

Notat

Emne: Projektbeskrivelse af screening af udbygning af M5

Fra: Metroselskabet

Til: Københavns Kommune

Kopi til:

Dato: 28-05-2026

1 Baggrund og formål

I Mere Metro screeningsanalysen fra september 2025 er det antaget, at M5 Ring er næste udbygning af Metro efter den besluttede M5 fra København H til v/Lynetteholm N. Formålet med M5 Ring er bl.a. at stationsbetjene Rigshospitalet og de indre dele af byen vest for søerne, der i dag ikke har stationsdækning.

I foråret 2025 blev Metroselskabet af Transportministeriet engageret i forundersøgelsen af en S-tog Eksprestunnel, der forbinder København H med henholdsvis Emdrup St. og Hellerup St. inkl. en mulig S-togsstation ved Rigshospitalet.

Med en evt. beslutning om en S-togsstation ved Rigshospitalet er der grundlag for at undersøge de mest hensigtsmæssige langsigtede udbygninger af M5.

Københavns Kommune har på den baggrund anmodet Metroselskabet om at gennemføre en screening af mulige udbygninger af M5, hvor en S-togsstation ved Rigshospitalet som udgangspunkt er antaget etableret. Formålet med screeningen er at analysere de langsigtede udbygningsmuligheder af M5 fra København H mod henholdsvis Brønshøj/Tingbjerg og Rigshospitalet/Østerport videre mod Refshaleøen og Lynetteholm.

Analysen udarbejdes på screeningsniveau med fokus på trafikale effekter og økonomiske nøgletal. Screeningen tager udgangspunkt i to hovedscenarier i form af:

- M5 Ring
 - Her undersøges et scenarie inkl. og ekskl. en S-togsstation ved Rigshospitalet.
- M5 forlænget til Tingbjerg
 - Her undersøges et scenarie inkl. og ekskl. en metrostation ved Rigshospitalet.
 - Linjeføringen for *M5 forlænget til Tingbjerg* vil afhænge af, om Rigshospitalet skal betjenes af en metrostation, jf. figur 2 i bilagsafsnittet.

Alle scenarierne er inkl. etableringen af en Eksprestunnel for S-tog. I det ene scenarie for M5 Ring undersøges en mulig Eksprestunnel uden en S-togsstation ved Rigshospitalet, jf. bullet ovenfor.

Derudover vurderes som følsomhed effekter af øget antal arbejdspladser ved Rigshospitalet som følge af planerne for Innovation District Copenhagen. Se bilagsafsnittet nedenfor for kort over scenarierne.

Foruden hovedscenarierne undersøges yderligere to tillægsscenarier, som afrapporteres 2-4 uger efter hovedscenarierne. Varianterne der undersøges, er

- M5 forlænget til Brønshøj Torv
 - Her undersøges et scenarie inkl. og ekskl. en metrostation ved Rigshospitalet.
 - Linjeføringen for *M5 forlænget til Brønshøj Torv* vil afhænge af, om Rigshospitalet skal betjenes af en metrostation, jf. figur 3 i bilagsafsnittet.

Det bemærkes, at det i udgangspunktet vurderes vanskeligt at anlægge en endestation ved Brønshøj Torv, idet dette kræver ekstra plads til infrastruktur, herunder eksempelvis nødstopspor. Placering og anlæg af en endestation ved Brønshøj Torv vil skulle undersøges nærmere i projektet.

Sammen med tillægsscenarierne afrapporteres desuden en indledende samfundsøkonomisk vurdering af alle seks scenarier. Her gives en foreløbig vurdering af den interne rente i de konkrete projekter med afsæt i den metode, der også blev anvendt i "Screeningsanalysen af mere metro" fra september 2025. Vurderingen har til formål at give en indikation af de konkrete linjers samfundsværdi.

Trafikmodelberegningerne udarbejdes i OTM 7.3 med afsæt i samme forudsætningsgrundlag som Mere Metro screeningsanalysen og M5 (beslutningsgrundlag). Beregningerne foretages i 2050. Screeningen tager derudover udgangspunkt i tidligere undersøgt linjeføringer fra relaterede analyser, herunder "*Perspektivanalyse af en M5 Ring*" fra maj 2024, "*Mere Metro*" screeningsanalyse fra september 2025 samt den igangværende fase 1 forundersøgelse af en Eksprestunnel.

Vurderingen af de trafikale effekter sker med afsæt i passagerer på nye stationer og linjer, merpåstiger i metrosystemet, vækst i kollektive ture samt kapacitetskort for metroen.

