
- **Billetindtægter:** Forøgelse af billetindtægter i en bestemt periode kan bidrage til finansieringen.
- **Statsligt tilskud:** Forøgelse af statens tilskudsandel til infrastruktur og M5 til Københavns Kommune.
- **Projektets overskud:** Det fremgår i aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune om byudvikling og infrastruktur tabel 1 (samlet økonomi, side 7), at projektet samlet set giver et overskud på 1,2 mia. kr.

Besparelseperspektiver:

- **Ekspropriationskompensation undgås:** Kompensationen til Refshaleøens Ejendomsselskab for ekspropriation af området under højbanen over Refshaleøen skal ikke betales ved tunnellægning, hvilket resulterer i en besparelse.
- **Havneudgifter undgås:** Udgifterne til etablering af delvis ny havn til Margretholm undgås.
- **Opfyldningsomkostninger undgås:** Udgifter til opfyldning og fjernelse af opfyldning af del af Margretholm i og efter anlægsperioden undgås.

§ 2, stk. 2: Om uforudsete udgifter betales af Københavns Kommune

Nej! Dette skal udgå af lovteksten. Det giver jo intet incitament til at styre projektet, hvis udgifterne blot kan tørres af på Københavns borgere. Det må være op til ny forhandling, hvis økonomien skrider.

§ 3: Om vederlagsfri overdragelse af Københavns Kommunes Arealer til Metroselskabet

Nej! Arealerne må købes til markedspris, og Københavns Kommunes indtægter herfra kan bruges til tilkøb af tunnelløsning.

§ 4, stk. 2: Om Prags Boulevard Station som højbane station

Christianshavns Lokaludvalg synes, man skal bibeholde Prags Boulevard Station under jorden, som i det oprindelige forslag. Både for at undgå barriereeffekter og af byudviklingsmæssige, trafikale og visuelle grunde er det den rigtige løsning.

Hvis en placering over jorden fastholdes, er det afgørende, at anlægget af stationen udføres således, at videreførelsen af M5 til Lynetteholm kan tunnellægges.

Et reelt tilvalg af en tunnel til Lynetteholm må således ikke umuliggøres som følge af, hvordan Prags Boulevard Station anlægges.

§ 4 A, stk. 2: Om beskyttelseslinjer ved Quinti Lynette og opfyldning af del af Margretheholm Havn

Opfyldning af del af Margretheholm Havn under højbanebyggeriet må udgøre en betydelig udgift, som kan undgås med en tunnel. Herved vil der også være yderligere økonomi til tunnellægningen.

Hvis der under byggeriet alligevel er behov for hel eller delvis opfyldning, må det være et krav, at det fjernes efter at byggeriet er færdigt.

Øvrige bemærkninger fra lokaludvalget

Lokaludvalget opfordrer til, at det sammenfattende skema på side 43 præciseres.

Af skemaet fremgår det, at regeringen og Københavns Kommune har aftalt, at staten dækker en del af M5-projektet og første fase af Østlig Ringvej med et samlet beløb på 15,6 milliarder kroner. Men hvor stort er statens bidrag til M5 alene? Og hvorfor skal økonomien blandes sammen med Østlig Ringvej?

Endelig skal det bemærkes, at der på nuværende tidspunkt gennemføres en forundersøgelse for etablering af en kanal mellem Margretheholm Havn og Inderhavnen.

Derudover undersøger BIOFOS potentielle nye placeringer for renseanlæg i hovedstadsområdet. Begge projekter kan være relevante for det fremtidige metrobyggeri og tilhørende løsninger.

Med venlig hilsen,

Asbjørn Kaasgaard,
forperson for Christianshavns Lokaludvalg