



Til Jakob Næsager (C)

Politikersvar til Jakob Næsager (C) – fremrykning af metro M5

Jakob Næsager har den 21.01.26 stillet følgende spørgsmål:

”På dagens ØU møde behandlede vi som bekendt høringssvaret vedr M5, hvor kommunen påtager sig udgiften til en eventuel fremrykning af yderste etape af Metroen fra Kløverparken til Lynetteholmen.

Er det muligt inden BR-behandlingen at få oplyst, hvad en fremrykning koster?”.

Økonomiforvaltningens svar

I ”Aftale om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm mellem Københavns Kommune og Regeringen” fra marts 2025 er det aftalt, at metro-linje M5 kommer til at bestå af ni stationer. Etape 1 åbner i 2036 fra KBH H til Prags Boulevard, mens etape 2, hvor stationen på Refshaleøen ligger, åbner i 2045 fra Prags Boulevard til Lynetteholm N.

Det fremgår af aftalen, at det er muligt for parterne at foretage tilkøb vedrørende linjen, fx fremrykning af anden etape, hvis den pågældende part anviser finansiering hertil. Jf. lovforslag om anlægslov for M5 skal tilkøb drøftes mellem staten og KK, og der skal evt. indgås separat aftale herom, hvis det kan have konsekvenser for fremdriften i anlægsprojektet.

Lovforslaget implementerer indholdet i aftalen ift. eventuelle tilkøb. Københavns Kommune er kun forpligtiget til at finansiere en eventuel fremrykning, hvis Borgerrepræsentationen træffer en politisk beslutning herom og dette aftales med staten.

Det forventes ikke muligt at nå at fremrykke yderligere stationer i forbindelse med anlæg af etape 1 af M5. På etape 2 er det kun muligt at fremrykke stationen på Refshaleøen, da de to følgende stationer ligger på Lynetteholm, hvor arealet først skal fyldes med jord. En fremrykning af stationen på Refshaleøen vil derfor betyde, at M5 konkret vil blive anlagt i tre etaper i stedet for de forudsatte to.

Ved en fremrykning af stationen på Refshaleøen skal der både anvises finansiering og anlægsmåltal til meromkostningerne hertil.

28-01-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 2021

Dokumentnummer i F2
9940742

Sagsnummer eDoc
2026-0031768

Sagsbehandler
Sebastian Juel Frandsen

Meromkostningerne består af anlægsomkostninger i form af en yderligere etapedeling af M5 samt diskontering, idet anlægsinvesteringen foretages tidligere end forudsat. Prisen på en eventuel fremrykning vil derfor også afhænge af, hvornår fremrykningen i givet fald vil ske til, ligesom et eventuelt infrastrukturbidrag fra grundejerne i forbindelse med en fremrykning skal fraregnes.

Som eksempel har Metroselskabet i juni 2025 beregnet, at en fremrykning af strækningen fra Prags Boulevard til Refshaleøen til 2038 på højbane medfører behov for yderligere anlægsfinansiering på ca. 700 mio. kr. Derudover vil der være behov for yderligere anlægsramme på ca. 1,9 mia. kr. Forskellen i anlægsfinansiering og anlægsramme skyldes, at en del af anlægsinvesteringen falder tidligere end forudsat i aftalen, og at der dermed ikke er anvist anlægsramme hertil i perioden. Dvs. at staten eller kommunen ville skulle anvise yderligere anlægsramme i årene fra ca. 2030, hvis strækningen fremrykkes.

Med Kommuneplan 2024 fastholdes Refshaleøen som perspektivområde. En udvikling af området er betinget af åbningen af infrastruktur i form af både en metrolinje M5 med station på Refshaleøen og Østlig Ringvej.