Vurderingen af de økonomiske nøgletal sker med afsæt i anlægsøkonomi og restfinansiering med 50 pct. korrektionsreserve. Det bemærkes, at anlægsoverslagene dermed bliver højere på strækningen M5 Ring, end de tal der blev præsenteret i *Perspektivanalyse af en M5 Ring*, hvor en 30 pct. korrektionsreserve blev anvendt. Resultaterne af nærværende screening kan således anvendes til intern sammenligning af de valgte scenarier, men er ikke direkte sammenlignelig med analyser udarbejdet på et højere detaljeringsniveau (fx *Perspektivanalyse af en M5 Ring*).

2 Organisering

Københavns Kommune orienterer de øvrige ejere af Metroselskabet om igangsætning af nærværende screening. Ligeledes orienterer Københavns Kommune de øvrige ejere om screeningens resultater.

Metroselskabet varetager koordinationen mellem nærværende screening og den udvidede screening af metroudbygninger med afsæt i M4 (Fasanvej) og M5, som Metroselskabet udarbejder for Frederiksberg Kommune.

3 Afrapportering

Screeningen udarbejdes af Metroselskabet og afrapporteres i notatformat. Screeningen af de to hovedscenarier afrapporteres primo oktober 2026. De to tillægsscenarier samt den indledende samfundsøkonomiske vurdering afrapporteres to-fire uger efter afrapporteringen af hovedscenarierne.

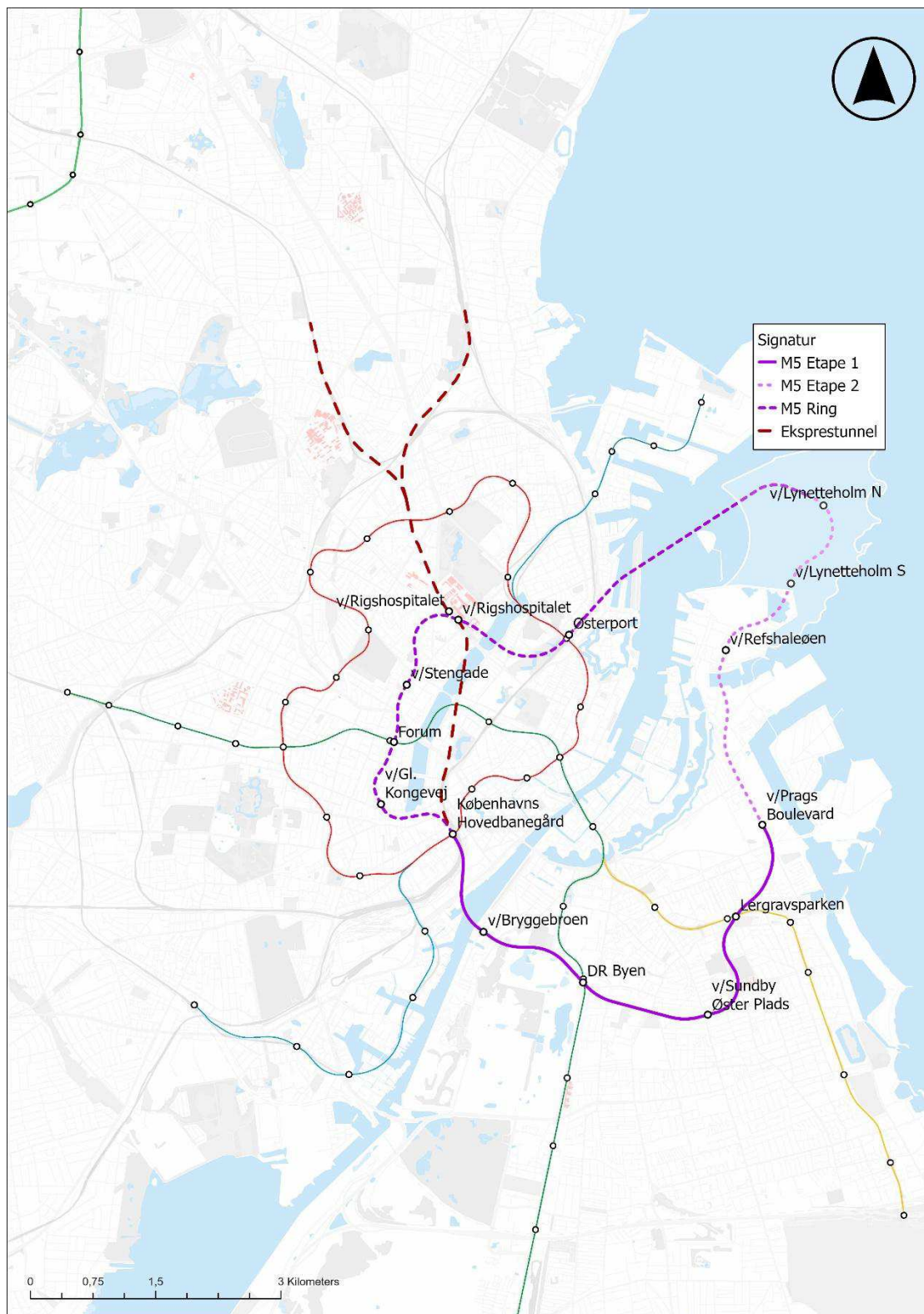
Ambitionen er, at analysen skal pege på én eller flere hensigtsmæssige udbygninger af M5, så der kan tage hensyn til dette i den videre planlægning af både M5 og en Eksprestunnel for S-tog i København.

