

**Høring over udkast til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafiksselskaber
(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 lovteksten.

Lokaludvalgets bemærkninger til udkastet til lovteksten

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 vedlagsfri 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