

Fra: Sebastian Juel Frandsen

Sendt: 26. maj 2025 13:08

Emne: SV: Spørgsmål fra forperson for lokaludvalg om M5 og om Lynetteholm

Kære Asbjørn

Find herunder Økonomiforvaltningens svar på jeres opfølgende spørgsmål om aftale om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm.

1. Afvikling af trafik til og fra Lynetteholm

Der er ikke lavet konkrete undersøgelser af, hvordan evt. yderligere foranstaltninger ville kunne etableres. I 2022 udarbejdede Transportministeriet analysen Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen. I den undersøgte man blandt andet effekter af en kort Østlig Ringvej, hvor der var lukket for gennemkørsel – se bilag 1, s. 11-12 til analysen via dette link: <https://www.trm.dk/publikationer/2022/analyse-samfundsoekonomiske-effekter-ved-udvikling-af-oesthavnen>

Udover en miljøkonsekvensrapport for anlæg af den fulde Østlig Ringvej, udarbejder Sund og Bælt også en rapport, der belyser miljøkonsekvenserne af anlæg af 1. etape af Østlig Ringvej, herunder på trafikken. Miljøkonsekvensrapporterne forventes at blive offentliggjort og sendt i høring i 2026.

Forvaltningen noterer desuden, at der står i aftalen, at anden etape af Østlig Ringvej vil yde et nødvendigt bidrag til at løse de trafikale udfordringer i København, og at parterne på den baggrund har en fælles ambition om at etablere en fuld Østlig Ringvej.

2. Metroforbindelse til Nordhavn

I Metroselskabets udredning om Metrobetjening af Lynetteholm fra 2020, indgår den nævnte udbygning af M4 fra Nordhavn til Lynetteholm som ét af tre undersøgte alternativer ([link til undersøgelsen](#)).

Dette blev sidenhen fravalgt, da løsningen ikke løser trængslen over havnesnittet eller leverer den kapacitet, som der er behov for i de nye byudviklingsområder i Nordhavn og i Østhavnen.

Københavns Kommune har efterfølgende besluttet linjeføring for forlængelsen af M4 i Nordhavn, og denne matcher ikke den forudsatte linjeføring af M4, hvis den skulle forlænges til Lynetteholm.

Økonomiforvaltningen noterer desuden, at M5 kobler sammen med eksisterende metronet på M1 (DR Byen), M2 (Lergravsparken) M3 og M4 (Københavns Hovedbanegård). M5 kan på sigt desuden udvides til en ringforbindelse over Østerport, Nørrebro, Rigshospitalet, Frederiksberg og videre til Københavns Hovedbanegård, og dermed yderligere kobles på det eksisterende metronet, såfremt dette politisk besluttet og der anvises finansiering hertil.

3. Restfinansiering af tunnelløsning

Restfinansieringen er det beløb, der skal findes finansiering til. Restfinansieringen dækker over alle omkostninger til anlæg, drift og reinvesteringer *fratrullet* passagerindtægter.

4. Finansieringsmuligheder for tunnelløsning

Beregningerne af udgifterne til finansiering af en mulig tunnelløsning har medtaget de elementer, som måtte være relevant for løsningen. I anlægsfasen vil arbejdsarealet have nogenlunde samme omfang uanset om der anlægges højbane eller tunnelløsning. I driftsfasen vil tunnelen optage mindre areal i byrummet. En overgang fra station over jorden til tunnel vil dog i sig selv begrænse byggeri. Derudover kan der være begrænsninger på, hvad der kan etableres oven på eller umiddelbart ved siden af en tunnel uden at der investeres betydelige midler i forstærkning af tunnelen.

Økonomiforvaltningen noterer desuden, at med den valgte etapedeling på Kløverparken vil finansiering til en evt. tunnelløsning først skulle findes frem mod midten af 2030'erne.

5. Erstatning for højbaneareal

Både i forbindelse med anlæg af højbane og tunnel bliver der behov for arbejdsareal og herved er der i begge scenarier udgifter til ekspropriation. Arealer der anvendes i driftsfasen skal eksproprieres permanent. By & Havn og Københavns Kommune overdrager arealer til Metro M5 vederlagsfrit til Metroselskabet ifm. anlæg af Metro og er således ikke en løsning på finansiering.

6. Finansieringselementer

Med aftale om Byudvikling og Infrastruktur til Lynetteholm er fastsat principperne for finansiering af Metro M5, som vil blive indarbejdet i en kommende anlægslov. Af aftalen fremgår: "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 eller fremrykning af anden etape, såfremt den pågældende part anviser finansiering hertil."