4 Økonomi

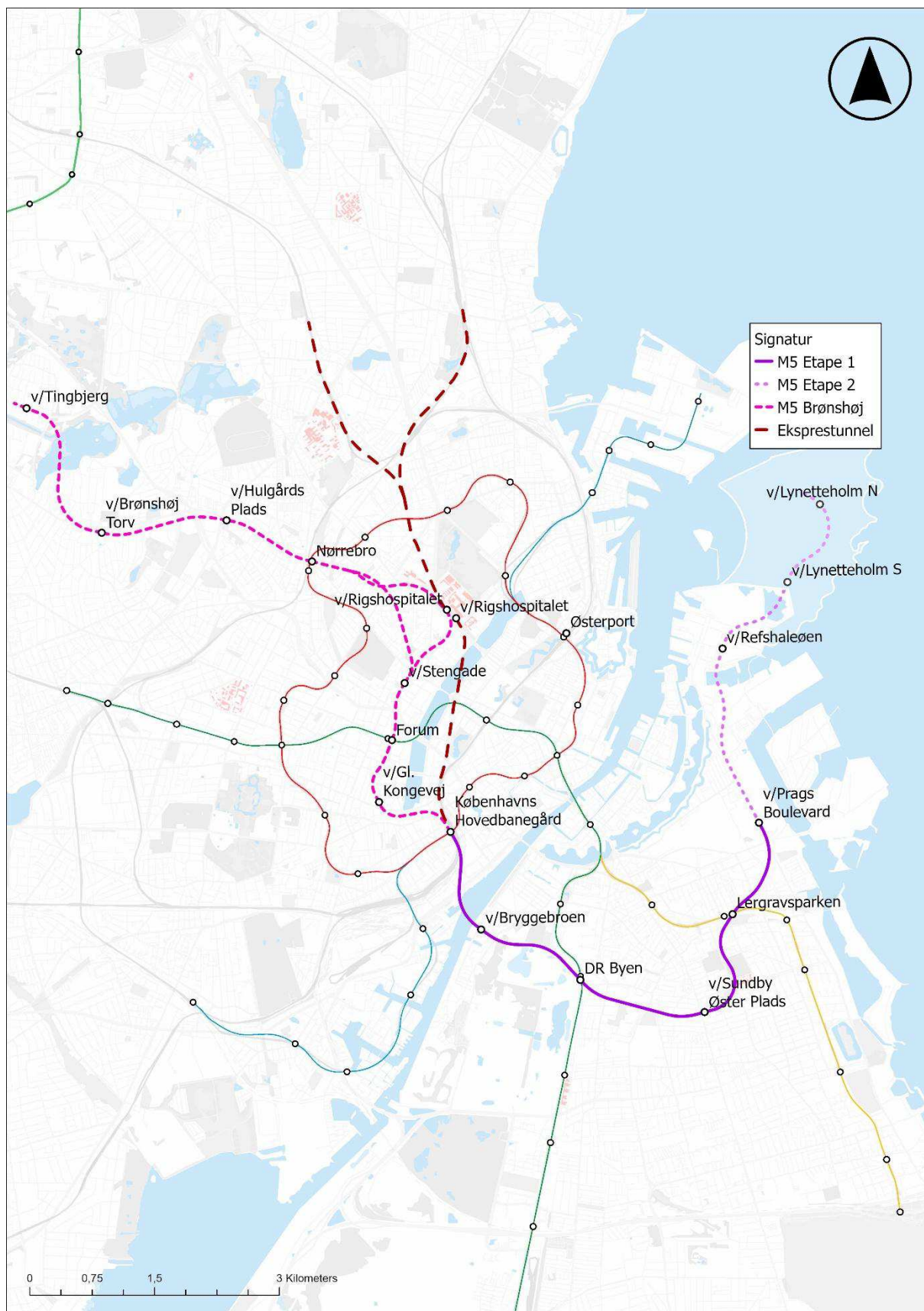
Screeningen udarbejdes af Metroselskabet for 500.000 kr. ekskl. moms. De primære omkostninger er til trafikmodelberegninger i OTM, hvor selskabet anvender eksterne konsulenter. Metroselskabet fakturerer én gang ved projektets afslutning. Der faktureres inkl. moms.

5 Bilag

Figur 1 - M5 Ring inkl. en Eksprestunnel



Figur 2 - M5 til Tingbjerg inkl. en Eksprestunnel



Figur 3 – M5 til Brønshøj Torv inkl. en Eksprestunnel