Ønsker Københavns Kommune at tilkøbe tunnel, så skal kommunen finde finansiering hertil. Denne finansiering kan i princippet bestå af mange forskellige finansieringselementer. Infrastrukturen i aftalen er finansieret primært via byudvikling i Østhavnen. For at sikre en metroløsning, der både betjener eksisterende dele af byen og samtidig langtidssikrer metronettet har det desuden været nødvendigt, at Københavns Kommune og metropassagererne også bidrager. Disse elementer er således allerede indeholdt i aftalen.

Anlægget af tunnelløsningen vil medføre træk på anlægsrammen. Af den årsag vil en tunnelløsning eksempelvis ikke kunne finansieres direkte af låntagning eller København Kommunes opsparede midler uden rammetrækket også håndteres.

Økonomiforvaltningen noterer derfor, at det ikke kun handler om at finde anlægsfinansiering til en evt. tunnelløsning, men også at finde anlægsramme hertil. Der vil således udover finansiering til selve anlægsudgifterne skulle findes anlægsmåltal, som dermed ikke kunne bruges på elementer såsom skoler, daginstitutioner og øvrige funktioner, som kommunerne i dag bruger anlægsmåltal til.

7. Fortidsminder og fortidsmindebeskyttelseslinjer

Som beskrevet i aftalen er afløftning af disse bindinger flere steder en forudsætning for den fremtidige lokalplanlægning mv., hvilket i særlig grad gælder behovet for at muliggøre en opgradering af Refshalevej.

Konkret hvor og hvordan der afløftes fortidsmindefredninger, vil blive præciseret i lovgivningsarbejdet.

8. Dokport i Kronløbet

I svaret fra d. 25. april henvises til, at dokporten ikke vil være relevant, før Lynetteholm er færdiganlagt, således at halvøen og dokporten sammenlagt kan indgå i den samlede stormflodssikring. Der er ikke truffet beslutning om en stormflodsikring af København og dermed heller ikke om en prioritering af rækkefølgen for anlæg, men det fremgår af kommunens Stormflodsplan 2017 og den gældende Risikostyringsplan 2021, at behovet for etablering af en stormflodsport i nord vurderes at ligge efter en tilsvarende sikring i syd.

For yderligere oplysninger om stormflodssikring af hovedstadsområdet henvises til forundersøgelsen af stormflodssikring omkring København, som kan findes her:

[Forundersøgelse af stormflodssikring af København](#)

9. Pris på dokport

Ifm. 'Delrapport 2 – Teknik, miljø og anlægsoverslag' under arbejdet med forundersøgelsen af stormflodssikring omkring København, er det beskrevet, at Kysttekniske anlægsrelaterede omkostninger jf. NAB 1-niveau, prisniveau 2023 ekskl. moms på dokporten har et anlægsoverslag på 2.364 mio. kr. samt drift- og vedligeholdelsesomkostninger 39,6 mio. kr. per år.

Delrapporten kan findes her: [Stormflodssikring af København](#)

10. Foranalyse af sejlads for mindre motorbåde og kajakker syd for Refshaleøen

I Budgetnotat TM117 står der, at foranalysen forventes færdig i juni 2026, og dens resultater forelægges Teknik- og Miljøudvalget forventeligt medio 2026. For yderligere informationer, henvises til Teknik- og Miljøforvaltningen, som udarbejder analysen.

11. Trafiksanering

I forundersøgelsen for Østlig Ringvej, er der udarbejdet en trafiksaneringsplan for Indre By. Planen giver et bud på, hvordan den gennemkørende trafik kan reduceres yderligere i relevante områder, i det tilfælde, hvor Østlig Ringvej etableres med brugerbetaling.

Økonomiforvaltningen noterer, at det sidenhen er blevet fravalgt at lave brugerbetaling på Østlig Ringvej.

Aktuelt arbejdes der ikke på planer, der specifikt målretter trafiksanerende tiltag mod etablering af Østlig Ringvej, og der foreligger heller ikke et budgetnotat herom. Pt. udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej, og såfremt det endeligt besluttet at etablere Østlig Ringvej, vil der gå en årrække inden den er etableret. Således vil der også gå en årrække inden Københavns Kommune skal træffe beslutning om indretning af trafikken i København som følge af Østlig Ringvej.

Resumerapporten for forundersøgelsen kan findes her: [Østlig Ringvej_RESUMERAPPORT.pdf](#)

Med venlig hilsen

Sebastian Juel Frandsen
Specialkonsulent
Lynetteholmssekretariatet

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling