

Oversigt over indkomne høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lyngetteholm og justering af takster m.v.)

Indholdsfortegnelse

Bilag 1 – Allan Rømer	side 1
Bilag 2 – Anders Kuhle	side 2
Bilag 3 – Anette Hansen	side 3
Bilag 4 – Banedanmark	side 5
Bilag 5 – By & Havn	side 6
Bilag 6 – Camilla Esbensen	side 7
Bilag 7 – Christian Folke Andersen	side 9
Bilag 8 – Copenhagen Malmö Port	side 10
Bilag 9 – Dansk Erhverv	side 12
Bilag 10 – Danske Regioner	side 14
Bilag 11 – Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm	side 16
Bilag 12 – DI Transport	side 18
Bilag 13 – Dragør Kommune	side 20
Bilag 14 – DSB	side 22
Bilag 15 – Ejerforeningen Reventlowsgade 24, 1651 København V / Stampesgade	side 25
Bilag 16 – Ejerforeningen Reventlowsgade 26–30	side 27
Bilag 17 – Energinet	side 31
Bilag 18 – Frederiksberg Kommune	side 33
Bilag 19 – Grundejerforeningen VALHAL	side 35
Bilag 20 – Grundejerforening Øresund	side 39
Bilag 21 – Hans Schjær-Jacobsen	side 42
Bilag 22 – HOFORA/S	side 45
Bilag 23 – Karen Marie Olesen og Erling Pedersen	side 49
Bilag 24 – Kenneth Nielsen	side 51
Bilag 25 – Klaus Schlichter (Borgergruppen Bevar Margretheholms Havn)	side 52
Bilag 26 – Kommunernes Landsforening	side 59
Bilag 27 – Københavns Kommune	side 60
Bilag 28 – Lene Singh	side 62
Bilag 29 – Letbaner.DK, Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH Trafik	side 63



Bilag 30 – Lokaludvalg Amager Øst	side 66
Bilag 31 – Lokaludvalg Christianshavn	side 67
Bilag 32 – Lokaludvalg Kgs. Enghave	side 70
Bilag 33 – Lokaludvalg Valby	side 71
Bilag 34 – Lokaludvalg Vesterbro	side 72
Bilag 35 – Lokaludvalg Østerbro	side 76
Bilag 36 – Metroselskabet I/S	side 78
Bilag 37 – Movia	side 81
Bilag 38 – Radius	side 85
Bilag 39 – Refshaleøens høringssvar (lov om metrolinje M5)	side 90
Bilag 40 – Region Hovedstaden	side 92
Bilag 41 – Sejlklubben Lynetten	side 94
Bilag 42 – Skanska A/S	side 96
Bilag 43 – Skanska Danmark A/S	side 97
Bilag 44 – Steen Thomassen (på vegne af pendlerrepræsentanter)	side 99
Bilag 45 – Stig Fribo	side 101
Bilag 46 – Søren Thygesen	side 102
Bilag 47 – Tommy Andersen	side 106
Bilag 48 – Tårnby Kommune	side 109

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: bgk@trm.dk. (bgk@trm.dk.)
Fra: allan@vasab.dk (allan@vasab.dk)
Titel: Høringssvar - 20 kr. takstillæg for zone 4 (Københavns Lufthavn)
Sendt: 20-01-2026 20:28

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til rette myndighed

Jeg ønsker hermed at afgive høringssvar vedrørende forslaget om et tillæg på 20 kr. på rejser til/fra zone 4 i den kollektive trafik.

Som beboer i zone 4 finder jeg forslaget problematisk, ikke fordi det handler om lufthavnsrejser, men fordi det i praksis rammer almindeligt hverdagsliv. Tillægget betyder, at gæster – venner, familie og pårørende – skal betale ekstra for at besøge os, alene på grund af hvor vi bor. Det skaber en økonomisk barriere for sociale besøg og risikerer at føre til social isolation. Man bliver ganske enkelt “dyrere at besøge”. Dette rammer især studerende, ældre og personer uden bil, som er afhængige af kollektiv transport.

Der ligger ingen anlægsprojekter i zone 4, som beboerne har fået særlige fordele af. Alligevel pålægges området en ekstra udgift, som i realiteten fungerer som en geografisk beboerafgift – uden mulighed for fravalg eller kompensation.

Forslaget rejser også retssikkerhedsmæssige spørgsmål. Der indføres en geografisk differentieret afgift uden klar sammenhæng mellem byrde og modydelse, hvilket kan stride mod saglighedsprincippet og lighedsgrundsætningen i dansk forvaltningsret. Et gebyr bør kun indføres, når det står i direkte forhold til en konkret ydelse eller fordel for de borgere, som betaler. I dette tilfælde får beboere i zone 4 ingen ekstra service, men rammes alene pga. deres adresse.

Jeg mener, at finansiering af fælles infrastruktur bør ske bredt og retfærdigt og ikke ved at gøre bestemte boligområder socialt og økonomisk mindre tilgængelige. Jeg opfordrer derfor til, at forslaget enten trækkes tilbage eller ændres, så almindelige besøg og hverdagsrejser for beboere i zone 4 ikke pålægges et ekstra tillæg.

Med venlig hilsen
Allan Rømer

Præstefælledvej 47B

2770 Kastrup
Beboer i zone 4

København 14. januar 2026

Høringssvar til "Forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikelskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)"

Jeg er sejler og har en lille sejlbåd i Margretheløvs Havn, Sejlklubben Lynetten. En af Danmarks og Københavns største og hyggeligste lystbådehavne, med et unikt miljø. Bygget og drevet af sejlerne selv – "vores havn", med bådværft, klubhuse, værksteder, sejlerbutik og restaurant.

Havnen står med lovforslaget til at blive skåret midt over af en højbane og fyldt mere end halvt op med jord, når M5 etape 2 går i gang. Havnen vil blive forvandlet til en byggeplads i anlægsfasen og vil blive efterladt med utilstrækkeligt antal bådpladser og med tung trafik og metro susende helt tæt forbi bådene. En uacceptabel forringelse og ødelæggende for vores 50 år gamle havn. En lystbådehavn er ikke kun en bådparkeeringsplads men også et fristed, hvor vi sejlere nyder vores fritid.

I efteråret 2024 var der offentlig høring af *Miljøkonsekvens Rapport for M5*. I rapporten omtales det alternativ til højbanen, som giver færrest negative påvirkninger, nemlig en boret tunnel under havnen, Margretheløvs og Kløvermarken. **Der blev indsendt 821 høringssvar**. Flere af dem er fra beboerforeninger og klubber på vegne af hundredevis af borgere. **Så mange tusinde borgere i alt.**

På trods af, at **halvdelen** af de indsendte høringssvar ser en **tunnel** fra Prags Boulevard til Refshaleøen (side 32-37 i [1]) som eneste acceptable løsning, og på trods af at de fleste partier i Københavns Borgerrepræsentation [2-3] ønsker en tunnel, så er det kun blevet til en note i anlægslovforslaget om, at det er noget der kan *tilkøbes*.

Med andre ord: ALLE kan godt se, at **en boret tunnel er den eneste rigtige løsning**, og alligevel er det ikke en del af den aftale, som overborgmester Lars Weiss indgik regeringen 28. marts 2025, samt af nærværende udkast til lovforslag, som nu er i høring.

Bemærk venligst, at infrastrukturaftalen blev indgået ÉN MÅNED FØR, at Borgerrepræsentationen behandlede høringssvarende 30. april 2025. **Med andre ord var høringen af "Miljøkonsekvens Rapport for M5" rent proforma**. Vi borgere har fået lov at skrive svar, men er ikke blevet hørt.

På baggrund af ovenstående vurderer jeg, at sandsynligheden er endog meget ringe for, at det sker et tilkøb, når først en anlægslov er vedtaget. Tiden vil gå og Metroselskabet vil bygge løs.

Derfor mener jeg, at lovforslaget skal forkastes, og at der i stedet skal laves en ny aftale mellem Københavns Kommune og Regeringen som omfatter en boret tunnel fra Prags Boulevard til Refshaleøen. Derefter kan et nyt lovforslag sendes i høring. Da finansieringen af M5 alligevel hviler på usikre forventninger langt ud i fremtiden, burde det ikke betyde noget **at tilkøbe den tunnel NU**. Det er udemokratisk og arrogant at fortsætte på autopilot. For hvem skal København være for?

Venlig hilsen,

Anders Kuhle
Dønnerupvej 1B
2720 Vanløse

[1] "Høringsnotat vedr. høringen af miljøkonsekvensvurderingen af metrolinje M5"

<https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/bcf4fbff-1163-4d51-88e6-f1fb2e9570eb/0fa05626-25e2-48d7-9af9-2c9ed0755e60-bilag-1.pdf>

[2] <https://www.kk.dk/nyheder/koebenhavns-kommune-og-regeringen-indgaar-historisk-aftale-om-byudvikling-og-infrastruktur>

[3] <https://kobenhavnliv.dk/byudvikling/raser-over-nye-metro-planer-detalie-i-aftalen-faar-folk-til-at-se-roedt-og-rejser-et-oemt-spoergsmaal>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Berit Gohr Kaptain (BGK@trm.dk)
Fra: anette hansen (nettehm@hotmail.com)
Titel: Høring om Cityring - metrolinje M5
Sendt: 25-01-2026 20:50

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Støjforurening før, under og efter byggeriet af M5.

Som nabo til Cityringen på København H, har jeg stor erfaring med den invasive betydning og påvirkning af livskvalitet af metrobyggeri, i alle dets stadier. - Støjgener forsvinder ikke når maskinerne kører væk.

Da den nye M5 linje kun kommer til at ligge 12 meter under gadeplan, i tæt bebygget område, kan man kun frygte, at vi får endnu flere og endeløse støjgener. Dette har stor indflydelse på trivsel og livskvalitet.

Vi er mange der oplever, nærmest PTSD-symptomer på støj, efter sidste omgang med metrobyggeri lige uden for vores vinduer. Dertil kommer støv, lys, vibrationer og skader på vores gamle huse, og ikke at forglemme, Metros behandling af os naboer, før under og efter Cityringens byggeri. Vi mangler stadig erstatning for husskader.

Vi kan jo kun undre os og spørge, hvorfor man, igen bygger på et så udsat sted, hvor al fornuft og praktik kalder på, at rykke M5 på København H. om på Bernstorffsgade. Her vil der ikke være naboer i byggeperioden = ingen skader på gamle huse, ingen compensation ingen klager.

Tivoli og alle hotellerne på Kalvebod brygge mellem Langebro og Bryggebroen, ville få langt bedre adgang for deres gæster, som lige nu løber forvirret rundt i den forkerte ende af Hovedbanegården og kan se deres hoteller på den anden side af sporene, men kan ikke finde vejen derover.

Hofor og Movia har gjort indsigelser mod Bernstorffsgadeplanen, da det vil besværliggøre deres drift mens byggeriet står på. Det må man kunne planlægge sig ud af og det er ikke ingeniørkunsten, der gør at man ikke kan bygge på Bernstorffsgade. Det er politisk besluttet. Upraktisk og fornuftsforladt.

Argumentet, med at der ikke må være for langt at gå for at skifte mellem metrolinjer, runger hult da man jo fint bevæger sig rundt under jorden på f. eks. Nørreport og Kongens Nytorv. Og tror man, at alle fra Lynetteholmen skal videre med Cityringen og ikke benytter sig af tog og bus på København H.???

-

Problemer med eksisterende stationspladser

Stationspladserne er grå og kedelige og udformet på sammen måde over hele byen. Ovenlyskassernes højde, placering og udformning, har siden 2019 indbudt flokke af skatere til at køre op og ned ad metalkasserne, med høje bump, skrabelyde og jubel til følge, når de i timevis laver og filmer kunsthop og andre manøvre. Når der så er et kæmpe hulrum nedenunder, bliver lyden kun endnu mere rungende. Derudover ligger stationen til København H. i en gade mellem to karreer, så alle lyde bliver fanget i gaden. Den monotone lyd, time eller time er utrolig enerverende og uudholdelig i 2/3 af året, hvor vejret er godt til skateboarding. Derudover skal gående folk på pladsen zig-zagge sig over pladsen og håbe på at de ikke bliver ramt af en skater eller et løbsk skateboard. Derudover løbes og hoppes der lystigt på selve ruderne ned til stationskassen, af både børn og voksne.

Derfor må udformningen af stationspladserne gentænkes. Gerne med lidt grønt, som på Enghave Plads,

hvor der er plantekasser rundt om lyskasserne.

På de eksisterende pladser, kunne sådanne blomsterkasser eller på-svejset knopper på selve lyskassernes kanter, måske være med til, mindske tiltrækningen af "sportsbegivenheder" på stationspladsen.

Man kan jo håbe, at de unge mennesker bliver betænkt med et sted, hvor de kan dyrke deres hobby, hvor der ikke er bebyggelse helt tæt på.

Med venlig hilsen

Anette Hansen
Stampesgade 2, st
1702 København V.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Berit Gohr Kaptain (BGK@trm.dk)
Fra: Osman Can Sarikaya (OCSA) (OCSA@BANE.dk)
Titel: Banedanmarks svar på høring over udkast til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskabet (Anlæg af metrolinje M5 og justering af takster)
Sendt: 19-01-2026 09:40

Til rette vedkommende

Banedanmark besvarer hermed høring over udkast til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskabet (Anlæg af metrolinje M5 og justering af takster).

Banedanmark har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Osman Can Sarikaya

Stud.jur.

Forvaltningsret & Generel Jura – D4

M: +45 2329 5613

Banedanmark

Jura & Bæredygtighed

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København K.

T: +45 8234 0000

www.banedanmark.dk

banedanmark@bane.dk

 **BANEDANMARK**

Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på www.banedanmark.dk. Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk

By & Havns høringssvar til forslag om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)

By & Havn ser positivt på etableringen af metrolinje M5. En højfrekvent metrolinje med stor kapacitet er en nødvendig forudsætning for en bæredygtig og klimavenlig byudvikling af de nye byområder i Østhavn.

Det er væsentligt, at både placering og varighed af arbejdsarealet på Kløverparken tilrettelægges på en måde, der muliggør, at byudviklingen i området kan ske frem mod åbningen af M5.

By & Havn er grundejer af Prøvestenen og Lynetteholm samt dele af Refshaleøen og arealer ved Margretheholm Havn. Hertil kommer, at By & Havn er medejer af Copenhagen Malmö Port (50 pct.), som bl.a. er operatør af erhvervshavnen på Prøvestenen. By & Havn har derfor en væsentlig interesse i projektets udformning, udførelse og konsekvenser.

By & Havn anbefaler, at metroanlægget i både fase 1 og fase 2 etableres, så det i videst muligt omfang ikke skaber en opdelende barriere i bydannelsen. Det anbefales endvidere, at der fra starten i projektet planlægges med mulighed for etablering af byrum under højbane, og at der ved brug af en tunnelløsning i fase 2 sikres en bæreevne, der ikke begrænser byudviklingen oven på tracéet.

By & Havn hilser det velkomment, at der sker en præcisering af, hvorvidt nødvendige arealer overdrages vederlagsfrit til Metroselskabet i forbindelse med byggeriet til eje eller alene stilles til rådighed for projektering og anlæg af M5 i anlægsperioden. (lovforslagets §3 og §3 stk. 2).

Dog finder By & Havn, at det bør fremgå, at arealejerskab i videst muligt omfang bør fastholdes hos de nuværende ejere og at det bør tydeliggøres, at eventuelle byggeretter under metroen i udgangspunktet ejes af By & Havn.

Desuden bemærkes det, at den nuværende formulering i lovforslaget, hvor ejerskabet reguleres i loven, begrænser mulighederne for at grundejere, herunder By & Havn, kan aftale andet med Metroselskabet, medmindre der gives en mulighed for, at ministeren kan godkende et andet ejerforhold.

By & Havn deltager gerne i en dialog med Transportministeriet og Metroselskabet om et konkret forslag til udformning af lovbestemmelser herom.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S
Nordre Toldbod 7
1259 København K

Tel. 3376 9800
www.byoghavn.dk
info@byoghavn.dk

CVR nr. 30823702
EAN nr. 5798009800107

26. januar 2026
S-20260106-0029
D-20260107-004377

Fra: Camilla Esbensen <camilla-esbensen@hotmail.com>

Sendt: 26. januar 2026 20:38

Til: Mail TRM <trm@TRM.dk>

Cc: Berit Gohr Kaptain <BGK@trm.dk>

Emne: Høringssvar vedr. metrolinje M5

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til relevante beslutningstagere,

Jeg ønsker hermed at afgive høringssvar om metrolinje M5 og den foreslåede højbaneføring på Christianshavn.

Som borger og daglig bruger af området oplever jeg de grønne arealer og havnemiljøet omkring Margretheholm som noget helt særligt. Det er et af de få steder i byen, hvor der stadig er plads til natur, leg, spontanitet og ro – midt i København.

Her leger børn i skoven, folk går tur med hunde, der spilles bold, holdes picnics og bades i havnen. Det er et levende byrum, der ikke er planlagt fra et skrivebord, men opstået gennem brug og fællesskab.

En højbanemetro vil ændre dette radikalt. Den vil dominere landskabet visuelt, skabe støj og skygger, og gøre området mindre trygt og mindre rart at opholde sig i. Samtidig vil opfyldning af havnen ødelægge et maritimt miljø, som mange borgere bruger aktivt året rundt.

Jeg forstår behovet for bedre kollektiv transport – men jeg forstår ikke, hvorfor det skal ske på bekostning af et velfungerende, grønt og menneskeligt byrum.

Derfor støtter jeg klart en tunnelløsning frem for en højbaneføring. Det er den løsning, der bedst balancerer infrastruktur med hensyn til mennesker, natur og byens fremtid.

Med venlig hilsen,

Camilla Esbensen

Margretheholm

Fra: Christian Folke <christian.folke@gmail.com>

Sendt: 26. januar 2026 20:39

Til: Mail TRM <trm@TRM.dk>

Cc: Berit Gohr Kaptain <BGK@trm.dk>

Emne: Høringssvar vedr. metrolinje M5 – nej tak til højbaneføring på Christianshavn

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet / Københavns Kommune

Jeg skriver hermed mit høringssvar vedrørende den planlagte metrolinje M5 og den foreslåede højbaneføring på Christianshavn.

Jeg er grundlæggende imod en højbaneføring i området og mener, at en tunnelløsning er langt mere hensigtsmæssig – både bymæssigt, miljømæssigt og socialt.

Området omkring Margretheholm og de grønne arealer bag bebyggelsen Udsigten fungerer i dag som et vigtigt rekreativt byrum for beboere i alle aldre. Her foregår daglig leg, sport, naturaktiviteter, ophold og fællesskab. En højbanebro vil uundgåeligt fragmentere området, skabe støj og visuel forurening samt forringe både natur og livskvalitet markant.

En højbane vil desuden fungere som en fysisk barriere i byen – på samme måde som Bispeengbuen eller andre historiske fejltagelser i byplanlægningen, hvor infrastruktur har splittet bydele ad i stedet for at binde dem sammen.

Jeg finder det også stærkt problematisk, at højbanen forudsætter opfyldning af Margretheholm Havn, hvilket vil ødelægge et unikt og levende havnemiljø, der i dag bruges aktivt af sejlere, kajakroere, fiskere, børn og foreninger.

På den baggrund opfordrer jeg kraftigt til, at M5 i stedet etableres som tunnel fra Prags Boulevard til Lynetteholmen. En tunnelløsning vil være mere skånsom for byens rum, natur og borgere – og mere tidssvarende i en by, der ellers bryster sig af bæredygtighed og livskvalitet.

Med venlig hilsen

Christian Folke Andersen

Margretheholm

Copenhagen Malmö Port AB
Containervej 9
DK-2150 Nordhavn

Til:

Transportministeriet

trm@trm.dk bgk@trm.dk

Tel +45 35 46 11 11
cmport@cmport.com
www.cmport.com

26-01-2026

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafiksel-skaber - høringssvar fra Copenhagen Malmö Port (CMP)

Copenhagen Malmö Port (CMP) takker for muligheden for at afgive høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafiksselskaber vedr. Metro M5.

CMP er havneoperatør i både København, Malmø og Visby. På dansk side varetager CMP bl.a. losning og lastning af gods og containere i Nordhavn ligesom CMP udlejer arealet på Prøvestenen til aktiviteter inden for tør- og vådbulk. Derudover omfatter CMP's operationelle virksomhed anløb og håndtering af krydstogtskibe ved Oceankaj i Nordhavn, Langelinie og Nordre Toldbod. Dertil kommer anløb af Oslofærgerne i Sdr. Frihavn.

CMP fungerer også som havnemyndighed i forbindelse med anløb af kommercielle skibe. CMP lejer vand- og landarealer fra By & Havn og varetager vedligehold af arealerne. Prøvestenen repræsenterer i denne sammenhæng en væsentlig kommerciel værdi for såvel CMP som CMP's ejere og er vigtig for forsyningssikkerhed og beredskab.

Erhvervshavnen i København generelt - og tørbulkterminalerne på Prøvestenen specifikt i denne sammenhæng – spiller en væsentlig national samfunds-kritisk rolle for forsyningen af Københavns-området. Begrænsninger i areal til rådighed og adgangsforhold for disse aktiviteter, kan føre til øgede økonomiske omkostninger for f.eks. nye og genanvendte materialer til byggeri og håndtering og udskibning af f.eks. jord, men kan også føre til øget tung vejtrafik og herved afledte CO₂-udledninger¹. CMP henviser i denne sammenhæng til tidligere afgivne høringssvar til bl.a. MKV og supplerende MKV for Metro M5.

CMP gør ligeledes opmærksom på de kumulative effekter for erhvervshavnen på Prøvestenen af den Metro M5, samt den vedtagne byudvikling på Kløverparken og den politiske hensigt om at etablere en fuld Østlig Ringvej. Dette betyder, at det bør sikres, at påvirkningen af de enkelte projekter, herunder Metro M5, bliver så begrænset som mulig.

Da der ikke umiddelbart findes alternative beliggenhedsmuligheder for havnerelaterede virksomheder på Prøvestenen, henstiller CMP til, at der tages størst muligt hensyn til driften af erhvervshavnen på Prøvestenen i anlægs- og driftsfasen af Metro M5. Dette indebærer:

¹ Afdækkes bl.a. i NIRAS 2023: [Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen](#)

- Anlægsarbejder, herunder ledningsomlægninger, koordineres tæt med CMP og relevante virksomheder på Prøvestenen.
- Der sikres kontinuerlig adgang og fremkommelighed til og på Prøvestenens erhvervsområde fra landside via vej for såvel erhvervstrafik som beredskab.
- Viadukten udformes med frihøjde på mindst 4,7 meter og anlægges med mindst mulige påvirkning på trafikken på Prøvestensbroen.
- Driftspåvirkningen for virksomhederne på Prøvestenen ifm. ledningsomlægninger begrænses i videst muligt omfang.
- Der tages mest muligt hensyn i forbindelse med hel eller delvis ekspropriering af virksomheder på Prøvestenen. Ekspropriering er ikke blot en påvirkning af erhvervslivet på "kort sigt", som der står i afsnit 6 side 40, men en permanent påvirkning.
- KVC-anlægget udformes, således at det ikke stille krav til omkringliggende virksomheder i forhold til f.eks. støv, støj mv.

CMP står gerne til rådighed, såfremt dette høringssvar giver anledning til spørgsmål eller bemærkninger.

Med venlig hilsen

Malthe Mulvad
Public Affairs Lead
Copenhagen Malmö Port

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

26. januar 2026

Høringssvar – udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (M5 til Lynetteholm og takstjusteringer m.v.)

Dansk Erhverv har modtaget udkast til lovforslag om anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v. og har følgende bemærkninger.

Etableringen af M5 er en langsigtet og nødvendig investering i en mere robust kollektiv infrastruktur i hovedstaden. M5 vil styrke mobiliteten i København, understøtte byudviklingen i Østhavnen og på Lynetteholm og samtidig aflaste kapacitetsudfordringerne på M1/M2 over havnesnittet, som forventes at opstå fra midten af 2030'erne.

Dansk Erhverv er på den baggrund stor tilhænger af projektet, der vil bidrage meget positivt til mobiliteten i området. Metronettet som helhed er en relativt stor investering, hvorfor det er afgørende at systemet får bedst mulige betingelser for at tage så mange passagerer som muligt.

Lufthavnstillæg på 20 kr. – uhensigtsmæssig "rejseafgift" med negative erhvervs-mæssige konsekvenser

Dansk Erhverv er jf. ovenstående bemærkninger kritisk over for forslaget om at indføre et lufthavnstillæg på 20 kr. pr. rejse til og fra Københavns Lufthavn med offentlig servicetrafik.

Tillægget og særpriser komplicerer generelt prissætningen på mobilitet, og lufthavnstillægget kan sammenlignes med særtillægget for ringmetroen eller den tidligere afgift på Kronprinsesse Marys bro. Erfaringerne med afgifter på specifik infrastruktur, hvor der eksisterer alternative ruter, er, at passagererne finder andre ruter, hvormed infrastrukturen ikke udnyttes optimalt, og at der skabes trængsel og forsinkelser på andre dele af infrastrukturen.

Dansk Erhverv går ind for en forenkling af pris- og taksstrukturen i kollektiv trafik og kan således allerede af den grund ikke støtte forslaget.

Tillægget fungerer derudover reelt som en ny rejseafgift på adgang til landets største internationale trafikknudepunkt, og det vil svække incitamentet til at vælge kollektiv transport til lufthavnen.

Det er et grundlæggende problem, at en sådan afgift rammer bredt og uden hensyntagen til, at Københavns Lufthavn er kritisk infrastruktur for dansk erhvervsliv, eksport, turisme og international tilgængelighed. Mange medarbejdere, virksomheder og besøgende er afhængige af lufthavnen i deres daglige mobilitet og forretningsrejser. Et markant pristillæg vil gøre rejsen dyrere for både erhvervsrejsende, turister og pendlere og dermed svække lufthavnens konkurrenceevne i forhold til alternative lufthavne i regionen.

Dansk Erhverv finder det endelig uhensigtsmæssigt, at tillægget ikke er målrettet trængsel, klima eller konkrete serviceforbedringer for de rejsende, men i praksis bruges som finansieringsbidrag til en anden infrastrukturinvestering. Finansieringsmodeller for store anlægsprojekter bør være gennemsigtige og baseret på brede og stabile finansieringskilder – ikke på særskatter på mobilitet til centrale knudepunkter.

DANSK ERHVERV

Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at lufthavnstillægget udgår af lovforslaget, eller som minimum genovervejes og reduceres væsentligt. Alternativt bør der arbejdes med mere balancerede modeller, hvor finansieringen ikke forringer adgangen til lufthavnen eller flytter passagerer fra kollektiv transport til bil.

Med venlig hilsen

Teddy Becher
Chefkonsulent
Dansk Erhverv



08-01-2026

EMN-2025-00042

1825462

Morten Brønnum Andersen

Høringssvar - ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber

Lovforslaget indebærer en ændring i lov om trafikselskaber, idet det indgår i aftale mellem regeringen og Københavns Kommune om Lynetteholm, at der indføres et tillæg på taksten til/fra Kbh Lufthavn på 20 kr. Derudover forhøjes kvalitetstillæg i metroen med 1 kr. pr. rejse.

Takst- og zonesystemet

En måde at gøre det mere attraktivt at tage kollektiv trafik til uddannelse, arbejde og fritidsrejser er via et brugervenligt takst- og zonesystem. En generel trend inden for kollektiv trafik er indførelse af simple og brugervenlige takster og zoner. I mange (stor)byområder kan man allerede i dag bevæge sig frit rundt i byen i én eller få zoner (fx Helsinki og Skåne) og rejse frit inden for en tidsmæssig afgrænset periode (fx Stockholm) eller hvor der er lagt et prisloft over rejserne (fx London).

Der er i Danmark over 1.000 takstzoner, hvilket i mindre grad tager hensyn til brugerne af den kollektive trafik. Danske Regioner har i vores indspil til regeringens ekspertudvalget om kollektiv mobilitet efterspurgt fokus på brugervenlighed mhp. at understøtte let og attraktiv brug af kollektiv mobilitet til både pendling og fritid.

Tilføjelsen af lufthavnstillæg som forhøjelse af kvalitetstillæg vil komplicere et i forvejen kompliceret takst- og zonesystem. Prisudviklingen for brug af kollektiv trafik er de senere år steget mere end prisen for at bruge bilen. Såvel lufthavnstillæg som forhøjelse af metrotillæg vil i hovedstadsområdet – det mest trængselsprægede område i landet – gøre den kollektive trafik relativt mindre konkurrencedygtig i forhold til bilen.

Vedlagt høringssvaret er høringssvar fra Region Hovedstaden, der vedrører en række mere specifikke forhold vedr. lufthavnstillæg samt forhøjet metrotillæg.

Hjemmel til udvikling af kollektiv trafik og mobilitet

De regionale trafikselskaber blev etableret i 2007 som en del af Strukturreformen. Forud herfor blev trafikselskabsloven vedtaget. Opbygningen af bekendtgørelse af lov om trafikselskaber afspejler, at lovens formål var at etablere trafikselskaberne og beskrive deres hovedopgaver, jf:

- Kapitel 1: Trafikselskabers etablering, organisering og finansiering m.v.
- Kapitel 2: Trafikselskabers opgaver
- Kapitel 3: Tilladelser til rutekørsel
- Kapitel 4: Rejsekort og rejseplan
- Kapitel 4a: Passagerrettigheder og internationale konventioner
- Kapitel 5: Kontrolafgift og straffebestemmelser
- Kapitel 6: Bemyndigelser, ikrafttræden og overgangsbestemmelser m.v.

Danske Regioner opfordrer til, at den foreslåede ændring af lov om trafikselskaber bruges som anledning til at modernisere loven og sikre udvikling af kollektiv trafik og mobilitet. Loven har pt. ikke fokus på, at hverken trafikselskaber eller regioner og kommuner – som forvaltningsmyndigheder og ejere af de regionale trafikselskaber – har hjemmel til udvikling af kollektiv trafik og mobilitet. Det kan spænde ben for udvikling af nye mobilitetsløsninger. Danske Regioner efterspørger, at loven tilføjes en generel hjemmel til udvikling af kollektiv trafik og mobilitet, der muliggør, at eksempelvis samkørsel samt forventeligt kommende selvkørende biler og busser kan indgå som en del af det kollektive trafikudbud.

Eksempelvis kan det efterspørges, at

- Trafikselskaberne får eksplicit hjemmel til fx at indarbejde udbud af nye mobilitetsformer som fx samkørsel som en del af deres udbud
- Mhp. at understøtte og fremme bl.a. tværkommunale supercykelstier, nye mobilitetsformer, der kan understøtte og fremme regionale hovednet af busser og tog til og fra såvel hospitaler som ungdomsuddannelser og større arbejdspladser tilføjes loven en eksplicit hjemmel til udvikling af nye mobilitetsløsninger.

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen

Chefrådgiver, Danske Regioner

København, Margretheholmen 25. januar 2026

Kære Transportministerium (trm@trm.dk)

Mange tak for muligheden for at blive hørt i forbindelse med udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafiksselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.).

Den overordnede ejerforening på Margretheholmen (DOGM) er en grundejerforening for grundejerforeninger og ejerforeninger på Margretheholmen. DOGM varetager opgaver af fælles interesse, rettigheder og forpligtelser for ejere af ejendommene på Margretheholm. Der bor omkring 2000 personer på Margretheholmen (1432 Kbh. K).

Vi er grundlæggende af den overbevisning, at nedgravet metro mellem Prags Boulevard og Refshaleøen er at foretrække. Derfor vil vi gerne appellere til, at strækningen mellem v/Prags Boulevard Øst og v/ Lynetteholm Nord tænkes som en tunnellinje i lighed med de øvrige strækninger.

Alternativet med en høj bane og to højbanestationer vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

1. Indkigsgener for de lejligheder der er placeret ud for højbanen
2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
4. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Ad 1. Indkigsgener for de lejligheder, der er placeret ud for højbanen

Den foreslåede linjeføring vil have store konsekvenser for de mange lejligheder, der vil få direkte indkig fra de forbigående metrotog til deres soveværelser og øvrige opholdsrum. Vi kan derfor ikke understrege nok, at en nedgravet tunnelbane langt ville være at foretrække frem for en højbane på Margretheholmens arealer.

Ad 2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen

Der bør gennemføres grundige undersøgelser af hvilke konsekvenser den planlagte linjeføring kan få ift. rystelser og lydgener inde i beboelsesejendommen "Udsigten". Både i det tilfælde, at den etableres som en højbane, men også meget gerne af hvilken forskel det vil gøre, hvis den etableres som en tunnelbane på dette stykke.

Ad 3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges.

De skønne rekreative områder som i dag findes på Margretheholmen langs beboelsesejendommen "Udsigten" bliver med den foreslåede linjeføring skåret midt over af en industrielt udseende højbane. Det vil ødelægge det blomstrende udeliv der i dag udspiller sig på opholdsarealerne hvor der spilles fodbold, hoppes på trampoliner, luftes hunde, bygges huler, dyrkes køkkenhaver og holdes bistader for blot at nævne nogle eksempler. De grønne rekreative områder er meget eftertragtede i det bynære område som Margretheholmen er placeret i. Derfor benyttes det i dag af besøgende fra hele indre by, som nyder naturen. Disse rekreative kvaliteter vil kunne bevares, såfremt metroen graves ned under jorden. Hvis der etableres en højbane, frygter vi, at der bliver skabt et uskønt område under højbanen i stil med det, der er opstået under metroen i

Ørestaden. Ligeledes vil det rekreative område blive skåret over, eksempelvis i forhold til adgang til bebyggelsens badehavn.

Ad 4. Bekymring for støjgener fra metroen på Margretheholms opholdsarealer
Margretheholm er et tæt beboelsesområde med skønne grønne opholdsarealer, som hver dag benyttes af de flere tusinde beboere og gæster i området. Vi er bekymret for, om det vil medføre øgede støjgener fra metroen over de tilladte værdier på vores grønne opholdsarealer på Margretheholmen. Vi vil derfor opfordre til at der gennemføres undersøgelser af, hvilke støjmæssige konsekvenser de planlagte trafikale ændringer vil kunne få for Margretheholms opholdsarealer samt vurdere om det er inden for de tilladte grænseværdier.

Generelle overvejelser

Området på Margretheholmen bliver yderligere belastet af trafik- og støjgener som følge af opførelsen af Lynetteholmen. Disse gener er endnu ikke ordentligt belyst, og vi kender ikke omfanget af disse på nuværende tidspunkt.

Den overordnede ejerforening på Margretheholm er således stærkt bekymret for de akkumulerede påvirkninger, som de forskellige store anlægsprojekter vil give tilsammen.

Hertil skal tilføjes, at de generelle trafikale udfordringer for hele området endnu ikke er afklaret. Vi er af den opfattelse, at følgende projekter alle er strategisk sammenhængende og bør inddrages i en fælles betragtning, da de akkumulerede effekter bør belyses samlet.

1. Jordopfyldning/etablering af Lynetteholmen
2. Metrobyggeri
3. Østre Ringvej
4. Klima- og stormflodssikring af hele Hovedstaden

Der findes endnu ikke samlet plan for hele kyststrækningen, og hvorledes delløsninger (herunder Lynetteholmen) påvirker hinanden og de tilhørende projekter (Metro og Ringvej).

Vi vil gerne opfordre Transportministeriet og øvrige relevante myndigheder til at fremlægge en fælles samlet trafikal vision for området.

Vi ser frem til en fortsat god dialog.

Mvh.

Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholmen

Til Transportministeriet

Att.: trm@trm.dk, bgk@trm.dk

Høringssvar

Vedrørende forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber
(Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)

Transportministeriet har i en mail af 19. december 2026 anmodet om bemærkninger til lovforslaget om anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm samt de foreslåede ændringer af takst- og zonesystemet i den kollektive trafik.

Opsummering

DI er overordnet positiv over for etableringen af metrolinje M5 til Lynetteholm som led i byudvikling og bedre kollektiv trafik. DI er dog kritisk over for finansiering via takststigninger, herunder lufthavnstillæg og nye særzoner, som kan svække kollektiv trafiks konkurrenceevne og forringe muligheden for at fastholde og tiltrække arbejdskraft i Københavns Lufthavn. De foreslåede ændringer vurderes at gøre takstsystemet mere komplekst og mindre brugervenligt. DI opfordrer til en samlet takstreform og modernisering af lov om trafikselskaber samt eventuelt en udbygning af den foreslåede rabat for arbejdstagere i lufthavnen. Endelig efterlyses bedre hensyn, dialog og kompensation til berørte virksomheder på Prøvestenen.

Generelle bemærkninger

Lovforslaget lægger op til, at en del af finansieringen af metroen tilvejebringes gennem en række takstjusteringer, herunder:

- Indførelse af et lufthavnstillæg på 20 kr. pr. rejse til og fra Københavns Lufthavn,
- Forhøjelse af kvalitetstillægget på metrorejser, herunder en yderligere forhøjelse ved idriftsættelse af M5 etape 1,
- Indførelse af nye særskilte takstzoner i Nordhavn og Østhavnen.

DI noterer sig behovet for at sikre en bæredygtig finansiering af metroprojektet. Takststigninger er imidlertid efter DI's opfattelse ikke den rigtige vej at gå, hvis ambitionen er at få flere til at vælge den kollektive trafik. De foreslåede tillæg og forhøjelser vil gøre den kollektive trafik relativt dyrere og dermed svække dens konkurrenceevne i forhold til bilen – netop i hovedstadsområdet, hvor trængslen er størst, og hvor der er stor samfundsmæssig gevinst ved at flytte flere rejser over i kollektiv trafik. Dette gælder ikke mindst lufthavnstillægget på 20 kr. som vil udgøre en økonomisk byrde særligt for pendlere til og fra lufthavnen.

Med indførelse af nye tillæg, særzoner og differentierede priser for bestemte strækninger og brugergrupper bliver takstsystemet samtidig yderligere komplekst. Det danske takstsystem er allerede i dag vanskeligt at gennemskue for mange brugere, og de foreslåede ændringer bidrager ikke til større gennemsigtighed eller brugervenlighed.

DI opfordrer derfor til en samlet modernisering af lov om trafikselskaber inden for ekspertudvalgets anbefalinger herunder etablering af nye trafikselskaber der dækker større geografier og får ansvaret for de kollektive opgaver som kommunerne og regionerne i dag løfter hver især. Endvidere anbefaler DI, at takstændringer indarbejdes i en omfattende men samlet takstreform, med det mål, at gøre mere attraktivt for flere at vælge den kollektive transport.

DI noterer hertil, at det af den politiske aftale fremgår, at tillægget på 20 kr. ikke skal omfatte pendlerprodukter. Det er grundlæggende positivt. Men Københavns Lufthavn er en af Danmarks største arbejdspladser, og med et meget blandet virksomhedsgrundlag i lufthavnens kommercielle områder er der en lang række medarbejdere, som ikke anvender pendlerkort. Det kan fx være studenterjobs eller deltidsansatte, for hvem det ikke kan betale sig at købe et pendlerkort. Den påtænkte prisstigning vil for disse medarbejdergruppe potentielt være så store, at de fravælger ansættelse i lufthavnen.

DI foreslår derfor, at rabatordningen for ansatte i lufthavnen udvides til at omfatte ansatte, der for eksempel har et godkendt havnekort (adgangskort til lufthavnen). Der kan undersøges en række øvrige modeller, som samlet vil sikre, at det fortsat er attraktivt at arbejde i Københavns Lufthavn. Der vil formentligt være en marginal påvirkning på den samlede finansiering af metroen.

DI bemærker endvidere at lufthavnstillægget vil gøre København, som i forvejen er en af de dyreste europæiske destinationer endnu dyrere for turister at besøge. Metroen er et populært transportmiddel som både københavnere og tilrejsende har taget til sig. Men med de planlagte prisstigninger så vil prisforskellen på kollektiv trafik og en taxa for fx et rejseselskab på 4 til og/eller fra lufthavnene, blive så meget mindre, at mange må forventes at overveje bekvemmeligheden ved en taxa fremfor fx metroen, hvilket vil føre til øget trængsel.

DI skal gøre opmærksom på, at Københavns Erhvervshavn (Prøvestenen), hvor metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter skal etableres, er forbundet til byen af en smal tange (Prøvestensbroen). Dagligt befærdes det forbindelsesled af mere end 1000 lastbiler, som sikrer forsyninger til al byggeri i byen, herunder cement, asfalt og diverse flydende produkter, ligeså vel som trafikken kører ud på Prøvestenen med bl.a. genanvendelsesmaterialer, som fx metalskrot, som sejles væk og jord, der skal renses. Prøvestenskanalen Syd skal have jordopfyld, og der skal ske ledningsomlægning på væsentlige dele af Prøvestenens tørbulkområde, som påvirker de tilstedeværende virksomheders adgangsveje.

DI opfordrer derfor til en konkret dialog med de virksomheder på Prøvestenen, der bliver påvirket af byggeriet af kontrol- og vedligeholdelse, og som er afhængige af kajnær beliggenhed.



DRAGØR
KOMMUNE

23. januar 2026
Side 1 af 2
Ref jonasbw
Borgmesteren

Kirkevej 7, DK 2791 Dragør

Til Transportministeriet trm@trm.dk

Kopi: bgk@trm.dk

Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber

Dragør Kommune afgiver hermed høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber.

Dragør Kommune har anmodet om udsættelse af høringsfristen for at muliggøre politisk godkendelse af høringssvaret. Transportministeriet har ikke kunnet imødekomme denne anmodning. Høringssvaret afgives derfor med forbehold for kommunalbestyrelsens endelige godkendelse den 28. januar 2026.

Dragør Kommune forstår lovforslaget sådan, at særtillægget på 20 kr. påtænkes indført således:

- For rejser med check ind og check ud (rejsekort som app, DSBs check-ind-app og det kommende basiskort) vil tillægget gælde rejser til og fra lufthavnen (togstation, metrostation samt busstoppesteder).
- For rejser, hvor man betaler et vist antal zoner eller en til-fra-relation fra rejsens start (købt i Rejsebillet app, DSBs ordinære app, hos buschaufføren eller i billetautomater) gælder tillægget for alle rejser til og fra takszone 4 (Dragør + sydlige del af Tårnby), dog ikke for borgere med bopæl i de to kommuner.
- Pendlerkort og andre abonnementskort er undtaget.

Dragør Kommune anerkender, at det er forsøgt at minimere de negative konsekvenser for borgere bosiddende i Dragør Kommune. På visse områder er der dog stadig behov for tilpasninger og forbedringer:

Lufthavnen som trafikalt knudepunkt

Lufthavnen anvendes af mange Dragørborgere som trafikalt knudepunkt, hvor den første del af rejsen foregår på cykel eller i bil (lift/samkørsel). De borgere vil blive omfattet af lufthavnstillægget, hvis de ikke anvender pendlerkort eller enkeltbilletten. Forslaget vil enten få negative konsekvenser for de berørte borgere eller få negative konsekvenser i form af fravalg af den kollektive transport.

Administrativt bøvl og kontrol af bopælsadresse

Samtidig besværliggør forslaget den kollektive transport for alle rejsende - både dem, der skal betale lufthavnstillæg, og dem, der er undtaget. Rejsende må navigere i forskellige apps og rejsesystemer med forskellige priser med risiko for at lave fejl og blive pålagt urimelige afgifter.

En rutinemæssig identitetskontrol af dragørborgere ved almindelig billetkontrol er helt uacceptabel. Endsige en urimelig forventning om, at børn og unge altid vil have deres sundhedskort på sig, når de rejser. Kontrollen af bopælsadresse må kunne ske langt mere lempeligt eller på anden vis.

Konsekvenser for virksomheder og turismeerhvervet i Dragør Kommune

Et lufthavnstillæg på alle rejser med enkeltbillet til Dragør Kommune vil ramme ikke blot besøgende hos venner og familie, men også kommunens by-, erhvervs- og kulturliv. Virksomhederne kan få sværere ved at rekruttere egnet arbejdskraft, og turismeerhvervet vil kunne opleve færre endagsturister og besøgende.

Dragør Kommune opfordrer til, at ministeriet foretager tilpasninger i lovforslaget, så de negative konsekvenser nævnt overfor undgås eller afbødes væsentligt. Et forslag til delvis afhjælpning kunne være at undtage alle busrejser til/fra Dragør Kommune for tillægget. Ligeledes kan det foreslås at undtage børn og unge for tillægget på enkeltbilletten. Lovforslagets nuværende udformning er ikke acceptabel.

Venlig hilsen

Kenneth Gøtterup
Borgmester



Transportministeriet

Høringssvar udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)

DSB takker for høringen af udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)

Ændring af lov om Cityring

DSB har ikke egentlige bemærkninger til lov om ændring af lov om Cityring, men skal opfordre til at DSB i forhold til planlægning og udførelse af de konkrete anlægsarbejder ved DSB's stationer inddrages tidligt i processen.

Ændring af lov om trafikselskaber

DSB's bemærkninger til forslag til lov om ændring af lov om trafikselskaber følger herunder:

1. Lovregulering af zonesystemet

Lov om trafikselskaber tildeler takstkompetencen til trafikvirksomhederne (trafikselskaberne, jernbaneoperatørerne, Metro og Letbanen), der hidtil selv har fastlagt detaljerne i zonesystemer, takstrækker mv.

DSB bemærker, at der med lovforslaget fastlægges bestemte zoner i Hovedstadsområdet, hvilket vil vanskeliggøre fremtidig udvikling og modernisering af takstsystemet. Således vil eksempelvis en fremtidig takstreform kræve lovændring.

For at sikre trafikvirksomhedernes fleksibilitet i forhold til fastlæggelse af takstsystemet, herunder zoner, foreslår DSB at lovforslagets §§ 6 f og 6 g udgår, og at der i stedet indføres en bestemmelse der pålægger Trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S, Hovedstadens Letbane I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, at indrette takst- og zonesystemet, således at Metroselskabet garanteres det merprovenu der er forudsat i aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune om metrolinje M5.

Koncernsekretariatet

26. januar 2026

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup
CVR 25050053

www.dsb.dk



DSB skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på at "Transportministeren kan fastsætte taksterne ved uenighed om takstfastsættelsen efter §§ 6 og 6 a.", jf. trafikselskabslovens § 6 b, stk. 7.

2. Lufthavnstillæg

Med lovforslaget indføres et særligt lufthavnstillæg, samt et særligt tillæg for rejser til zone 4 på standardbilletten enkeltbillet, der dog ikke omfatter rejsende med bopælsadresse i Tårnby eller Dragør Kommune.

DSB forstår at det foreslåede tillæg for rejser på standardbilletten enkeltbillet til zone 4 skal sikre, at rejsende ikke kan omgå lufthavnstillægget ved at købe rejser til destinationer længere væk end lufthavnen og efterfølgende afbryde rejsen i lufthavnen.

Endvidere vil rejser på pay-as-you-go produkter (Rejsekort på app, DSB Check Ind og Basiskortet) alene blive pålagt et tillæg såfremt kundens rejser starter eller slutter i Lufthavnen.

Dette betyder, at kundens valg af billettype vil have betydning for prisen, således at rejser til og fra destinationer i zone 4, ud over Lufthavnen, vil være billigere på pay-as-you-go produkter (for borgere der ikke har bopæl i Tårnby eller Dragør kommune), mens rejser til Lufthavnen vil være billigere på standardbilletten enkeltbillet for borgere i de to kommuner.

I sektoren har der de sidste mange år været arbejdet intensivt på at ensarte og harmonisere priser, vilkår og kundeoplevelse på tværs af billettyperne. Ved at indføre forskel, gøres det med lovforslaget sværere for kunderne at navigere og vælge billet.

Det DSB's vurdering, at den foreslåede udformning af tillæggene vil være vanskelig at kommunikere, og at såvel zone 4 tillægget, samt undtagelsen af borgere med bopælsadresse i Tårnby eller Dragør Kommune fra samme tillæg, vil betyde at offentlighedens forståelse for rimeligheden i lufthavnstillægget udfordres.

DSB skal derfor foreslå en alternativ udformning af lufthavnstillægget, der både sikrer fritagelse for borgere i Tårnby og Dragør kommune, en bedre kundeoplevelse og forståelse i offentligheden for indførelse af lufthavnstillægget.

Alternativ løsning

DSB's foreslår at der ikke etableres et zone 4 tillæg, jf. lovforslagets § 6 a, stk. 3, og at lufthavnstillægget jf. § 6 a, stk. 2 følgerigt også pålægges alle rejser til, fra eller via lufthavnen, på standardbilletten enkeltbillet.



For borgere i Tårnby og Dragør Kommunes indføres en regel om at rejser via lufthavnen foretaget på standardbilletten enkeltbillet undtages fra lufthavnstillæg.

Teknisk vil løsningen indebære automatisk opkrævning af tillægget på rejser til og fra lufthavnen, og mulighed for fravalg af tillægget på rejser via lufthavnen samt tilvalg af tillægget på rejser med ukendt rejserelation.

3. Metrokvalitetstillæg

Med lovforslaget forhøjes metrokvalitetstillægget med 1 kr. (2025-pl) fra idriftsættelse af 1. etape af metrolinje M5. Metrokvalitetstillægget pålægges rejsekortrejser (pay-as-you-go rejser) og periodekort, men ikke standardbilletter.

DSB skal bemærke, at trafikvirksomhederne som konsekvens heraf, bliver nødt til at øge prisforskellen mellem standardbilletter og rejsekortrejser (pay-as-you-go rejser), for at sikre at prishierarkiet mellem de to typer af rejsehjemmel fastholdes, jf. Lov om trafikselskabers §6 b, stk. 3.

Som tidligere nævnt har der i sektoren de sidste mange år været arbejdet intensivt på at ensarte og harmonisere priser, vilkår og kundeoplevelse på tværs af billettyperne. Behovet for en større prisforskel mellem pay-as-you-go produkter og standardbilletter vil modarbejde dette.

4. Kontrolafgifter

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at borgere i borgere i Tårnby og Dragør kommuner, der har modtaget en kontrolafgift for manglende tillæg, ved henvendelse til trafikvirksomheden, kan få eftergivet denne mod betaling af administrationstillæg.

DSB skal bemærke at eftergivelse af kontrolafgifter hidtil har været en kommerciel beslutning som trafikvirksomhederne selv har foretaget. Trafikvirksomhederne har altid mulighed for at eftergive kontrolafgifter pr. kulance, og DSB skal anbefale at bemærkningen udgår.

5. Implementering i DSB's salgskanaler

DSB skal bemærke at omkostningerne ved implementering i DSB's salgskanaler endnu ikke er estimeret.

Høringssvar

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Att: Berit Gohr Kaptain

d. 26-1 2026

På vegne af bestyrelsen for Ejerforeningen Reventlowsgade 24, 1651 København V / Stampesgade 1, 1702 København V fremsendes dette **høringssvar, i forbindelse med: Forslag til Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)**

Det er i forslaget uklart, om der i rammesætningen for en ny nabopakke bliver taget hensyn til det faktum, at beboerne omkring Metrostation København / Københavns Hovedbanegård nu for anden gang skal leve med et helt usædvanligt stort, indgribende og omfattende anlægsbyggeri. Sammenlagt er byggeperioden for M3, M4 og nu M5 ca. 20+ år.

Allerede anlæggelsen af M3 og M4 har medført permanente stress-symptomer og lydfølsomhed hos mange beboere, som allerede nu bliver forstærket/reaktiveret af de begyndende ledningsomlægninger. Denne helt usædvanlige, langvarige og voldsomme belastning bør følges op af reelle tilbud til beboerne, som bl.a., men ikke kun, kunne omfatte følgende elementer:

- Overtagelse af lejligheder til fair og reelle markedspriser
- Tilbud om genhusning for både lejere, andelshavere og ejere i en periode, som ikke kun omfatter de allermest støjbelastede perioder.
- En betydelig økonomisk kompensation svarende til de akkumulerede gener, som allerede nu optræder (bl.a. er HOFOR allerede startet med ledningsomlægning mm) og som vil kunne give beboerne et reelt valg til at undvige belastningerne.

Det vil ligeledes være af overordentlig stor betydning for beboerne at kunne undvige den magtesløshed i processen omkring Metro-byggeriet, som de allerfleste var stærkt påvirkede af under konstruktionen af Cityringen.

Dette kunne bl.a. - som en del af nabopakken - indebære:

- Mulighed for juridisk og teknisk assistance fra uafhængige professionelle aktører i byggeperioden. Vi står (stod) som almindelige borgere overfor en massiv væg af Metroselskabets advokater og byggeeksperter, som de egentlige tabere i alverdens kontraktuelle tvister mellem Metroselskabet og deres underleverandører, og som sådan sat fuldstændig skakmat ved uenigheder og fortolkninger/fejlfortolkninger. Byggeriet og konsekvenserne for de påvirkede borgere er af en karakter, som ikke bør efterlade os nærmest rets- og hjælpeløse.
- Aktiv medinddragelse af naboerne i planlægning og udformning af byggepladser samt dialog med Metroselskabet, kommune og entreprenør i hele processen. Dette er enormt tidskrævende og vi opfordrer til, at der i nabopakken åbnes mulighed for

Høringssvar

økonomisk kompensation til de naborepræsentanter, som vil påtage sig dette arbejde/denne rolle.

Det skal endelig bemærkes, at tiden efter Cityringens færdiggørelse har været karakteriseret ved et kolossalt slid for, at få en passende kompensation for de bygnings- og facadeskader, som uvægerligt vil opstå under et sådant byggeri.

Vi fandt hele processen omkring dette både uværdigt og ydmygende: Efter 10 års massive gener skulle vi kæmpe med næb og kløer for at få istandsat dét, som metrobyggeriet havde smadret.

Vi håber, at denne proces i det kommende M5 byggeri ikke er præget af den samme smålighed, det samme bureaukrati og den omvendte bevisførelse, som vi mener os udsat for.

Dette problemkompleks synes ej heller berørt i rammerne for nabo-kompensationspakken.

På forhånd tak.

Venlig hilsen,
på vegne af Ejerforeningen Reventlowsgade 24, 1651 Kbh. V/Stampesgade 1, 1702 Kbh. V

Lise Lotte Luukkanen, formand
Stampesgade 1, 2 tv
1702 København V
Tlf: 21 809 307
Mail: luukkanen@outlook.dk
Ejerforening: vestervold148@gmail.com

Vesterbro, januar 2026

Til

Transportministeriet

Høringssvar fra Ejerforeningen E/F Reventlowsgade

vedrørende forslag til lov om anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og takstjusteringer
(Høringsudkast af 19. december 2025)

Undertegnede ejerforening afgiver hermed høringssvar til det fremsatte forslag til lov om anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og takstjusteringer.

Vi har følgende bemærkninger.

1. Bekymring vedrørende ekspropriationsbestemmelsen

Lovforslaget giver i § 13 hjemmel til, at Transportministeren kan bemyndige Metroselskabet I/S som anlægsmyndighed til at iværksætte ekspropriation efter reglerne i jernbanelovens § 30 til anlæg af metrolinjer, herunder M5. Desuden kan Transportministeren i helt særlige tilfælde bemyndige Metroselskabet til som anlægsmyndighed at iværksætte ekspropriation af fast ejendom, rettigheder og servitutter til nødvendig flytning af ledninger mv. uden forudgående prøvelse ved almindelige domstole.

Ejerforeningen konstaterer, at denne bemyndigelse går videre end almindelige ekspropriationsregler, hvor prøvelse normalt sker ved ekspropriationskommissioner eller domstole. En sådan ordning kan føre til, at borgere bliver pålagt at fraflytte deres boliger uden uafhængig retlig prøvelse af ekspropriationsgrundlaget, alene under henvisning til projektets fremdrift. Det vurderes at skabe en retsstilling, hvor borgernes retssikkerhed er svækket i forhold til gældende principper om adgang til domstolsprøvelse og partshøring.

Ejerforeningen stiller derfor spørgsmålstejn ved forslaget om, at ekspropriation kan iværksættes uden forudgående uafhængig prøvelse, idet dette ikke tydeligt sikrer borgernes grundlæggende retssikkerhed. Ifølge Grundlovens § 73 er ejendomsretten ukrænkelig, og ekspropriation forudsætter lovhjemmel, almenvellets tarv og fuld erstatning. Almenvellets tarv er ikke opfyldt i dette tilfælde, da en placering af metrostationen ved Københavns Hovedbanegård i Bernstorffsgade løser udfordringen med

den trange arbejdsplads samt gene af borgere. Der er således andre løsninger end ekspropriering af borgere, der ikke hindrer projektet i at blive gennemført. Hertil kommer almindelige forvaltningsretlige principper om legalitet og proportionalitet samt borgernes adgang til effektiv domstolsprøvelse. Derudover beskytter Den Europæiske Menneskerettighedskonventions tillægsprotokol 1, artikel 1 retten til ejendom og kræver en rimelig balance mellem samfundsinteresser og individets rettigheder. Vi mener ikke, at der er rimelig balance i at tvangsflytte borgere for at gennemføre et anlægsbyggeri og overholde dets tidsplan, særligt når alternative placeringer arbejdet løser udfordringen med den trange arbejdsplads.

2. Retssikkerhed og byggeproces

Det er endvidere bekræftet på møde mellem beboere, Metroselskab og HOFOR, at metroprojektet er igangsat, før både nærværende anlægslov, nabopakkebekendtgørelse og byggepladsbekendtgørelsen er trådt i kraft. Dette bidrager til en oplevelse blandt beboerne af, at centrale rammer for borgernes rettigheder fastlægges efter, at projektet reelt er sat i gang. Dette opleves som problematisk i forhold til forudsigelighed og retssikkerhed for de direkte berørte borgere.

3. Kompensationsbestemmelser og faktiske gener

Lovforslaget indeholder i kapitel om kompensation (bl.a. ændringer i § 14 b) bestemmelser om kompensation og aflastning for visse gener, herunder adgang til kompensation for støj og muligheden for aflastning.

Ejerforeningen finder det problematisk, at de gener, som lovforslaget og tilknyttede bemærkninger anerkender som kompensationsberettigede, ikke står mål med de faktiske gener, som beboere udsættes for i forbindelse med anlægsarbejdet. Dette gælder navnlig:

- Omkostninger til betydeligt ekstra arbejde for bestyrelse og beboerforeninger med koordinering, dialog og administration i byggeperioden.
- Borgeres adgang til juridisk og byggesagkyndig assistance i sager vedrørende metrobyggeriet, her foreslås indførelse af en uafhængig retshjælp for borgerne.
- Manglende eller reduceret lysindfald i boliger som følge af byggepladsens udformning.

- Vibrationsgener og relaterede skader indendørs, som kan have væsentlige konsekvenser for beboernes brug af deres ejendom.
- Ombæringsgener i form af ændrede adgangsforhold til ejendommen, herunder afspærring af hovedtrapper og gangarealer.
- Ændrede renovations- og parkeringsforhold, der medfører økonomiske udgifter og praktiske vanskeligheder for beboerne.

Disse forhold bør eksplicit anerkendes i anlægsloven og indgå i nabopakkebekendtgørelsen, således at kompensationsordninger kan omfatte et realistisk og fuldt dækkende sæt af gener, som berørte personer udsættes for. Listen er ikke udtømmende. Vi anbefaler at tage kontakt til borgere og erhvervsdrivende for at undersøge yderligere hvilke gener, der bør kompenseres for.

4. Administrative konsekvenser

Forslagets afsnit 7 om administrative konsekvenser for borgerne vurderer, at lovforslaget ikke har administrative konsekvenser for borgere. Det er ejerforeningens opfattelse, at dette er direkte misvisende, idet risikoen for ekspropriation, krav om flytning, samt de administrative og økonomiske byrder ved kompensationsansøgninger, dokumentation, erstatningssager mv. udgør konkrete, væsentlige administrative konsekvenser for de berørte borgere. Alene indtil nu har ejerforeningen brugt over 100 timers arbejde relateret til metrobyggeriet - herunder udarbejdelse af høringssvar, deltagelse i møder, borgere, lokaludvalg, samtaler med pressen, diskussioner ved interne møder i bestyrelsen om metrobyggeriet, møder og telefonsamtaler med Metroselskab, HOFOR og Transportministeriet, samtaler og e-mails med Københavns Kommune og nærværende brev. Og byggeriet er ikke officielt påbegyndt.

Konklusion og forslag til ændringer

På baggrund af ovenstående anmoder ejerforeningen om, at lovforslaget ændres således, at:

1. Ekspropriation af borgeres private hjem ikke muliggøres med henvisning til trang arbejdsplads og hurtigt fremdrift af byggeriet, men udelukkende tilbydes borgeren som en kompensationsforanstaltning for gener fra byggeriet.

2. Der sikres uafhængig retlig prøvelse af ekspropriationer, før disse kan iværksættes, i overensstemmelse med Grundloven og international ret.
3. Kompensationsbestemmelser i anlægsloven og tilhørende bekendtgørelser udvides til klart at omfatte de faktiske gener, dokumenteret i praksis, herunder som anført ovenfor.
4. Den foreslåede vurdering af lovens administrative konsekvenser for borgere tilrettes, så disse konsekvenser anerkendes og adresseres i lovteksten og tilhørende bemærkninger.

Sammenholdt med tidligere høringer, der berører metrobyggeriet, herunder *Høring over støjbestemmelser i udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB* med høringsfrist 16. september 2025 og *Høring over udkast til forslag til lov om ny ekspropriationsproceslov og forslag om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven* med høringsfrist 17. november 2025, er borgerens retssikkerhed betydeligt svækket og vi står i tvivl om det strider mod gældende retsprincipper, både danske og internationalt, og vi kan ikke anbefale at udkastet bliver godtaget i sin nuværende form.

Vi står meget gerne til rådighed for uddybende dialog.

Med venlig hilsen

Ejerforeningen E/F Reventlowsgade 26-30

Kontakt: metro.reventlowsgade262830@gmail.com

Fra: Myndighed <Myndighed@energinet.dk>

Sendt: 27. januar 2026 08:17

Til: Mail TRM <trm@TRM.dk>

Cc: Berit Gohr Kaptain <BGK@trm.dk>; Myndighed <Myndighed@energinet.dk>

Emne: Høringssvar - lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Jeg beklager, at Energinets høringssvar ikke blev afsendt i går. Jeg håber, I alligevel vil tage det med i betragtning.

Ændring af lov en Cityring ændres netop på den måde, som Energinet igennem flere år har påpeget.

Af bemærkningerne til lovforslaget side 65 fremgår følgende:

Det foreslås i § 13, stk. 2, at transportministeren i helt særlige tilfælde kan bemyndige Metroselskabet I/S til som anlægsmyndighed at iværksætte ekspropriation i forbindelse med anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm i form af fast ejendom, rettigheder og servitutter til nødvendig flytning af ledninger og til sikring af servitutrettigheder til beskyttelse af ledninger i ny placering.

Med den foreslåede bestemmelse sikres ved forslaget hjemmel til ekspropriation af arealrettigheder på tredjemands ejendom til placering af ledninger samt hjemmel til etablering af nødvendige ledningsrettigheder (fx etablering af ledninger på ikke-gæstevilkår). Formålet med den foreslåede bestemmelse, hvor transportministeren for Metroselskabet I/S i helt særlige tilfælde kan ekspropriere arealer og rettigheder til ny placering af ledninger til fordel for ledningsejeren, er dels at reducere risikoen for, at tilvejebringelse af arealrettigheder til ledningsomlægninger skal komme til at udgøre en forsinkende faktor for metroprojektet, og dels at sikre vigtige dele af forsyningsnettet.

Kriteriet "helt særlige tilfælde" er foreslået, idet hjemlen alene er tiltænkt anvendt i sådanne tilfælde, hvor ekspropriation til fordel for ledningsejeren vil være af væsentlig betydning for både sikring af fremdrift i anlæggelsen af metrolinje M5, men også for forsyningsnettet hvori ledningen indgår på grund af nogle helt særlige forhold omkring den konkrete ledning.

De særlige forhold for den konkrete ledning kan være et eller flere af følgende:

a) Pladsforholdene omkring ledningen i dens nuværende og fremtidige placering er meget trange, hvilket er særligt relevant for større forsyningsledninger beliggende i tæt bymæssig bebyggelse,

b) ledningen udgør vigtig forsyningsinfrastruktur, idet den anvendes som del af en hovedforsyning af en eller flere bydele eller større byområder,

c) fordi ledningen udgør vigtig forsyningsinfrastruktur opererer ledningsejeren med meget lange varslingsstider for driftstop på og omlægninger af ledningen, på minimum 1 år, hvorfor det er af væsentlig interesse at kunne styre omlægningen af hensyn til at reducere konsekvenser for både for metrolinje M5, forsyningsnettet og de borgere, der bruger forsyningsnettet, og som udsættes for gener af omlægningsarbejder.

Et tredje eksempel er Radius' 30 kV ledning og tilhørende anlæg på og ved Bryggebroen. Radius' 30 kV ledning udgør hovednettets eltransmissionsledninger, og fungerer som en del af hovednettet, der forsyner transformerstationer, som igen forsyner lokalnettet og slutbrugerne med elektricitet. Der er op til 1,5 års planlægning ved omlægning af hovedtransmissionsledninger. Hovedtransmissionsledningen forsyner transformerstationer i området. for Islands Brygge, Havnestaden og dele af Amager. Omlægning er også kompliceret på grund af meget trang plads på og ved Bryggebroen

Det er således forslaget, at sådanne ledningsrettigheder, i uændret form i forhold til de inden flytningen gældende, ved ekspropriation kan pålægges det nye areal, hvori eller over ledningerne placeres efter flytning. Ligger en ledning inden flytning i offentlig vej, og er derfor omfattet af det ved vejloven bestemte gæstepprincip, vil ledningen i ny

placering blive omfattet af det ulovbestemte gæsteprincip, der ifølge det på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse i henhold til gældende retspraksis finder anvendelse for ledninger liggende i privat ejet areal.

Som Energinet læser udkastet, så synes der ikke at være taget stilling til spørgsmålet vedrørende miljøvurdering af de afledte ledningsomlægninger.

I den sammenhæng ønsker Energinet tillige at nævne, at eventuelle omlægninger af Energinets ledninger tager lang tid og er omkostningstunge mv.

Hvis ovenstående giver anledning til bemærkninger, er I naturligvis velkomne til at kontakte Energinet for uddybning.

Venlig hilsen

Sisse Guldager Larsen

Juridisk seniorkonsulent

Regulatoriske Forhold

Mobil: +4523338877

SGL@energinet.dk



Koncern

Tonne Kjærsvvej 65

7000 Fredericia

+4570102244

www.energinet.dk

[Læs hvordan vi behandler dine persondata](#)



Dato: 22-01-2026

Sagsnr: 05.00.00-G01-212-25

Høringssvar til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber

Transportministeriet har den 19. december 2025 sendt udkast til "Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)" i høring. Frederiksberg Kommune vil gerne takke for muligheden for at komme med bemærkninger til anlægslov om metrolinje M5.

Frederiksberg Kommune er som medejer af Metroselskabet tilfredse med, at der gives hjemmel til Metroselskabet til at etablere endnu en metrolinje i København. Det er positivt for det samlede net af metro og for udviklingen af den kollektive trafik og vores fælles hovedstad, hvor Frederiksberg Kommune ønsker at få flere til at gå, cykle samt benytte klimavenlig og pladsbesparende mobilitet som metroen. En ny metrolinje kan samtidig bidrage til at gøre det nemmere som borger at komme rundt i hovedstadsområdet, reducere trængsel og understøtte bæredygtig byudvikling.

Frederiksberg Kommune vil også gerne her takke for, at slusksakten i forbindelse med Københavns Hovedbanegård er placeret, så den muliggør en eventuel forlængelse af M5 via Gammel Kongevej. Frederiksberg Kommune ser en fremtidig etablering af en M5 som en hel metroring, som en sikring af et mere robust metronet, der vil skabe endnu et skifte mellem M1/M2 og M5 på Forum Station.

Det er positivt, at der med metrolinje M5 sker en aflastning af M1/M2 over havnesnittet, hvor Metroselskabet vurderer, at der vil komme kapacitetsproblemer. Frederiksberg Kommune så til gengæld gerne, at det aftalte lufthavnstillæg ikke var en del af lovforslaget. Kommunalbestyrelsen på Frederiksberg er bekymret for, at en takststigning vil være en ulempe for kommunens borgere og modarbejde målsætningen om at fremme brugen af kollektiv transport.

En prisstigning vil gøre metroen mindre attraktiv for borgere, der skal til lufthavnen og kan føre til øget brug af privatbil og taxa på ture til og fra lufthavnen. Dette vil bidrage til øget trængsel og forurening i hovedstadsområdet, hvilket er i modstrid med vores fælles klima- og mobilitetsmål.

Frederiksberg Kommune vil samtidig takke for det gode samarbejde og understrege vigtigheden af et fortsat tæt samarbejde mellem Københavns Kommune, staten, Metroselskabet og Frederiksberg Kommune i den videre proces. Kommunen står til rådighed for dialog med henblik på at sikre, at metrolinje M5 realiseres på en måde, der gavner både hovedstadsområdet som helhed og de mere lokale behov.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'M' followed by a horizontal line and a 'V' followed by a horizontal line.

Michael Vindfeldt
Borgmester

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafiksselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)

– fra Grundejerforeningen VALHAL af 1.april 1912

Nedenstående høringssvar er udarbejdet på vegne af medlemmerne i Grundejerforeningen VALHAL, som er en forening for beboerne på Rialtovej, Luganovej, Ætnavej og Rubikonvej. Foreningen ligger tæt på Lergravsparken, og foreningens huse er etableret fra slutningen af 1800-tallet og frem.

Grundet husenes alder er flere af beboerne bange for skader på bygninger under etablering og ved driften af den kommende M5 metrolinje.

Derfor er emnet om compensation ved vibrationer, støj og bygningsskader noget mange gerne vil forstå.

Lovforslaget nævner registrering af eksisterende skader og revner i nabobygninger, men definitionen af "nabobygning" mangler præcision. Det bør eksplicit fremgå af lovteksten, at kortlægningen omfatter både ejendomme i umiddelbar nærhed af stations anlæggene og boliger beliggende direkte over eller i tilknytning til tunnelstrækningerne. Kun på den måde sikres det, at alle berørte ejendomme får dokumenteret deres nuværende stand.

Lovforslaget giver ikke tilstrækkelig klarhed over naboers retsstilling ved skader på bygninger i forbindelse med M5-byggeriet. Der er behov for tydelige procedurer for klageadgang og erstatningskrav ved skader, støjgener og vibrationer – både i anlægsfasen og under den efterfølgende drift.

Lovteksten bør indeholde entydige og målbare grænseværdier for vibrationer i både anlægs- og driftsfasen samt specificere de præcise konsekvenser ved grænseoverskridelser. Loven skal endvidere tage højde for, at forskellige boligtyper – eksempelvis parcelhuse og etagebyggeri med eller uden kælderrum – påvirkes forskelligt af vibrationer.

Vurderingskriterier bør derfor tilpasses den konkrete boligtype.

Anlægsfase - støj

VVM-redegørelsens behandling af støj fremstår overfladisk, utydelig og vanskeligt tilgængelig for borgere uden teknisk kompetence. Dokumentet anvender en række fagspecifikke støjbegreber, som er uforståelige for almindelige borgere. Det er eksempelvis uklart, om angivne værdier repræsenterer tidsvægtede gennemsnit eller maksimale spidsværdier.

Hvidbogen, der skulle besvare denne kritik, giver desværre ikke væsentlig større klarhed. Det fremgår dog, at grænseoverskridelser accepteres, og at compensation først ydes, når overskridelserne vurderes tilstrækkeligt betydelige.

Vi anmoder om, at der som lovtilæg udarbejdes et supplement med præcis angivelse af forventet støjbelastning, herunder frekvens og varighed, som medlemmerne kan blive eksponeret for.

Eksempelvis indebærer de nuværende støjkrav alene, at gennemsnitsstøjen over en time ikke må overskrides. Der synes imidlertid ikke at være fastsat grænser for støjniveauet i kortere intervaller inden for timen – så længe timegennemsnittet respekteres. I praksis eksisterer der således ingen reel støjbegrænsning, ikke mindst fordi overskridelser af de formelle grænseværdier tillades i dag-, aften- og nattetimerne – især når man udelukkende regulerer efter gennemsnitsværdier.

Det anbefales, at lovgivningen fastsætter maksimale støjniveauer inden for timetallet, inklusive spids-støj, samt definerer konsekvenserne ved manglende overholdelse. Ifølge hvidbogen kan kommunens almindelige støjregulering ikke appliceres på metrobyggeriet, og det må derfor forventes, at der vil forekomme aften- og nat-støj ud over gældende grænseværdier.

Lovgivningen fratager borgerne muligheden for at klage over støjen. Vi foreslår derfor, at lovgiverne opstiller præcise rammer og øvre grænser for både "gennemsnitsstøj pr. time" og "spids-støj" samt tydeliggør proceduren ved overskridelse af fastsatte værdier, jf. nedenstående.

Anlægsfase - Vibrationer

Der er udtalt, at "samlet set vurderes vibrations påvirkningen i anlægsfasen at være stor, dels fordi der er risiko for bygningsskadelige vibrationer, dels fordi mange naboer kan opleve vibrationer, der generer komforten over relativt lang tid." Denne vurdering mangler konkretisering. Som berørte borgere har vi krav på at få oplyst, hvor risikoen for bygningsskader specifikt vurderes høj, samt hvilke personer der påvirkes, og i hvilket tidsrum man kan forvente komfortforringende vibrationer.

Procedure ved grænseoverskridelser

Det er uklart, om der er klageadgang ved støj, hvis man mener, grænserne overtrædes. Det formodes, at anlægsloven udelukker klagemuligheder, men i stedet åbner for kompensation. Kompensationen gives imidlertid først ved væsentlige overskridelser – ikke ved mindre afvigelser. Det fremgår heller ikke tydeligt, om man selv aktivt skal ansøge om kompensation, når man vurderer betingelserne opfyldt, eller om bygherre eller kommune automatisk udbetaler kompensationen ved tilstrækkeligt store overskridelser. For at skabe transparens bør loven klart beskrive proceduren, så borgerne ved, hvordan de skal forholde sig.

Driftsfase - Støj

Erfaringer fra Cityringen ved Olufsvej dokumenterer betydelige lydgener for beboere bosiddende over metrostrækningen mellem stationerne. Der er behov for en mere uddybende redegørelse for forventede støjgener i driftsfasen på underjordiske strækninger. Dette er særligt relevant for strækninger, hvor metroen løber tæt under terræn gennem boligområder, såsom ved grundejerforeningen Sixtus. Vi ønsker ikke at blive udsat for svag rumlen hvert andet minut om natten fra passerende metrotog.

Metroselskabet vurderer ikke, at "strukturlyd" vil medføre komfortproblemer under drift, men hvordan kan dette fastslås uden en konkret konsekvensvurdering?

Metroselskabet eller det relevante lovforslag bør detaljeret redegøre for forventede materialer og metoder til reduktion af strukturlyd og tilsvarende gener, herunder specificere kvalitetsstandarder og teknologiske løsninger. Ligeledes vil den konkrete tracéføring (om sporene løber lige eller i kurver) have væsentlig betydning for det forventede støjniveau. Dette bør belyses og indgå i forventningsafstemningen.

Det bør desuden lovfæstes, at Metroselskabet udviser transparens omkring valget af støjreducerende løsninger, herunder hvorvidt den bedst tilgængelige teknologi anvendes, og at selskabet er indstillet på åben dialog herom.

Driftsfase - Vibrationer

Vi anbefaler kraftigt, at der fastsættes grænseværdier, som sikrer, at alle borgere kan forblive i deres hjem uden at blive generet af vibrationskomfort eller strukturlyd under driftsfasen. Erfaringerne fra M3's drift viser, at dette ikke altid er tilfældet – formentlig fordi grænseværdierne er fastsat for højt. Det er urimeligt, at lovgivningen fremover ikke beskytter borgerne mod disse gener, der påføres dem som følge af utilstrækkelige løsninger. Vores boliger har ofte stået her i 100 år, hvorfor vi mener at have krav på denne beskyttelse.

Metroselskabet bør anvende de erfaringer, som mange nuværende beboere har gjort med de alvorlige gener fra M3-linjens drift under deres boliger, så beboere over den kommende M5-linje undgår tilsvarende problemer. Beboerne på Olufsvej kan nævnes som et konkret eksempel.

Lovforslaget bør tydeligt angive, hvordan anvendelsen af nye teknologier, materialer og metoder i byggeriet sikres for at undgå gentagelse af problemerne.

For linjeføringen ved vores grundejerforening, syd for Lergravsparken, viser offentlige data, at tunnelen ligger meget højt, og at der kun vil være få meter mellem beboelsesrum i kældrene og tunnelrøret.

Vi ønsker, at loven indrettes sådan, at hver husejer kan få adgang til de specifikke beregninger anvendt for vores medlemmers boliger – beregninger, der skulle dokumentere, at vibrationerne holder sig under grænseværdien.

Vi ser frem til en konstruktiv dialog og forbeholder os retten til at kræve yderligere indsigt i dette indgribende tiltag i vores nabolag.

Linjeføring

Lovforslaget mangler en konkret beskrivelse af metrospors forløb. Vi efterlyser en præcis angivelse af linjen, eksempelvis som lovbilag, da projektet nu er tilstrækkeligt modent til, at disse oplysninger bør foreligge.

Hverken høringsmaterialet eller den tidligere VVM-redegørelse angiver linjeføringen med tilstrækkelig præcision. Vi kan konstatere, at sporene ifølge tegningerne føres under flere ejendomme i vores grundejerforening, men det er uklart, hvor nøjagtigt de to tunnelrør placeres, hvilke dimensioner de har, og i hvilken dybde de anlægges. Disse detaljer er afgørende for at kunne vurdere den konkrete påvirkning af vores ejendomme. Det har eksempelvis betydelig indflydelse, om en bolig er kælderfri eller ej.

Lovforslagets overordnede karakter skaber usikkerhed blandt medlemmerne. Ejendommenes varierende alder og konstruktion betyder, at linjen kan få vidt forskellige konsekvenser for den enkelte ejendom. Visse boliger har kælderrum, der kan blive berørt, mens særligt ældre bygninger er sårbare over for rystelser og skader under anlægsarbejdet. Vi anmoder om en grundig redegørelse for linjeføring og tekniske specifikationer, så vi kan foretage en reel vurdering af konsekvenserne for vores ejendomme og iværksætte nødvendige sikringsforanstaltninger.

Desuden bekymrer det os, at miljøvurdering materialet angiver en nødudgang placeret på vores eller nabo grundejerforeningen Sixtusvej areal. For det første findes der ikke tilstrækkelig plads, medmindre udgangen placeres på privatgrund – hvilket næppe er ønskeligt for nogle grundejere. For det andet fremgår det af sikkerhedsbestemmelserne (BOStrab), at afstanden til nærmeste nødudgang maksimalt må være 600 meter. Da midtpunktet mellem Valhal (Rialtovej) og Sixtusvej ligger cirka 350 meter fra Lergravsparken Station ifølge kommunale data, ville Sundbyøster Kirkegård være en mere hensigtsmæssig placering.

I det hele taget opfordrer vi på det kraftigste til en revurdering af hele M5's linjeføring, i forhold til forventet passagergrundlag. Erfaringerne fra Cityringen M3 viser manglende passageundersøgelse. Der er risiko for, at M5 møder samme udfordring, idet linjen primært betjener forbindelsen fra Lynetteholm til Københavns Hovedbanegård – en rejse med formentlig begrænset efterspørgsel, selv blandt beboere nær stationerne.

Som alternativ bør man undersøge en linje, der reelt matcher rejsemønstrene. En linjeføring fra Lynetteholm – Operaen – Christianshavn – Rådhuspladsen – Nørreport – Rigshospitalet – Københavns Universitet/Tagensvej – Nørrebro Station – Bellahøj – Brønshøj Torv – Husum Torv – Herlev Station, eventuelt med en sidelinje via Tingbjerg – Mørkhøj – Høje Gladsaxe, ville samtidig give metro adgang til en betydelig gruppe københavnere, som i dag mangler denne transportform.

Vi ser frem til en konstruktiv dialog og forbeholder os retten til at kræve yderligere indsigt i dette indgribende tiltag i vores nabolag.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen for Grundejerforeningen

Kasper Johansen

forperson@gfvalhal.dk - Kasper Johansen

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber

– fra Grundejerforening Øresund

Nærværende høringssvar er udarbejdet på vegne af medlemmerne i Grundejerforeningen Øresund (GFØ), som er forening for beboerne på Kongedybs Allé og Prøvestens Allé - to veje, som ligger tæt op til Lergravsparken. Foreningen er 125 år og er bygningerne er etableret fra slutningen af 1800-tallet.

Om linjeføringen

I lovforslaget er der ikke beskrevet en konkrete linjeføring. Vi kræver en præcis beskrivelse af linjeføringen fx. som et bilag til loven - så vi præcist kan se hvad planen er – projektet er så fremskredent nu så man må forvente at disse informationer er tilgængelige nu.

Høringsmaterialet er - som den forudgående VVM - ikke særlig præcist i forhold til den konkrete linjeføring. Vi kan se, at sporene føres ind under flere af husene i vores grundejerforening, men der er et stort behov for at få tydeliggjort præcis, hvor de to tunnelspor løber, hvor brede de er, og i hvilken dybde de vil blive anlagt. Denne præcision er afgørende for at forstå, hvordan linjeføringen eksplicit vil påvirke vores ejendomme. Der er f.eks. en stor forskel på, om man har en ejendom med eller uden kælder

Det medfører stor usikkerhed blandt vores medlemmer, når lovforslaget kun angiver disse forhold meget generelt og overfladisk. Vi ser en betydelig variation i bygningernes alder og struktur i området, og derfor vil linjeføringens præcise placering få vidt forskellige konsekvenser afhængigt af de berørte ejendomme. Nogle huse har kældre, der potentielt kan blive påvirket, mens andre ejendomme, især ældre og mere skrøbelige bygninger, kan være særligt udsatte for rystelser og skader i forbindelse med anlægsarbejdet.

Vi vil derfor stærkt opfordre til, at linjeføringen og dens tekniske parametre beskrives i langt større detaljer, så vi som beboere har mulighed for at vurdere de reelle konsekvenser for vores ejendomme. Dette vil også give os mulighed for at planlægge eventuelle nødvendige tiltag for at beskytte bygningerne mod skader under og efter anlægsfasen.

Erstatning ifm. støj, vibrationer og skader på bygninger

Det fremgår at eksisterende skader og revner bliver kortlagt i nabobygninger. Det er uklart, hvad der forstås med begrebet ”nabobygning”. Det bør i loven præciseres, at dette ikke alene gælder naboer til stationsbyggeriet, men også huse over/tæt på tunnellerne og at disse således også får kortlagt eksisterende skader og revner.

Det er uklart hvilke rettigheder berørte borgere (naboer) har ifht skader på bygninger, både under byggeriet og når M5 er drift. Vi kræver klare retningslinjer for hvem og for hvad og hvordan berørte borgere kan klage og søge erstatning over skader, støj og vibrationsgener under byggeri og ved drift.

Loven bør fastlægge klare, kvantitative grænseværdier for vibrationer, både i anlægsfasen og i driftsfasen, samt angive de konkrete konsekvenser, hvis disse grænseværdier ikke

overholdes. Det bør i loven indarbejdes, at der her skal tages hensyn til forskellige boligtyper, såsom villaer og etageejendomme, med og uden kælder da de kan påvirkes forskelligt og således inkludere en differentieret vurdering for forskellige boligtyper

Støj i anlægsfasen

I den gennemførte VVM var hele afsnittet om støj meget overfladisk, uklart og svært at forstå som ikke teknisk ekspert. Der benyttes forskellige tekniske begreber om støj som er svære for menigmand at afkode. Fx

er nogle gennemsnitstal over en periode, mens andre (måske) er maksimale peak værdier?

I hvidbogen hvor der svares på denne kritik, bliver vi ikke meget klogere, men forstår at der accepteres overskridelser og gives kompensation når disse er tilstrækkeligt store...

Vi efterlyser at der som bilag til loven udformes et supplement, som langt mere klart beskriver, hvor meget

støj vores medlemmer kan forvente at udsættes for, hvor ofte og hvor længe.

Fx indebærer støjkravene alene en gennemsnitsstøj over en time. Men tilsyneladende er der ingen grænser for dB i perioder inden for en times tid – blot gennemsnittet overholdes. I praksis er der ingen støjgrænse, dels fordi det accepteres at den formelle støjgrænse overskrides om dagen, om aftenen og om natten – og da slet ikke, når det alene er gennemsnitsstøj.

Loven bør således indeholde regler for maksimale støjniveauer inden for gennemsnitstimen – altså peak-støj – og konsekvenser hvis dette ikke overholdes.

Det fremgår af hvidbogen, at ønsker om, at kommunens generelle regler for støj også gælder for metrobyggeriet, ikke kan imødekommes, og at der kommer aften og natstøj over de generelle grænseværdier.

Loven er således, at vi som borgere ikke kan klage over støjen. Vi vil opfordre lovgiverne til at udforme loven således, at der er meget præcise rammer for og loft over støj – inden for ”1 times gennemsnitsstøj”, herunder også peak-støj – og tydeliggør processen ved overskridelser, jf nedenfor.

Proces ved overskridelser

Det fremgår ingen steder, om der kan klages over støjen, hvis man mener grænserne overskrides. Vi formoder, at det med anlægsloven bestemmes, at det kan man ikke. I stedet udbetales kompensation. Ikke når grænserne overskrides, men først ved markante overskridelser. Det er desuden uklart om det er noget man skal søge om, fordi man mener præmisserne herfor har været til stede, eller om det er bygherren eller måske kommunen, der automatisk udbetaler kompensation efterhånden som der sker tilstrækkelig store overskridelser?

Loven bør præcisere, hvorledes processen er, så vi som borgere ved, hvordan der handles.

Vibrationer i anlægsfasen

Det er blevet oplyst, at ”samlet set vurderes vibrationspåvirkningen i anlægsfasen at være stor, dels fordi der er risiko for bygningsskadelige vibrationer, dels fordi mange naboer kan opleve vibrationer, der generer komforten over relativt lang tid.” Dette er en meget upræcis

fremlæggelse. Vi har som borgere der rammes heraf krav på at få oplyst, hvor risikoen for bygningsskader vurderes at være stor og hvem og i hvor lang tid der kan forventes ”vibrationer, der generer komforten over relativt lang tid”.

Vi ønsker oplyst, om der er forskel på etagebyggeri og vores ældre villaer, hvad angår risiko for bygningsskader og øvrige vibrationsgener. Dette er særligt vigtigt under hensyn til, at tunnelrørene kommer til at ligge højt under vores huse.

Støj i driftsfasen

Erfaringerne fra Cityringen ved Olufsvej angiver, at der har været konstateret væsentlige lydgener for borgere, der bor oven på metrostrækninger mellem stationer. Det vurderes at være en mangel, at man ikke tydeligt redegør for de forventede støjgener i driftsfasen på underjordiske strækninger. Det er især relevant for strækninger, hvor metrolinjen ligger tæt på jordoverfladen og går gennem beboelsesområder – som f.eks. ved vores grundejerforening Øresund.

Metroselskabet har tidligere konkluderet, at der ikke forventes komfortgener fra ”strukturlyd” i driftsfasen. Hvordan kan selskabet vurdere det, hvis man ikke konkret har fremlagt en redegørelse for konsekvenserne?

Metroselskabet/lovforslaget bør desuden redegøre for hvilke materialer og metoder der forventes anvendt for at reducere ”strukturlyd” mv. (kvalitetsniveau, teknologi osv.).

Loven bør kræve, at Metroselskabet er offentlig i sit valg af løsninger for støjreduktioner, herunder om der er anvendt bedst mulig teknologi og at Metroselskabet skal være åben for diskussion heraf.

Vibrationer i driftsfasen

Vi vil kraftigt opfordre til at man fastsætter grænseværdier, der gør, at alle borgere kan blive boende i deres hjem uden at udsættes for gener fra vibrationskomfort eller strukturlyd i driftsfasen. Driften af M3 viser, at dette ikke er tilfældet her, vel fordi grænseværdierne er for høje, og det er ikke rimeligt, at loven ikke fremadrettet sikrer, at borgerne beskyttes mod denne form for gener, der bevidst påføres borgere pga ringe løsninger.

Metroselskabet skal forpligtes til at bruge erfaringerne fra de mange, som i dag oplever kraftige gener fra kørslen af M3 under deres hjem til at sikre, at dette ikke også rammer beboere som kommer til at bo ovenover M5. Vi kan bl.a. henvise til beboere på Olufsvej.

Desuden bør lovforslaget præcisere hvorledes det sikres, at nye teknologier, materialer og/eller metoder anvendes i byggeriet for at undgå en gentagelse af sådanne problemer.

Hvad angår linjeføringen under vores grundejerforening på stykket lige syd for Lergravsparken, kan vi ud fra det offentligt tilgængelige materiale se, at linjeføringen ligger meget højt og afstanden fra fx en kælder der anvendes til beboelse til tunnelrøret, kun vil være få meter.

Derfor ønsker vi, at loven udformes således, at det er muligt for de enkelte husejere at få adgang til de konkrete beregninger, der er anvendt til vores medlemmers huse og som konkluderer, at alle vibrationseffekter ligger under grænseværdien. Vi er grundlæggende uforstående overfor, at de kan konkludere dette, eftersom der ikke er foretaget borer og dermed en kortlægning af de konkrete jordbundsforhold på vores veje.

Høringssvar til

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.).

20. januar 2026

Anlægslovens business case om ny metrolinje M5 vakler

Hans Schjær-Jacobsen
civilingeniør, lic.techn., HD

mobil 29449770
hansschj@gmail.com

Konklusion

Det er økonomisk uansvarligt at fremsætte forslag til anlægslov om M5, endsige vedtage en sådan anlægslov, uden at de i dette høringssvar fremsatte betænkeligheder er modgået og en realistisk business case med relevante risikoscenarier er udarbejdet og præsenteret, herunder risikoscenarier for trafikbetjening samt afvikling af gæld for Metroselskabet og By & Havn.

Indledning

Med udkast til forslag om anlægslov af 19. december 2025 (i det følgende benævnt anlægsloven) tages endnu et skridt hen imod etablering af infrastruktur til en ny Københavns bydel i Nordhavn og Østhavnen (inkl. Lynetteholm) på størrelse med Aalborg.

Anlægsloven er baseret på "Aftale mellem regeringen og Københavns Kommune om: Byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm" af 28. marts 2025 (i det følgende benævnt 2025-aftalen). I anlægsloven henvises der generelt til de økonomiske forudsætninger og beregninger, der fremgår af 2025-aftalen og som udgør business case for hele metrosystemet inkl. alle metrolinjer M1-M5.

Dette høringssvar problematiserer nogle af de centrale og tilgrænsende forhold omkring trafikbetjening og økonomi i forbindelse med metroens business case, som omfatter en anlægsudgift på 23,4 mia. kr. inkl. reserver (2025 niveau).

Trafikbetjeningen er underdimensioneret

Før 2025-aftalen viste beregninger, at trafikbetjeningen ved fuld byudvikling i 2070 med fuldt udbygget metrolinje M5 og Østlig Ringvej er underdimensioneret. I 2025-aftalen og dermed i anlægsloven er begge

trafiksystemer blevet amputeret: Den direkte M5-forbindelse mellem Østerport St. og Lynetteholm er sløjket og Østlig Ringvej ender blindt på Lynetteholm. Selvom der ikke er offentliggjort trafikberegninger med den amputerede linjeføring, kan det derfor siges med sikkerhed, at trafikbetjeningen er underdimensioneret.

Når det bliver offentlig kendt, at trafiksystemet er underdimensioneret, vil det lægge en afgørende dæmper på lysten til at bygge og bo i området. Folk og virksomheder ønsker ikke at slå sig ned et sted hvor det er vanskeligt at komme frem og tilbage. Antallet af indbyggere og arbejdspladser vil blive lavere end forudsat i 2025-aftalens business case og det influerer negativt på både By & Havns indtjening fra byudvikling og Metroselskabets passagerindtægter.

Metroens fremtidige passagerindtægter er ukendte

Metroselskabets Langtidsprognose 2025 for passagertallet er under revision i forhold til de hidtil fremlagte tal. Det betyder, at de fremtidige passagerindtægter aktuelt er ukendte og formentlig lavere end hovedscenariets business case i 2025-aftalen. Indtægterne udgør et væsentligt bidrag til anlægslovens finansiering.

Metroselskabet er historisk dårligt til at prognosticere egne passagertal. I 2025 kom der 135 mio. passagerer på de eksisterende metrolinjer M1-M4. Passagerprognosen i Langtidsbudget 2020, som var grundlaget for Cityringen, sagde 172 mio. passagerer, så der manglede 37 mio. passagerer, svarende til 22 pct. På linjerne M1-M2 og M3-M4 manglede der i 2025 henholdsvis 11 og 47 pct. af passagererne i forhold til Langtidsbudget 2020.

Selv om staten (som stat, ikke som ejer) i forbindelse med anlæggelse af Cityringen yder et ekstraordinært tilskud til driften på 18,7 mia. kr. med løbende årlig udbetaling, har Metroselskabet ikke har været i stand til at betale renter og afdrag på sin gæld.

Risiko for lavere indtægter fra byudvikling

Befolknings- og boligeksperter har rejst spørgsmålstejn ved, at Københavns Kommunes befolkningsfremskrivninger ligger væsentligt højere end Danmarks Statistiks fremskrivninger. Hertil kommer, at en af beregningsforudsætningerne for udviklingsområdets indbyggertal er, at praktisk talt hele den prognosticerede befolkningsvækst i København kommer til at ligge i udviklingsområdet. Det hænger sammen med, at antallet af indbyggere og arbejdspladser frem til 2070 på størrelse med Aalborg er fastlagt politisk på Københavns rådhus ved en simpel udregning af, hvor mange der maksimalt er plads til på det til rådighed værende areal, som i øvrigt er forøget undervejs, bl.a. ved udvidelse af Lynetteholms areal på bekostning af Kongedybet.

En anden væsentlig usikkerhed er forbundet med den fremtidige placering af rensningsanlæg Lynetten. Hvis rensningsanlægget bliver liggende, vil det sandsynligvis reducere det beboelige grundareal af æstetiske og andre grunde.

Der er derfor en ikke ubetydelig risiko for, By & Havns indtægtpotentiale fra byudvikling er væsentligt lavere end forudsat i 2025-aftalen. Lavere tal for indbyggere og arbejdspladser reducerer også metroens passagerindtægter.

Kan Metroselskabet og By & Havn overhovedet tilbagebetale gælden?

Ultimo 2024 havde Metroselskabet en gæld i Nationalbanken på 32,3 mia. kr. Af 2025-aftalens business case (hovedscenariet) fremgår det, at Metroselskabets samlede gæld skal være tilbagebetalt i 2073. Med en passagerprognose under revision kan denne gældsafviklingsplan næppe holde. By & Havn havde ultimo 2024 en gæld i Nationalbanken på 20,3 mia. kr. og skal desuden bidrage med 19,8 mia. kr. til anlæggelse af amputeret ny metrolinje M5 og Østlig Ringvej. Beløbet udlånes af staten og skal forrentes og afdrages af By & Havn ved indtægter fra byudvikling. Det har ikke været muligt at få aktindsigt i By & Havns fremtidige cash-flow i den forbindelse, herunder hvornår gælden planlægges afviklet.

2025-aftalen indeholder kun ét risikoscenarie, som er rekvireret af Transportministeriet hos Metroselskabet: En reduktion af passagertallet på 12 pct. vil medføre, at Metroselskabets gæld først er afviklet i 2102 i stedet for 2073.

Forhandlingerne om den kringlede finansielle model i 2025-aftalen foregik i Finansministeriet, selv om Transportministeriet var ressortministerium. Transportministeren forklarer selv hvorfor Transportministeriet nu ikke længere skal være ressortministerium:

”Ressortoverdragelsen af ejerskabet for Metroselskabet I/S og By & Havn I/S fra Transportministeriet til Finansministeriet sker som følge af, at der med den politiske aftale om Lynetteholm følger en række økonomiske forpligtelser for selskaberne, som har statsfinansiell påvirkning. En del af finansieringen af infrastrukturen til Lynetteholm, jf. den politiske aftale, indebærer, at staten i første omgang foretager et udlæg på 19,8 mia. kr., som staten herefter skal have tilbagebetalt fra byudviklingen forestået af By & Havn I/S.

Ressortoverdragelsen ændrer ikke ved tilsynet med gennemførelsen af Lynetteholm, som er reguleret i bekendtgørelse nr. 1974 af 26. oktober 2021.”

Man kunne fristes til den tanke, at staten (regeringen) nærer en stille, men velbegrundet, tvivl om Metroselskabets og By & Havns evne til med Transportministeriet som ressortministerium at tilbagebetale de mange penge og derfor ønsker at komme tættere på den finansielle beslutningsproces.

Aktuelle referencer

Hans Schjær-Jacobsen, **Kaotisk og mangelfuld trafikanalyse af Københavns nye bydel på størrelse med Ålborg**, notat, høringssvar nr. 324 til høring 64691 af miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5, 12. september 2024. <https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/2b652fd0-c20f-45aa-a4ab-121a37adf1de/aa2c1045-79da-4672-ab6e-a20618f057f4-bilag-1.pdf>, side 1248-1258.

Lone Johnsen (red.), **Uden rettidig Omhu**, hvidbog om Lynetteholm, forlaget Tænk os Om, <https://taenkosom.dk/>, 29. august 2025.

Hans Schjær-Jacobsen, **Metroens økonomiske hovedscenarie er utroværdigt**, kronik, Ingeniøren pro.ing.dk MobilityTech, [Metroens økonomiske hovedscenarie er utroværdigt | MobilityTech](#), 8. oktober 2025.

Hans Schjær-Jacobsen, **Metroens ejere har indgået bizar aftale: Ekstra overførsler skal sikre gældsafvikling på max 100 år**, kronik, Ingeniøren pro.ing.dk MobilityTech, [Metroens ejere har indgået bizar aftale: Ekstra overførsler skal sikre gældsafvikling på max 100 år | MobilityTech](#), 10. oktober 2025.

Modtager: Transportministeriet
Afsender: HOFOR A/S
Dato: 26. januar 2026

Energiprojekter
Tlf: +4527952754
E-mail: pela@hofor.dk

HOFOR A/S – Høringssvar vedr. forslag til lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster mv.)

HOFOR A/S har modtaget forslag til lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster mv.), herefter "M5-loven".

I HOFOR-koncernen indgår selskaber, der hver for sig ejer forsyningsnet, som forsyner borgere og virksomheder i hovedstadsområdet med henholdsvis vand, fjernvarme og bygas samt afledning af spildevand. De respektive forsyningsnet i Københavns Kommune ejes af HOFOR Vand København A/S, HOFOR Fjernvarme P/S, HOFOR Bygas P/S, HOFOR Fjernkøling A/S og HOFOR Spildevand København A/S. Høringssvaret afgives samlet på vegne af selskaberne, der administreres af HOFOR A/S.

Vedtagelsen af M5-loven vil medføre ledningsarbejder på HOFORs forsyningsnet, og HOFOR fremkommer hermed med bemærkninger til lovforslaget på denne baggrund.

Ændret anvendelse af Margretheholms Havn

HOFOR gør opmærksom på, at udvidelsen og den ændrede anvendelse af Margretheholms Havn og en ny lystbådehavn tættere på kraftværkerne kan være udfordret af støjvilkårene for virksomhederne på Kraftværkshalvøen, jf. kort i bilag 7. HOFOR understreger vigtigheden af, at der med udvidelsen og den ændrede placering af lystbådehavnen ikke planlægges for en anvendelse, der vil kunne have konsekvenser for drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse. Se kortudsnit.

Beskyttelseslinjer Quinti Lynette og Chr. Vold – ophævelse af beskyttelseslinjer



Afledte ledningsomlægninger

Det fremgår af bemærkninger til lovforslaget, at der med hjemmel i § 4 b, stk. 1 og 2 kan gennemføres de omlægninger af ledninger, der er nødvendige af hensyn til etableringen af M5. Dette omfatter efter bemærkningerne også ledninger, som af pladsmæssige årsager må omlægges som følge af andre ledningsomlægninger, dvs. såkaldte afledte omlægninger. Af bemærkningerne fremgår, at omkostningsfordelingen ved ledningsarbejder i forbindelse med M5 skal afgøres efter den foreslåede bestemmelse. Herved tilkendegives det samtidig, at gæsteprincippet forudsættes at finde anvendelse ved M5, uanset om de berørte ledningsanlæg er beliggende i eller over vejareal eller på andre berørte arealer.

HOFOR finder det positivt, at man med bemærkningerne til loven forsøger at tage højde for de såkaldte afledte omlægninger. HOFOR fortolker bemærkningerne således, at såfremt en række ledningsejere alle er gæster i et areal, som bliver berørt af M5, da skal hver enkelt ledningsejer afholde egne omkostninger til flytning, uanset at det reelt kun er én ledning, der ligger i vejen for etableringen af Metroen. Ledningsejerne skal dermed hver især betale, idet ledningsomlægningerne alle anses for nødvendige af hensyn til Metroens realitet.

Selv med ovenstående for øje er det vores erfaring, at der mellem ledningsejere ikke altid er enighed om, hvem der skal afholde omkostningerne ved en afledt omlægning – om det er den ledningsejer, der først bliver pålagt at flytte sine ledninger, eller om omkostningerne skal bæres af hver enkelt ledningsejer, der berøres af den afledte omlægning. På den baggrund finder HOFOR, at der er behov for, at håndteringen af afledte omlægninger fastlægges klart og direkte i lovteksten.

HOFOR bemærker, at afledte ledningsomlægninger kan omfatte mange ledningsejere, hvoraf nogle har tinglyst rettigheder, mens andre er omfattet af gæsteprincippet. Denne problemstilling tager bestemmelsen i § 4b stk. 1 efter HOFORs opfattelse ikke entydigt stilling til. Det er desuden vores erfaring, at afledte omlægninger kan omfatte arealer, der rækker ud over "Yellow Footprint". I sådanne tilfælde kan der særligt opstå uenighed mellem ledningsejere om, hvorvidt den pågældende ledningsflytning reelt er nødvendig for anlæggelsen af Metroen.

HOFOR ønsker derfor, at § 4b, stk. 1 eksplicit præciserer, at hver ledningsejer betaler for omlægning af egne ledninger ved afledte omlægninger. På den måde elimineres risikoen for fortolkningstvivl af loven og risikoen for forsinkelser grundet uenighed undgået.

Som et konkret eksempel, der vil medføre afledte ledningsomlægninger kan HOFOR nævne en stor spildevandsledning, der er placeret nær Københavns Hovedbanegård. Omlægningen af denne spildevandsledning vil blive meget tidskritisk og omfattende, og

den vil medføre afledte omlægninger for ledningsejere, der har ledninger placeret udenfor Yellow Footprint. HOFOR har indledt dialog med de ledningsejere, som forventes påvirket af omlægninger af afledte ledninger. På nuværende tidspunkt er parterne endnu ikke nået til enighed om betalingsspørgsmålet. HOFOR ser derfor et behov for, at afledte omlægninger nævnes direkte i lovteksten, og at bestemmelsen dermed præciseres yderligere.

Fravigelse af gæsteprincip ved landvæsenskommissionskendelser mv.

HOFOR bemærker, at en lang række af HOFORs forsyningsanlæg er omfattet af kommissionskendelser (afsagt af henholdsvis vandforsyningskommissioner og vandafledningskommissioner). Kendelser, der efter vores opfattelse medfører en fravigelse af gæsteprincippet. HOFOR oplever dog, at der i praksis opstår tvivl om fortolkningen af ordlyden i vejlovens § 77 stk. 2 (og dermed også lovforslagets § 4b stk. 2), når de historiske kendelser fremlægges for f.eks. anlægsmyndigheder, kommuner og projektudviklere.

HOFOR mener derfor, at ordlyden af § 4b stk. 2 bør ændres, så det også fremgår klart, at ledninger, der er anbragt i henhold til en offentligretlig afgørelse, (f.eks. kendelser) truffet med hjemmel i lov, ikke er omfattet af gæsteprincippet.

Ekspropriation til flytning af ledninger til ny placering og sikring af rettigheder

HOFOR finder det positivt, at M5-lovens § 13 stk. 2 indeholder en bestemmelse om, at Metroselskabet kan iværksætte ekspropriation i forbindelse med M5 til nødvendig flytning af ledninger og til sikring af servitutrettigheder til beskyttelse af ledninger i ny placering.

Det fremgår af lovbemærkningerne, at bestemmelsen alene forudsættes anvendt i "helt særlige tilfælde". I den forbindelse bemærkes, at HOFOR i stigende omfang konstaterer kapacitetsmæssige begrænsninger i det københavnske vejareal med hensyn til placering og fremføring af ledningsinfrastruktur. Som følge heraf bliver HOFOR oftere nødsaget til at etablere og placere ledninger på tredjemands arealer.

HOFOR skal venligst henlede opmærksomheden på, at der kan opstå situationer, hvor HOFOR ikke kan identificere en egnet placering til sine anlæg, uden at betingelserne for anvendelse af bestemmelsen – herunder kravet om, at der foreligger "særlige tilfælde" – er opfyldt. I sådanne situationer vil HOFOR være henvist til selvstændigt at tilvejebringe det fornødne retsgrundlag for placering af den pågældende ledning på tredjemands areal, enten ved aftaleindgåelse eller ved ekspropriation efter de almindelige regler. Efter HOFORs vurdering indebærer dette en ikke ubetydelig tidsmæssig usikkerhed, som kan påvirke den samlede fremdrift og realisering af M5. På den baggrund foreslår

HOFOR, at ordlyden "særlige tilfælde" udgår, og at det i stedet konkret og løbende vurderes, hvor der er behov for at iværksætte en ekspropriation.

Det fremgår af bemærkningerne, at hjemlen til at sikre ledningsrettigheder til fordel for ledningsejere forudsættes begrænset til de ledninger, der allerede forud for omlægningen var omfattet af særlige rettigheder, dvs. hvor gæsteprincippet var fraveget. HOFOR har vanskeligt ved at se grundlaget for denne afgrænsning, idet Metroselskabet i tidligere ekspropriationssager har sikret HOFOR ledningsrettigheder på tredjemands areal også i situationer, hvor ledningerne før omlægningen delvist var omfattet af vejlovens gæsteprincip og delvist af det ulovbestemte gæsteprincip. HOFOR skal henvise til ekspropriationsforretningen af 26. september 2016 vedrørende anlæg af Metro til Sydhavnen. I denne sag blev HOFORs ledning omlagt til en ny placering på tredjemands areal, og ved ekspropriationen blev det sikret, at HOFOR opnåede en bedre retsstilling end som gæst.

HOFOR skal endvidere henvise til ekspropriationsforretningen af 30. januar 2017 vedrørende Metro til Sydhavnen. Også i denne sag blev HOFORs ledninger omlagt til en ny placering på tredjemands areal, og ved ekspropriationen blev det sikret, at HOFOR opnåede en bedre retsstilling end som gæst. Ledningerne var forud for omlægningen omfattet af vejlovens gæsteprincip.

Det bemærkes i øvrigt, at HOFOR ikke kan tiltræde den anførte fortolkning af gældende ret vedrørende henholdsvis det lovbestemte og det ulovbestemte gæsteprincip. Efter HOFORs opfattelse må der sondres mellem de to principper, idet HOFOR er væsentligt bedre beskyttet ved placering i et offentligt vejareal, idet der kræves et egentligt vejformål fra vejmyndighedens side for at kræve en ledningsomlægning. En tilsvarende forudsætning gør sig ikke gældende ved placering i private arealer. På den baggrund er det heller ikke HOFORs opfattelse, at en tvangsmæssig omlægning fra offentligt vejareal til privat areal bør kunne gennemføres uden samtidig at sikre de nødvendige rettigheder for de berørte ledninger, herunder en retsstilling, der afspejler den ændrede og svækkede beskyttelse på privat grund.

HOFOR håber, at de fremsatte bemærkninger og forslag kan indgå i det videre arbejde og deltager gerne i en nærmere dialog om afklaring og eventuel præcisering af bestemmelserne.

Med venlig hilsen

HOFOR A/S
Peter Laursen
Projektchef

Til trm@trm.dk

HØRINGSSVAR VEDR. ANLÆG AF METROLINJE M5 TIL LYNETTEHOLM OG JUSTERING AF TAKSTER M.V.

Vedr. jordopfyldning af umatrikuleret område Margretheholms Havn samt etablering af overjordisk metrolinje M5 og deraf følgende gener for en lang række borgere.

Margretheholms Havn er en af landets største lystbådehavne med over 760 bådepladser, der er over 2000 medlemmer i Sejlklubben Lynetten, og der er lang venteliste til havneplads.

Den foreslåede jordopfyldning vil medføre en halvering af antallet af bådepladser og en kraftig reduktion af Margretheholms Havns landareal, hvor der drives erhvervsvirksomheder, og hvor bådene placeres i vintersæsonen. Der har tidligere været idéer om, at Margretheholms Havn "bare" kan rykke østover, men med etableringen af dæmningen og klapbroen til de mange lastbiler, der skal jordfylde Lynetteholm, giver denne mulighed langt fra det nødvendige areal som compensation for det foreslåede jordopfyldte havneområde. Dette gælder både land- og vandareal.

I Margretheholms Havn oplever vi en lang række gener fra de mange lastbiler, der kører øst om havnen. Både i etableringsfasen af en overjordisk metrolinje og når den er færdig, vil det medføre endnu flere gener i form af støj, støv og begrænset udsigt.

Det er ikke kun for brugere af Margretheholms Havn - men også for beboere på Margretheholmsvej matrikel 650an, i de endnu ikke opførte boliger i Kløvermarken og på den endnu ikke færdige Lynetteholm, at anlægget med overjordisk metrolinje vil give sådanne gener.

En overjordisk metrolinje vil desuden hindre fri passage på tværs af banen, ganske som vi ser det på Metro M2 mellem stationerne Øresund og Københavns Lufthavn, hvor højbanen medfører store omveje for mange af Amagers beboere og brugere for at komme til og fra f.eks. Amager Strand og mellem deres hjem og de mange butikker.

Det er planlagt, at Lynetteholm skal rumme 35.000 beboere og 35.000 arbejdspladser. Nogle af alle disse mennesker må nødvendigvis få behov for at krydse metrolinjen.

Efter høringer om lastbilkørslen til og fra Lynetteholm blev kørevejen flyttet længere væk fra Margretheholmvej netop af hensyn til beboerne her. Samtidig undgik man at

skære Margretheholms Havn midt over. Det giver slet ingen mening, at nu opføre en metrolinje tæt forbi disse menneskers vinduer og reducere Margretheholms Havn til det halve areal.

En halvering af Margretheholm Havn vil give sejlklubben færre bådpladser, færre gæstpladser, færre gæstesejlere, lavere indtægter, virksomhederne på havnen må se frem til reduceret omsætning. De mange gæstesejlere vil heller ikke besøge København. Det er derfor en ond spiral en metro over landjorden vil medføre.

På sigt vil det give rigtig god mening med en kort metroforbindelse mellem Lynetteholm og Nordhavnen, det vil sige en linjeføring under Københavns Havn. Her er der imidlertid langt ned. Lad derfor metrolinje M5 blive etableret under jorden hele vejen til gavn for mange og til gene for nærmest ingen.

Venlig hilsen

Karen Marie Olesen
Erling Pedersen
Uglevej 4B
2680 Solrød Strand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: kennet_s_n@hotmail.com (kennet_s_n@hotmail.com)
Titel: Intet emne
Sendt: 23-01-2026 13:42

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Høringssvaret

Jeg kan ikke se det retfærdig gjort at pålægge Dragør og Tårnby borgere en afgift fordi Københavns Kommune ikke vil betale for deres del af metro forbedringerne. Jeg kan heller ikke se, at det skulle være legalt at lade andre betale for Københavns metro.

Men det er måske regeringens ny politik at lade hånt om en retfærdig behandling af borgere når de ikke bor i København.

Hilsen

Kennet Nielsen engvej 94 2791

Beboer i dragør

Høringssvar indsendt den 8. januar 2026 via høringsportalen:

Høringssvar er sendt til trm@trm.dk med kopi til bgk@trm.dk

Tillægshøringssvar til lovforslag om metrolinje M5

Nærværende høringssvar fremsendes som et selvstændigt supplement til borgergruppens tidligere høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for M5 indsendt tidligere til Københavns Kommunes høringsportal <https://blivhoert.kk.dk/node/64791/svar/add>, hvori de konkrete miljømæssige og funktionelle konsekvenser for Margretheholms Havn er udførligt redegjort.

Nærværende høringssvar gentager derfor ikke disse forhold, men fokuserer her på de retlige og principielle forudsætninger for det fremsatte lovforslag, herunder forholdet til den gældende Anlægslov for jorddepotet Lynetteholm.

Vores svar omhandler derfor primært de retlige og principielle forudsætninger for lovforslaget, suppleret til sidst med vores konkrete bemærkninger til lovforslagets indhold.

Retlige og principielle forudsætninger

1. Indledning og formål

Som indledningsvist nævnt er formålet med nærværende tillæg ikke at gentage de allerede fremsatte indsigelser om anlæggets fysiske, miljømæssige og funktionelle konsekvenser, men derimod at rette fokus mod et langt større spørgsmål, som efter vores opfattelse ikke er tilstrækkeligt belyst i hverken lovforslaget eller det tilhørende materiale og altså heller ikke i vores første høringssvar.

Hvilket retligt grundlag hviler M5-projektet reelt på, når Lynetteholm alene er vedtaget som jorddepot – og ikke som forudsat i dette lovforslag som en by?

Dette spørgsmål er meget afgørende, ikke blot for M5-projektets legitimitet, men også for at borgerne her tages med i en reel og meningsfuld inddragelse.



2. Den vedtagne Anlægslov for Lynetteholm – og hvad den IKKE indeholder.

Det er ubestrideligt, at Folketinget har vedtaget en Anlægslov for projektene Lynetteholm. Det er lige så ubestrideligt, at denne lov udelukkende vedrører etablering og drift af et jorddepot. Anlægsloven § 1 fastlægger ikke, at Lynetteholm skal udvikles som bydel, den fastlægger ikke hvilke arealanvendelser der senere kan ske, og den fastlægger ikke, at der skal etableres metro, veje eller anden byinfrastruktur.

Der foreligger således ingen vedtaget anlægslov for byudvikling på Lynetteholm, ingen beslutning der fastlægger arealanvendelsen som byformål, og ingen miljøkonsekvensvurdering (MKR) af selve byen Lynetteholm.

Dette er ikke kun en formalitet, men et grundlæggende retligt forhold.

3. SMV-rapporten er ikke en beslutning – og kan ikke erstatte lovgivning

I forlængelse af Anlægsloven er der udarbejdet en strategisk miljøvurdering (SMV), som skitserer mulige fremtidige anvendelser af det opfyldte areal.

Det er imidlertid centralt at fastslå, at SMV-rapporten ikke er bindende, SMV-rapporten er ikke i sig selv en politisk beslutning, og SMV-rapporten kan ikke erstatte lovgivning, planlægning eller en konkret miljøkonsekvensvurdering af en byudvikling.

SMV'en indeholder alene overordnede og uforpligtende scenarier om, hvad der muligvis kan ske på et senere tidspunkt, forudsat at der træffes nye politiske beslutninger, og igen forudsat at der gennemføres nye og selvstændige miljøvurderinger.

At anvende uforpligtende SMV-scenarier som forudsætning for en konkret og vidtgående infrastrukturinvestering som M5 er efter vores opfattelse retligt problematisk.

4. M5-projektet forudsætter en by, som ikke er besluttet

Lovforslaget om M5 – ligesom de tilhørende analyser – hviler gennemgående på den antagelse, at Lynetteholm udvikles til en bydel med titusindvis af beboere og arbejdspladser. Dette ses i passagerprognoser, samfundsøkonomiske beregninger, tracévalg og stationsplaceringer samt i den overordnede begrundelse for, hvorfor M5 anses som nødvendig og proportional.

Problemet er, at denne by aldrig er blevet vedtaget, - punktum.

M5 behandles således som en nødvendig konsekvens af en beslutning, som endnu ikke foreligger, og som borgerne ikke er blevet hørt om gennem en selvstændig MKR.

Dette skaber en situation, hvor metroen forudsætter byen, og hvor byen i givet fald senere kan begrundes med, at metroen allerede er planlagt eller etableret.

Efter vores opfattelse indebærer dette en risiko for, at borgerinddragelsen bliver illusorisk, idet de grundlæggende valg reelt træffes, før borgerne får mulighed for at tage stilling til dem.

5. Borgerinddragelse på forskudte forudsætninger

Når vi borgere i dag høres om M5, sker det på grundlag af antagelser om byudvikling, befolkningstal, trafikgenerering og arealanvendelser, som hverken er lovgivet, miljøvurderet eller politisk vedtaget.

Borgerne stilles dermed i en situation, hvor de forventes at forholde sig til konsekvenserne af en udvikling, som endnu ikke er besluttet – og som de derfor heller ikke reelt kan acceptere eller afvise.

Efter vores opfattelse er dette i strid med intentionen bag miljøvurderingsreglerne og principperne om reel offentlig deltagelse, kort sagt, - en form for bondefangeri.

6. Manglende retligt grundlag – M5 hviler på en ikke-vedtaget byudvikling

Miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5 baserer sine trafikberegninger, passagerprognoser og vurderinger af projektets proportionalitet på en gennemgående forudsætning om *fuld byudvikling i Østhavnen*, herunder på Lynetteholm. Det fremgår udtrykkeligt, at de trafikale effekter i driftsfasen er analyseret for prognoseåret 2070 under antagelse af fuld byudvikling i Østhavnen, og at denne forudsætning er afgørende for forskellene mellem reference- og projektscenarierne.

Denne forudsatte byudvikling udgør imidlertid ikke et vedtaget eller retligt bindende grundlag. Folketinget har alene vedtaget en anlægslov for etablering af Lynetteholm som jorddepot, mens der hverken foreligger en vedtaget anlægslov for byudvikling, en plan efter planlovens regler eller en selvstændig miljøkonsekvensvurdering af en by på Lynetteholm. Det fremgår endvidere af MKR'en, at den såkaldte "Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm", ikke er udarbejdet efter planlovens regler og ikke har karakter af bindende planlægning.

På denne baggrund må det konstateres, at både miljøkonsekvensrapporten og det nu fremsatte lovforslag for M5 hviler på en afgørende forudsætning – etableringen af en by med et betydeligt befolknings- og arbejdspladsgrundlag – som ikke er vedtaget ved lov og ikke er miljøvurderet som selvstændigt projekt. Herved forudgribes en senere politisk beslutning om Lynetteholms anvendelse, og der skabes et cirkulært beslutningsgrundlag, hvor metroen begrundes med en by, der endnu ikke eksisterer i retlig forstand.

Dette er særligt problematisk i relation til den sidste etape af M5, som først planlægges ibrugtaget omkring 2045, og som i rapporten selv beskrives som behæftet med betydelig usikkerhed. Alligevel anvendes den forudsatte fulde byudvikling som bærende grundlag for projektets nødvendighed. En sådan fremgangsmåde er uforenelig med grundlæggende miljø- og forvaltningsretlige principper om, at projekter skal vurderes og begrundes på baggrund af faktisk eksisterende og retligt afklarede forudsætninger.

7. Konsekvensen ved EU-Kommissionens vurdering af Lynetteholms retlige status

Til orientering har vi her i Borgergruppen den 2. januar 2026 indbragt spørgsmålet om Lynetteholms retlige karakter for EU-Kommissionen, herunder om projektet efter EU-retten må anses som et affaldsdeponi frem for et nyttiggørelsesprojekt.

Såfremt EU-Kommissionen giver borgergruppen medhold i specielt deres vurdering, altså at jorddepotet Lynetteholm er et affaldsdepot, vil konsekvenserne for også M5 være vidtrækkende:

- Lynetteholm vil da retligt være et affaldsdeponi og derfor ikke en byudviklingsplatform.
- Et affaldsdeponi kan ikke danne grundlag for passagerprognoser, byfunktioner eller kollektiv infrastruktur som begrundelse.
- Begrundelsen for M5 som "nødvendig infrastruktur" bortfalder dermed i sin kerne.

I en sådan situation vil både den tidligere MKR-rapport for M5 og det nu foreliggende lovforslag hvile på en grundlæggende fejlagtig forudsætning.

Det bør derfor allerede nu indgå i Folketingets overvejelser, at M5-projektet indeholder en betydelig juridisk og dermed også en økonomisk risiko, hvis dette lovforslag opsættes til anlægslov, før Lynetteholms retlige status er endeligt afklaret af EU-kommissionen.

8. Afsluttende bemærkning til de retlige og principielle forudsætninger.

Uanset udfaldet af EU-sagen står én ting klart:

Så længe Lynetteholm alene er hjemlet som jorddepot, jf. Anlægsloven, mangler der et gyldigt og afklaret beslutningsgrundlag for at behandle M5 som en nødvendig eller rimelig følge heraf.

Borgergruppen opfordrer derfor til, at rækkefølgen af beslutninger respekteres; at byudvikling først behandles og miljøvurderes som selvstændigt projekt; og at borgerinddragelsen sker på reelle og lovfæstede forudsætninger – og ikke på uansvarlige, håbefulde politiske antagelser.

Supplerende bemærkninger til lovforslaget

9. Manglende juridisk sikring af Margretheholms Havn i lovforslaget

Lovforslaget indeholder ingen bindende bestemmelser, der sikrer Margretheholms Havns fortsatte eksistens som samlet og funktionsdygtig havn. Eventuelle afværgeforanstaltninger omtales typisk som hensigter eller løsninger, der kan besluttet senere, men uden retlig forpligtelse i selve lovgivningen.

Hvis lovforslaget mod alt forventning alligevel vedtages, bør det derfor suppleres med en udtrykkelig bestemmelse, der forhindrer varig funktionsforringelse af Margretheholms Havn, med klare og målbare krav til både antal og kvalitet af bådpladser, manøvrearealer, adgangsforhold, vinteroplægning, værksteder og allerede eksisterende erhverv og værftsfunktioner.

10. Afvisning af permanent opfyldning uden særskilt lov og fornyet høring

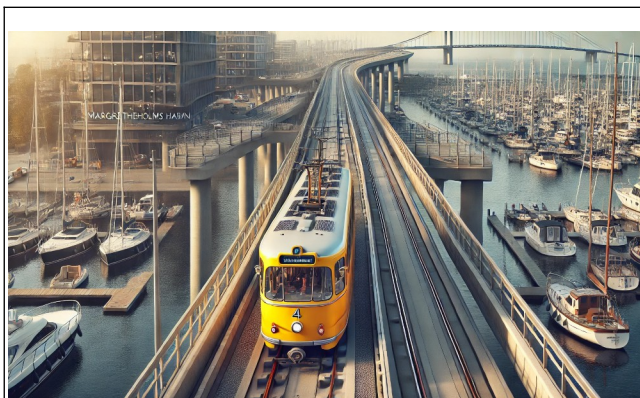
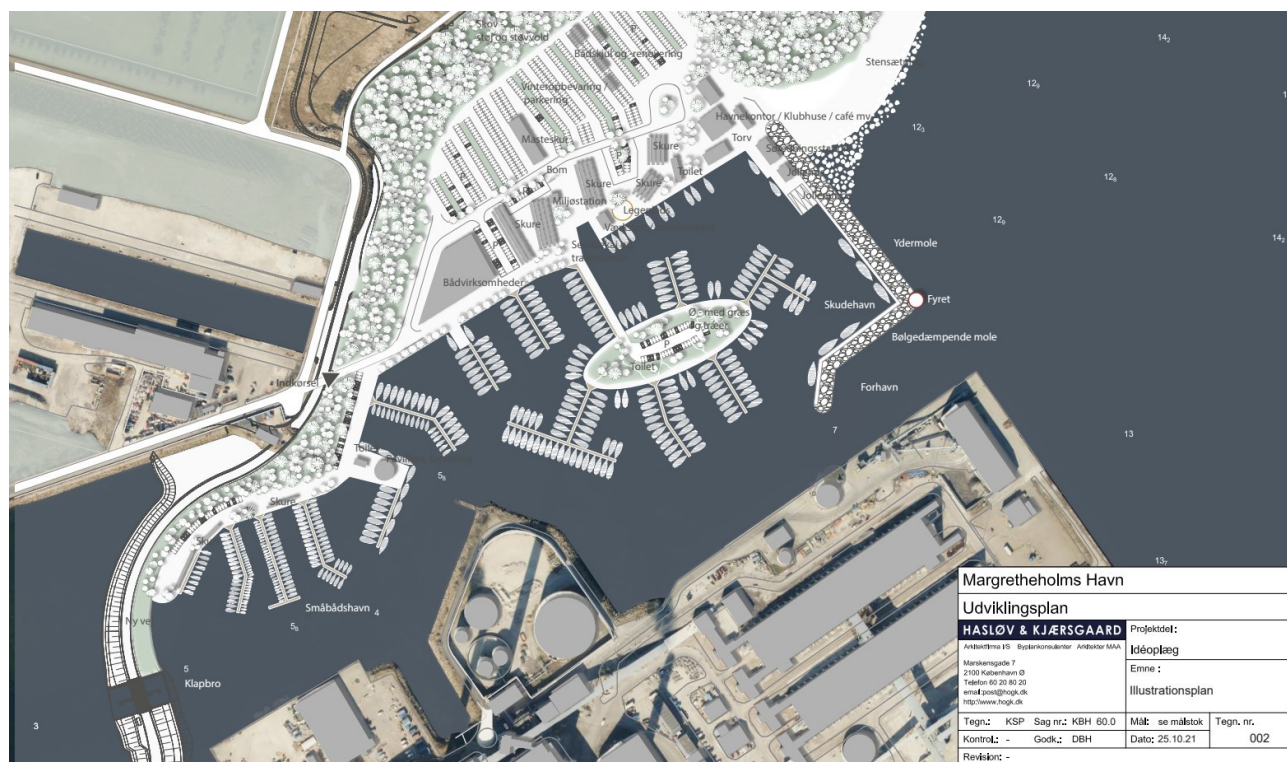
Permanent opfyldning i Margretheholms Havn vil indebære en varig ændring af arealanvendelsen og et reelt arealskifte. Dette bør ikke kunne gennemføres som et “følgetiltag” til en infrastrukturlov uden særskilt politisk stillingtagen og en fornyet høring.

Hvis der i en anlægsfase etableres (måske) midlertidige opfyldninger eller arbejdsarealer i en sådan omfattende grad som tilfældet, bør lovforslaget og tilhørende vilkår forpligte til erstatning og fuld reetablering – og en permanent opfyldning bør kræve særskilt lovhjemmel samt en selvstændig vurdering og høring.

11. Proportionalitet og manglende lokal nytte.

Lovforslaget medfører en risiko for, at Margretheholms Havn pålægges uoprettelige tab af areal og dens funktioner uden tilsvarende lokal samfundsnytte. En sådan byrdefordeling rejser væsentlige spørgsmål om både proportionalitet og rimelighed.

Folketinget bør derfor straks eksplicit forholde sig til, om det er rimeligt at gennemføre et statsligt infrastrukturanlæg, der reducerer eller forringer et velfungerende borgerdrevet anlæg, uden at sikre funktionel ligestilling eller reel, lokal kompensation.



En Metro er pr. definition en underjordisk transportvej og ikke som foreslået et tilbageskridt til sporvognens storhedstid.



Margretheholms havn skal være en sikker forbindelse for mindre fartøjer mellem Københavns havn og Øresund

12. Civilsamfundets værdi og kulturhistoriske dimension

Margretheholms Havn repræsenterer et sjældent eksempel på realiseret civilsamfundsinfrastruktur i stor skala. Havnens værdi kan ikke reduceres til “bare bådpladser” alene, men omfatter et samlet havnemiljø, et socialt netværk, frivillige drifts- og vedligeholdelsesstrukturer samt ikke mindst en kulturhistorisk fortælling om et unikt borgerdrevet selvbyggerprojekt.

Et havnemiljø som i Margretheholms havn kan ikke købes for penge, men skal opbygges og skabes over en periode på mere end 50 år, for øvrigt som vi kender det fra andre ældre havnemiljøer.

Lovforslaget bør derfor forholde sig eksplicit til, om og hvordan denne type civilsamfundsprojekt som Margretheholms havn, kan forringes eller afvikles som følge af statslige anlæg, og hvilke rettigheder og sikringsmekanismer der i så fald skal gælde.

Sådan byggede vi selv Danmarks største selvbyggerhavn – og for egne penge !

<https://margretheshavn.dk/vi-byggede-vores-havn/>

Med venlig hilsen

Klaus Schlichter

Mail: klausschlichter@gmail.com

På vegne af Borgergruppen Bevar Margretheholms Havn – og en grøn by i et maritimt miljø.

<https://www.facebook.com/groups/BevarMargretheholmsHavn>



Høringssvar over forslag til ændring af lov om trafikselskaber

Transportministeriet har sendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.) i offentlig høring.

Det fremgår, at lov om trafikselskaber ændres med det formål at indarbejde aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune om byudvikling og etablering af den nødvendige transportinfrastruktur til Lynetteholm. Der indføres et tillæg på taksten til og fra Københavns Lufthavn på 20 kr. og det eksisterende kvalitetstillæg for metrojser fra idriftsættelsen af etape 1 af metrolinje M5 forhøjes med 1 kr. pr. rejse i metrosystemet. Desuden indføres en ny takstzone både i Nordhavn og Østhavnen, når der idriftsættes nye metrostationer de to steder.

KL har ingen bemærkninger til de konkrete ændringer, men vil benytte anledningen til at pege på, at der er behov for en generel modernisering af lov om trafikselskaber.

Arbejdet i regeringens *ekspertudvalg om kollektiv mobilitet* i hele landet har understreget, hvor vigtig den kollektive transport er for danskernes hverdag og for sammenhængskraften mellem land og by. Det er en blandt flere anbefalinger, at trafikselskaberne skal have lovhjemmel til at supplere den rutebundne busbetjening med flere fleksible transportløsninger, som fx samkørsel, telebusser og frivilligbusser. Det bakker vi om i KL. Vi mener desuden, at lovgivningen skal opdateres, så trafikselskaberne får mulighed for at følge med den teknologiske udvikling og på sigt inkorporere førerløse mobilitetsformer.

I forlængelse, er det et kommunalt ønske, at lovgivningen tilpasses, så kommunerne får friere rammer til opfylde borgernes transportbehov uafhængigt af trafikselskaberne. Kommunerne ønsker frihed til at tilbyde lokale transportløsninger og udføre forsøg med nye mobilitetsformer.

I KL ser vi frem til regeringens opfølgning på ekspertudvalgets arbejde.

Med venlig hilsen

Lone Johannsen
Chefkonsulent

Dato: 16. januar 2026

Sags ID: SAG-2026-00039
Dok. ID: 3656948

E-mail: LJO@kl.dk
Direkte: 3370 3374

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 1

ØKF Kontor for Planlægning, Afsnit 1 (2387)
Økonomiforvaltningen



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Høringssvar - udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)

Transportministeriet har den 19. december 2025 sendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.) i høring.

Københavns Kommune er positiv overfor udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.) og ser frem til Folketingets behandling af lovforslaget og den efterfølgende ikrafttrædelse.

Lovforslaget er en opfølgning på aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune af 28. marts 2025 om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm og er nødvendig lovgivning, som muliggør implementering af aftalen, for så vidt angår anlæg og drift af Metro M5 fra København H til Lynetteholm Nord via Amager. Lovforslaget omhandler både første og anden etape af Metro M5.

Københavns Borgerrepræsentation godkendte den 13. december 2025 § 25 tilladelse til anlæg af første etape af Metro M5 på baggrund af miljøkonsekvensrapporter og hvidbog. § 25 tilladelsen er godkendt under forudsætning af Folketingets vedtagelse af en anlægslov om Metro M5 og vil blive udstedt umiddelbart efter Folketingets vedtagelse af anlægsloven.

Københavns Kommune har følgende bemærkninger:

Bunkers

Følgende fremgår af lovbemærkningerne side 50:

”Der skal nedlægges tre betondækningsgrave (bunkere) i forbindelse med anlægget af metrolinje M5 i Lergravsparken, idet de er i vejen for anlægget. Det er Københavns Kommune, der i henholdt til lov om beskyttelsesrum, jf. lovbekendtgørelse nr. 732 af 28. august 2003 er ansvarlig for beskyttelsesrum, og kommunen vil kunne anmode Metroselskabet I/S om at tilføje en option om opførelse af bunkere i udbudsma-

05-01-2026

Sagsnummer i F2
2025 - 24429

Dokumentnummer i F2
9494546

Sagsnummer eDoc
2025-0372316

Sagsbehandler
Lisbeth Kjær Thomsen

ØKF Kontor for Planlægning,
Afsnit 1 (2387)

terialet, som et muligt tilkøb for kommunen, såfremt en sådan opførelse i tæt tilknytning til metroanlægget vurderes at være hensigtsmæssig."

Københavns Kommune ønsker, at det tydeliggøres, at Københavns Kommune kan træffe beslutning om bunkerne skal genopføres eller ej, så det også er en mulighed, at de tre betondækningsgrave (bunkere) kan fjernes uden, at der opføres offentlige beskyttelsesrum som erstatning herfor.

Arealudlægning på vand til Metro M5

Søfartsstyrelsen bemærkede i høringen om miljøkonsekvensvurdering af Metro M5, at "Havplanen" medfører, at transportinfrastruktur i videst muligt omfang skal foregå i de områder, der er udlagt hertil. Søfartsstyrelsen kan konstatere, at der for den del af metrolinjen, som ønskes etableret på vand, ikke er udlagt en udviklingszone i "Havplanen" til transportinfrastruktur, og at statslige og kommunale myndigheder ikke efter anden lovgivning kan vedtage planer om eller meddele tilladelse m.v. til anlæg eller arealanvendelser, der er i strid med havplanen eller er i strid med et forslag til havplan eller ændringer af havplanen, der er offentliggjort af erhvervsministeren. Det foreslås på baggrund heraf, at der udlægges en zone til metrolinje M5 ved den førstkommende ændring af havplanen.

Københavns Kommune er oplyst om, at Transportministeriet har anmodet Søfartsstyrelsen om at udlægge en zone til metro M5 i næste revision af havplanen.

Københavns Kommune bemærker, at arealudlægningen på vand til Metro M5 med fordel kan ske med anlægsloven for M5, hvis revisionen af havplanen ikke kan tilvejebringe den fornødne arealreservation til M5 og/eller at revisionen af havplanen ikke kan ske i tilstrækkelig tid før anlægsstart.

Overdragelse af arealer

Det fremgår af lovforslaget, at Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S overdrager de af kommunens og Udviklingsselskabet By & Havn I/S' arealer, der er nødvendige for Metroselskabet I/S' drift af metrolinje M5 vederlagsfrit til Metroselskabet I/S' ejerskab.

Desuden stiller Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S de af kommunens og Udviklingsselskabet By & Havn I/S' arealer, der er nødvendige for Metroselskabet I/S' projektering og anlæg af metrolinje M5, vederlagsfrit til rådighed for Metroselskabet I/S i anlægsperioden.

Københavns Kommune bemærker, at de grunde samt tilbagekøbsretigheder, som Københavns Kommune overdrager til By & Havn (det kommende Lynetteholmsselskab) jf. aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm,

med fordel også kan overdrages i loven om Metro M5, for at sikre fremdrift i forhold til den i aftalen forudsatte udbygningstakt på Kløverparken og Quintus, hvilket er en forudsætning for Metro M5's passagergrundlag. Desuden bemærkes, at det med fordel kan præciseres, at ejerskab til opfyld, der er nødvendigt for anlæg og drift af Metro M5, tilfalder Metroselskabet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Berit Gohr Kaptain (BGK@trm.dk)
Fra: Lene Singh (lesi277@yahoo.com)
Titel: 70915
Sendt: 20-01-2026 22:03

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej

Jeg vil gerne opponere mod den planlagte forhøjelse af billetpriser på 20kr på den offentlige trafik til Tårnby og Dragør. Det er fuldstændig uhørt at pålægge rejser til Amager en straf på 20kr. Det er muligt at pendlerer friholdes, men det bliver urimeligt dyrt for passagerer, som ikke rejser på pendlerkort. Det vil betyde, at private gæster, gæster til kultur institutioner og idrætsbegivenheder og meget andet bliver pålagt en urimelig høj billetpris.

Hvis I mener, det kun vil ramme turister, tager I meget fejl. For mange turister, som køber enkeltbilletter uden nedsættelser, vil det være mere fordelagtigt at tage en taxa direkte til deres hotel eller aribnb.

Hvis metroens udbygning skal betales af billetindtægterne, må det være rimeligt at det fordeles ud på alle billetter i hovedstadsområdet.

Passagerer til og fra Tårnby og Dragør skal ikke betale alene.

Med venlig hilsen

Lene Singh

Gambiavej 21

2770 Kastrup



25. januar 2026

Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)

Letbaner.DK, Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH Trafik har en række bemærkninger til lovforslaget om etablering af metrolinje M5 til Lynetteholm samt de tilknyttede ændringer i takststrukturen mv.

Vi arbejder alle for udvikling af sammenhængende, energieffektive og økonomisk bæredygtige kollektive transportsystemer i byområder og mellem byer. Vores høringssvar tager derfor udgangspunkt i systemperspektiv, samfundsøkonomi og realiserbarhed.

1. Overordnede betragtninger

Lovforslaget behandler etableringen af metrolinje M5 som om, den er et nødvendigt og uomgængeligt skridt i udviklingen af Københavns kollektive trafik. Det sker imidlertid uden en tilstrækkelig dokumenteret sammenligning med alternative løsninger, der kan levere kapacitet tidligere, billigere og med bredere geografisk dækning.

Vi foreslår derfor at der startes med etablering af en letbanelinje, der meget tidligere kan afhjælpe metroens kapacitetsbehov over havnesnittet. Letbanelinjen vil ikke være i konkurrence med M5, men vil kunne supplere den og give forbindelse til den fra det øvrige Amager.

Vi finder det problematisk, at der foreslås vidtgående lovmæssige undtagelser, takstforhøjelser og infrastrukturelle bindinger, før det er dokumenteret at M5 er den mest hensigtsmæssige løsning i forhold til tid, økonomi og transportbehov. Der findes alternativer, der ikke er undersøgt endnu.

2. Manglende vurdering af alternativer

Lovforslaget mangler en reel analyse af alternativer, hvor metroløsningen sammenholdes med andre højklassede kollektive løsninger som f.eks. letbaner.

Internationale erfaringer viser, at letbaner i tætte byområder kan:

- levere høj kapacitet på niveau med metroen
- anlægges hurtigere end metro
- etableres til væsentligt lavere anlægsomkostninger
- dække flere rejsemål med flere stop og bedre lokal tilgængelighed

Vi finder det forkert, at sådanne løsninger ikke indgår som seriøse alternativer i beslutningsgrundlaget – særligt i en situation, hvor byudviklingen på Lynetteholm ligger årtier ude i fremtiden.

Vi finder hertil at metrolinje M5 med dens meget lange omvejskørsel reelt ikke giver en ordentlig kollektiv betjening af Refshaleøen og Lynetteholmen, og derfor ikke vil være en attraktiv forbindelse.

3. Timing og etapeopdeling

M5 præsenteres som en løsning på fremtidige kapacitetsproblemer knyttet til en byudvikling, der endnu ikke er realiseret. Samtidig adresserer projektet kun i begrænset omfang de nuværende kapacitetsudfordringer på tværs af havnesnittet og i de tætbefolkede bydele på Amager.

Vi anbefaler, at der arbejdes med løsninger, der kan realiseres i etaper, og hvor kapaciteten kan udvides gradvist, og hvor investeringerne tilpasses i takt med den faktiske byudvikling og efterspørgsel.

Hertil stiller vi spørgsmål til det reelle forudsatte befolkningsunderlag, der retfærdiggør at der anvendes meget store midler til projektet her og nu, når der er billigere alternativer.

Vi anbefaler derfor at der startes med etablering af en letbanelinje, der meget tidligere kan afhjælpe metroens kapacitetsbehov over havnesnittet. Letbanelinjen vil ikke være i konkurrence med M5, men vil kunne supplere den og give forbindelse til den fra det øvrige Amager.

Letbanen vil desuden forbedre den kollektive trafikbetjening i store områder af Amager, som ikke vil blive dækket af metroen. En sådan letbanelinje vil kunne opføres meget hurtigere end M5 og til en fjerdedel af prisen pr. km. Vi henviser til Letbaner.DK's forslag til Amager: [Sådan kan letbaner anlægges på Amager](#).

4. Lovmæssige undtagelser og planprincipper

Lovforslaget indebærer omfattende fravigelser af gældende plan-, miljø- og fredningsregler samt kommunale lokalplaner. Vi anerkender, at anlægslove kan indebære sådanne fravigelser, men finder omfanget problematisk i lyset af, at alternative løsninger ikke er tilstrækkeligt belyst.

Det bør være et grundlæggende princip, at vidtgående undtagelser kun anvendes, når mindre indgribende og mere fleksible løsninger er undersøgt på et sagligt grundlag.

5. Takstændringer og incitamenter

Vi er bekymret over de foreslåede takstændringer, herunder:

- nye takstzoner i Nordhavnen og på Refshaleøen/Lynetteholm
- generelle forhøjelser af metrotillægget
- indførelse af et ekstra tillæg på 20 kr. for al kollektiv trafik til og fra lufthavnen

Disse tiltag vil samlet set gøre kollektiv trafik meget dyrere netop i de områder, hvor staten og København Kommune ønsker at fremme kollektiv transport og reducere bilafhængighed. Det svækker sammenhængen mellem transportpolitik, klimaambitioner og social mobilitet.

Når den kollektive trafik bliver dyrere, må det samtidig forventes, at flere i stedet vil anvende andre transportformer, herunder biler.

Her vil de ekstra takstzoner i Nordhavnen og Refshaleøen/Lynetteholmen betyde en stigende biltrafik til og fra både Nordhavnen og Refshaleøen/Lynetteholmen, der vil give øget trængsel på vejene gennem København. Helt i modstrid med hele idéen om at udbygge den kollektive trafik, som burde være lovforslagets hovedformål.

Tillægget på 20 kr. til og fra lufthavnen med alle kollektive transportmidler må ligeledes formodes at medføre at mange vil undlade at anvende den kollektive trafik til og fra lufthavnen, og at biltrafikken derfor vil stige med deraf følgende yderligere belastning af vejene til og fra lufthavnen og dens p-pladser.

6. Samlet anbefaling

Vi anbefaler, at lovforslaget ikke behandles isoleret, men indgår i en bredere strategisk vurdering af hovedstadens kollektive transportsystem, hvor følgende indgår:

- sammenlignende analyser af metro, letbane og andre højklassede løsninger
- etapeopdelte udbygningsscenarier
- vurdering af realiseringstid, anlægsøkonomi og netværkseffekter
- konsekvenser for takststruktur og brugernes incitamenter
- forventede miljøbelastende forhold ved de forskellige løsninger

Som eksempel på en mere bæredygtig løsning henviser vi igen til Letbaner.DK's forslag til betjening af Amager: [Sådan kan letbaner anlægges på Amager](#).

Vi bidrager gerne konstruktivt til en sådan analyse og stiller os til rådighed med viden og erfaring fra både danske og internationale projekter.

Med venlig hilsen

Letbaner.DK, Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH Trafik

*Ved Niels Wellendorf, bestyrelsesmedlem Letbaner.DK og Rådet for Bæredygtig Trafik,
niels.wellendorf@gmail.com*

Sekretariatet for Amager Øst Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Transportministeriet

Høringssvar - lovforslag om Metro M5

Amager Øst Lokaludvalg ser med bekymring på, at man planlægger at forhøje priserne for offentlig transport.

Københavns Kommune vil gerne have flere borgere til at benytte den kollektive trafik, og en forhøjelse af taksterne vil virke modsatrettet, måske endda få flere til at vælge bilen til ture ud til lufthavnen. Metroen burde finansieres på anden vis end ved at lægge tillæg på taksterne, som går ud over borgerne.

Derudover har lokaludvalget ikke kommentarer til lovforslaget.

Høringssvaret er sendt med forbehold for lokaludvalgets godkendelse på lokaludvalgsmøde den 29. januar 2026.

Venlig hilsen

Susanne Møller
Forperson for Amager Øst Lokaludvalg

20. januar 2026

Sagsnr.
2026-0013448

Dokumentnr.
2026-0013448-2

Sagsbehandler
Frida Jans

Center for Stab
Sekretariatet for Amager Øst Lokaludvalg

Jemtelandsgade 3
2300 København S

EAN nummer
5798009800459



23. januar 2026
J.nr. 2026-0026796

Høring over udkast til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (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 Margretholm 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

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Berit Gohr Kaptain (BGK@trm.dk), Fællespostkasse Kgs. Enghave Lokaludvalg (Kgsenghavelokaludvalg@okf.kk.dk)
Fra: Fællespostkasse Kgs. Enghave Lokaludvalg (Kgsenghavelokaludvalg@okf.kk.dk)
Titel: Fra Kgs. Enghave Lokaludvalg vedr. ingen bemærkninger til høring over udkast til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster)
E-mailtitel: SV: [EKSTERN] Høring over udkast til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster) (Id nr.: 546155)
Sendt: 26-01-2026 11:55

Kære Transportministeriet

Kgs Enghave Lokaludvalg vil gerne takke for at blive inviteret til at sende et høringssvar til høringen ” Høring over udkast til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster)”, men har ingen bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen

Hege Korsvik Lindeberg
Projekt- og miljømedarbejder
Sekretariatet for Kgs. Enghave Lokaludvalg

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Stab

Wagnersvej 19
2450 København SV

Mobil 2121 7380
E-mail LL5U@kk.dk
EAN 5798009800503

[Læs om, hvordan Økonomiforvaltningen behandler personoplysninger \(åbner på kk.dk\)](#)

Center for Stab
Økonomiforvaltningen



Høringssvar vedr. Høring over udkast til lov om ændring af lov om en Cityring

Valby Lokaludvalg har ingen kommentarer til den foreslåede strækning for M5 eller øvrige elementer i projektet.

Vi bemærker dog en manglende sammenhæng i den overordnede transportpolitik: Der er et udtalt ønske om at udbygge den kollektive trafik og reducere biltrafikken, men samtidig øges prisen på kollektiv trafik, og systemet kompliceres yderligere ved differentierede takster, hvor metroen gøres dyrere. Dette forslag vil forstærke denne effekt og risikerer at modvirke målet om flere passagerer i den kollektive trafik.

Venlig hilsen
Forperson for Valby Lokaludvalg
Byrial Rastad Bjørst

23. januar 2026

Sagsnr.
2026-0009945

Dokumentnr.
2026-0009945-2

Sagsbehandler
Trine Lætgaard Hansen

Center for Stab
Sekretariatet for Valby Lokaludvalg

Valgårdsvej 8
2500 Valby

EAN nummer
5798009800480

Center for Stab
Økonomiforvaltningen



Vesterbro Lokaludvalgs høringssvar om Udkast til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikskelskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster)

Her følger det høringssvar vi i Vesterbro Lokaludvalg har valgt at afgive i forhold til den lovgivning, der er på vej for at skabe plads til anlægget af den nye metrolinje M5 med tilhørende placering i Reventlowsgade.

Høringssvaret tager udgangspunkt i de erfaringer der er opsamlet efter det første metrobyggeri – og det samarbejde/kontroverser/retssager med mere, der er erfaringer med.

Men først de indledende bemærkninger:

Det er svært for tiden at bevæge sig rundt på Indre Vesterbro og tale med lokale ildsjæle om det byggeri, der reelt er sat i gang. Bestyrelser i andels- og ejerforeninger er tyndslidte efter det første byggeri. HOFOR spiller den samme rolle som sidst. Det er svært at klemme periodiseringer ud af dem – hvornår de bygger om – gade for gade – vil blive meddelt med 14 dages varsel ved ophæng på opgangsdørene. Heroverfor står nogle frivillige i beboerbestyrelser, der forsøger at tage ansvar for de vedligeholdelsesplaner, der eksisterer for de forskellige ejendomme. Ofte med 10 års gennemgange for genmaling af vinduesrammer og 60 års planer for udskiftning af tag. Her clasher det – det korte sigte fra HOFOR tillader ikke langsigtet planlægning af vedligehold af boliger. Eller at beboere foretager langsigtet planlægning for eget liv og egne vilkår.

HOFORs kortsigtede planlægning er uanstændig. Det er en uanstændig ramme at give de frivillige bestyrelser at arbejde indenfor. For borgerne på Indre Vesterbro er det ikke en tryk ramme at agere frivillig i, specielt

26. januar 2026

Sagsnr.
2026-0004359

Dokumentnr.
2026-0004359-2

Sagsbehandler
Sofie Hougaard Nielsen

Center for Stab
Sekretariatet for Vesterbro
Lokaludvalg

Ingerslevsgade 44
1705 København V

EAN nummer
5798009800473

Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg Vesterbro Lokaludvalgs høringssvar om Udkast til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster) 2/4

fordi der i retssager er henvist til manglende vedligehold som årsager til problematiske forhold i de enkelte bebyggelser.

Herudover er der ikke gennemført en reel evaluering af kompensationerne fra sidste runde af metrobyggeri. Der burde have været en evaluering af de tydelige forskelle, der var mellem byggeriets nærmeste naboer og så de noget gunstige forhold der blev tilbudt de mere fjerne naboer. Og der burde have været en evaluering af det enorme arbejde de frivillige lagde i lokale beboer, ejer- og andelsforeninger.

Samarbejdet mellem beboere og Metroselskabet er forsøgt sat i gang fra Metroselskabets side. Men det er vist svært for dem at komme i gang. Det hænger nok sammen med erfaringerne fra sidste omgang byggeri. Erfaringer tæller blandt andet oplevelser, hvor man som bestyrelsesmedlem kan bruge masser af ulønnede timer, for eksempel på at hjælpe med registreringer af ejendommenes status. Blot for så senere at opleve, at disse registreringer forvanskes i retssager omkring sætningsskader med mere. Og hvordan hjælpsomhed som frivillig på denne måde vendes mod en som beboer.

Med disse erfaringer in mente vil vi derfor udtale:

Ekspropriering

Det er svært at se rimeligheden i, at Metroselskabet skal have yderligere muligheder for at ekspropriere. Metroselskabet opfattes som part, og i lovforslaget skal der også gives mulighed for at Metroselskabet skal have ret til at dekretere fælles opgravninger for ledningsejere, HOFOR og Metroselskabet selv. Antallet af kasketter bliver svært at gennemskue – og opgaverne bliver uigennemskuelige for borgerne. Specielt fordi der jo ikke er tale om en almindelig offentlig forvaltning med almindelige regler for aktindsigt. Retssikkerheden for borgerne bliver problematisk.

Ydermere gør der sig det gældende for beboerne på Indre Vesterbro, at der jo ikke kan være tale om ekspropriationsgivende nødvendigheder. M5-linjen kunne lige så godt ligge i Bernstorffsgade eftersom linjeføringen over Frederiksberg ikke er vedtaget.

Kompensation – af hvem og hvorfor

Af beboere:

Det er fint at føje retten til kompensation ind. Men det virker underligt, at der fortsat kun skal kompenseres for støjgener.

Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg Vesterbro Lokaludvalgs høringssvar om Udkast til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster) 3/4

Man kan beregne skyggevirkninger fra altaner, og med den slags beregninger give tilladelse til eller afslag til byggeri af altaner i etageejendomme. Derfor kan man selvfølgelig også indregne skyggevirkninger fra byggeriets høje grønne mure, der i væsentlig grad påvirker lysindfaldet i de nederste etager i et byggeri.

Man beregner ombæringstillæg for materiale-oplag til byggepladserne, og sikrer dermed byggeriets arbejdere og arbejdsgivere en rimelighed i de forhold arbejdes udføres under. Man kan selvfølgelig indregne lignende forhold for områdets beboere – eller om ikke andet for de beboere der har behov for hjælp (baseret på alder og retten til handicapparkering.)

Eftersom byggeriet allerede er gået i gang, bør der allerede nu – under HOFORs mange ombygninger - startes med at blive betalt for de gener der påføres.

Af bestyrelser:

Herudover udestår forholdene for de frivillige i ejer- og andelsboligforeningsbestyrelser. Her bør der sættes ind med honorar for de mange timer, der forudsættes erlagt fra lokale beboere. De frivillige påtager sig et stort ansvar for bebyggelsernes stand og drift. Og deres naboers daglige forhold. Det virker underligt, at man i dag har sikret uvildighed når andelsboliger skal sælges gennem lovkrav om syn af el og gas. Men hvis fundamentet for hele andelsboligforeningen skal gennemses – og eventuelt gøres til genstand for ekspropriation – så kan dette ske gennem frivilligt arbejde. Ulønnet.

Det fremstår ikke rimeligt, at uddannet hjælp til bestyrelsen i denne situation skal påføres ejendommenes beboere som udgift, når man i andre situationer sikrer, at rekvirenterne (sælger/køber) betaler. Det bør sikres, at nødvendig retshjælp kan tilskikkes – både undervejs i byggeriet og efterfølgende. Der er en voldsom asymmetri mellem de lokale beboere og Metroselskabets store juridiske motor.

Yderligere bemærkninger

Det virker ikke umiddelbart rimeligt, at alle billetter til Københavns Lufthavn skal stige i pris. Lokale billetter på Sjælland er i forvejen fordyret af, at de alle skal være med til at betale for Øresundsforbindelsen. Hvorfor en lokal billet til Københavns Lufthavn med et regionaltog skal fordyres – uden at pengene i øvrigt går til at bygge metro – fremstår ikke rimeligt.

Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg Vesterbro Lokaludvalgs høringssvar om Udkast til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster) 4/4

Metrostationen ved Københavns Hovedbanegård bør desuden udføres som beskyttelsesrum. Det virker underligt ikke at medtage behovet for et beskyttelsesrum ved Københavns Hovedbanegård i udformningen af den kommende station. I de tider vi lever i, bør dette behov indtænkes.

Vi ser frem til at blive inddraget, når der skal planlægges nyt byrum ved stationen i Reventlowsgade. Her vil vi gerne være med til at inddrage lokale beboere og de behov vi kender lokalt, således at byrummet kan fremstå som et plus i området.

Venlig hilsen

Lone Billehøj

Forperson for Vesterbro Lokaludvalg

Center for Stab
Økonomiforvaltningen



Høringssvar - Udkast til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster)

Østerbro Lokaludvalg mener, at man bør bevare den takstzone der allerede dækker området, ikke oprette en ny zone i det yderste af Nordhavn. Flere takstzoner i Nordhavn vil modarbejde politikken om øget brug af offentlig transport på bekostning af biltrafik. Resultatet vil være øget krav om P-pladser.

Østerbro Lokaludvalg har tidligere i høringssvar meddelt, at vi ønsker M5 videreført til Rigshospitalet i 1. fase, da det vil være en markant forbedring af betjening af patienter til Rigshospitalet og en meget væsentlig lettelse af trafikken i København, og her specielt omkring Rigshospitalet.

Ønsket om M5 til Rigshospitalet i fase 1 fastholdes.

Nøgletal for Rigshospitalet 2023 inkl. Glostrup. Rigshospitalet skønnes til af være omkring 75%.

- Ca. 12.000 ansatte
- Fysisk fremmøde 1.131.311
- Unikke patienter 314.663
- Borgere fra Region Hovedstaden 267.092
- Borgere fra andre regioner 44.862

(Kilde: www.rigshospitalet.dk)

Parkeringsproblemerne for det stærkt stigende antal ambulante patienter, specielt de dårligt gående og deres hjælpere, accelererer i takt med at behandlinger i stigende grad bliver ambulante. Når Børnehospitalet i 2026 (?) åbner, bliver trafikproblemerne forværret for både ansatte, patienter og sygetransporter.

29. januar 2026

Sagsnr.
2026-0019526

Dokumentnr.
2026-0019526-7

Sagsbehandler
Ellen Engsted

Center for Stab
Sekretariatet for Østerbro
Lokaludvalg

Århusgade 103
2100 København Ø

EAN nummer
5798009800497

Sekretariatet for Østerbro Lokaludvalg Høringssvar - Udkast til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster) 2/2

Afslutningsvis mener Østerbro Lokaludvalg, at der bør være et særligt fokus på støjdemperning således, at beboere oplever færrest mulige støjgener fra metroen de steder, hvor der etableres højbane.

Venlig hilsen
Allan Marouf

Forperson for Østerbro Lokaludvalg



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Sendt via e-mail til trm@trm.dk
Kopi til bgk@trm.dk

Høringssvar – udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2026-01-26

Transportministeriet har den 19. december 2025 sendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.) i høring. Metroselskabet er positiv overfor det foreslåede og ser frem til Folketingets behandling af lovforslaget, samt en efterfølgende konstruktiv dialog om M5 projektets realisering.

Metroselskabet har følgende bemærkninger til det foreliggende udkast til lovforslag:

Forholdet til den statslige havplan - arealudlægning på vand til M5 og forlængelsen af nordhavnsafgreningen af M4

Metroselskabet anmoder høfligst om, at der i anlægsloven indarbejdes en bestemmelse og lovbemærkninger, der sikrer, at arealudlæg i den statslige havplan enten sker direkte i anlægsloven, eller at forbuddet mod byggeri i strid med arealudlæg i gældende havplan fraviges konkret de steder, hvor metrolinjerne M5 og M4 nordhavnsforlængelsen krydser havet.

Overdragelse af arealer

Det fremgår af lovforslaget, at Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S overdrager de af kommunens og Udviklingsselskabet By & Havn I/S' arealer, der er nødvendige for Metroselskabet I/S' drift af M5 vederlagsfrit til Metroselskabet I/S' ejerskab.

De foreslåede almindelige bemærkninger indeholder i afsnit 3.3, i sidste afsnit, en sætning om samvirkningen af denne vederlagsfri overdragelse til Metroselskabet med arealoverdragelse til selskabet bag byudvikling af Lynetteholm.

Metroselskabet anmoder høfligst om en præcisering, så det fremgår utvetydigt, at uagtet arealer også overdrages til selskabet bag byudvikling af Lynetteholm, vil arealer nødvendige for drift af M5 blive overdraget vederlagsfrit til Metroselskabet.

Cityringens færdiggørelse

Flere steder i udkastet til lovforslag omtales metrolinjen Cityringen som færdiganlagt. Der henvises til udkastets side 47, 64, 65, 70, 72 og 75.

Metroselskabet bemærker for god ordens skyld, at forlængelsen af nordhavnsafgreningen af Cityringen ikke er færdiganlagt, samt at der udestår nogle igangværende afsluttende arbejder ved stationen på Sluseholmen.

Lufthavnstillæg

Metroselskabet er sammen med de øvrige ejere af salgskanalerne i gang med forberedelserne til implementering af lufthavnstillægget. I forbindelse hermed vurderer Metroselskabet, at den foreslåede model i lovudkastet sikrer de forudsatte indtægter til Metroselskabet fra lufthavnstillæg.

Derudover er Metroselskabet optaget af, at implementeringen så vidt mulig sikrer det nemme og enkle billetkøb for kunderne, og at der kan kommunikeres klart og entydigt om tillægget til kunderne.

Metroselskabet vurderer dog, at den konkrete model for enkeltbilletter i lovudkastet vil betyde, at tillægget også pålægges rejser, der ikke går til, fra eller via lufthavnen, hvilket medfører følgende uhensigtsmæssigheder:

- Det vil gøre billetkøb og kommunikation vanskeligere, da zone 4 er et større geografisk område end lufthavnen, og det vil være uklart for mange kunder, hvad "zone 4" indeholder. Konkret vurderes det, at ca. halvdelen af alle rejser med enkeltbillet til zone 4 ikke har destination i lufthavnen.
- Det vil komplicere kundernes stillingtagen til tillægget. Tillægget indebærer, at kunderne ved køb af zonebillet med gyldighed ind i zone 4 skal tage stilling til om deres billet skal benyttes til zone 4 eller ej. F.eks. vil alle, der ønsker at købe en 3-zoners enkeltbillet i zone 1 skulle tage stilling hertil grundet ringzoneprincippet for zonebilletter, selvom det ikke vil være relevant for ca. 60 pct. af købene, da rejsen ikke vil foregå i zone 4.

Kombineret med at en stor andel af købene foretages af kunder, som må forventes ikke at have kendskab til hvilke stop og stationer, der ligger i zone 4, vurderes det at skabe forvirring ift. billetkøbet for en stor mængde kunder, som ikke skal opkræves tillægget på deres rejse.

Det har ikke inden for høringsfristen været muligt for Metroselskabet at estimere hvor mange enkeltbilletterejser, der samlet vil blive påvirket. Det forventes at dreje sig om en anselig andel af de ca. 20 mio. årligt solgte enkeltbilletter på mellem 2 og 8 zoner i Hovedstadsområdet, der vil blive påvirket.

- Det vil kunne give lokale rejsende incitament til at vælge enkeltbillet frem for rejsekort på visse rejser, hvilket skaber ulogiske forskelle mellem produkterne.

- Det vil gøre, at den foreslåede model for fordeling af indtægter (fordeling ift. hvem, der har transporteret kunden det sidste stykke vej til lufthavnen) ikke vil kunne anvendes for enkeltbilletter.

Metroselskabet anbefaler derfor en justeret model, hvor lufthavnstillægget på enkeltbilletter alene pålægges rejser til, fra eller via Københavns Lufthavn. Denne løsning:

- Sikrer mod omgåelse af tillægget, og sikrer dermed de forudsatte indtægter.
- Er lettere at forstå og kommunikere til kunderne, da tillægget alene berører rejser hvor lufthavnen indgår.

Metroselskabet anmoder derfor høfligst om, at dette alternative forslag indarbejdes i lovteksten.

Hvis det ønskes, vil det, i lighed med modellen skitseret i lovudkastet, være muligt at indarbejde en undtagelse for betaling af lufthavnstillæg for borgere i Tårnby og Dragør i en justeret model. Dette vil kunne implementeres på en af følgende måder:

- Undtagelse for rejser *via* lufthavnen. En sådan implementering vil sikre overensstemmelse med reglerne for tillægget på rejsekort-produkter, herunder rejsekort som app og basiskort.
- Undtagelse for rejser *via, til og fra* lufthavnen. Dette vil i mindre grad være i overensstemmelse med reglerne for rejsekort-produkter, men stadig lettere at kommunikere end den foreslåede model for zone 4.

Metroselskabet indgår gerne i dialog om den konkrete implementering på enkeltbilletter, ligesom selskabet står til rådighed for yderligere afklaring i forhold til kundeoplevelse, købsprocesser samt data.

Med venlig hilsen



Mark Villingshøj Nielsen
Senior Legal Manager

Dokumentnummer
2156454

Dato
22.01.2026

Sagsbehandler
EST

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Høringssvar til udkast til lov om ændring af cityringsloven og trafikselskabsloven

Transportministeriet har 19. december udsendt forslag til Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafiksselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.).

Fra Movias side deler vi ambitionen om at skabe grundlaget for etablering af en metrolinje til Lynetteholm, der yderligere vil styrke den kollektive transport i hovedstadsområdet.

Men vi er bekymrede for, at forslaget om lufthavnstillæg i den nuværende form vil gøre det væsentligt mere kompliceret at være kunde i den kollektive transport. Det gælder ikke mindst for kundegrupper, der er uvante med at bruge den kollektive transport, og som risikerer at få en kontrolafgift på 1.000 kr., fordi de ikke forstår et alt for kompliceret system.

Herudover vil lufthavnstillægget ikke kun blive pålagt flypassagerer. Det vil generelt gøre det dyrere at rejse på enkeltbilletter til Tårnby og Dragør kommuner. For deltidsansatte i de mange virksomheder i og ved Københavns Lufthavn vil det blive markant dyrere at komme på arbejde med både rejsekort og enkeltbilletter.

Endelig vil forslaget om etablering af to yderligere takstzoner i København lægge unødige bindinger på den fremtidige udvikling af takstsystemet.

Movia vurderer, at mindre justeringer af forslaget vil gøre det muligt at minimere disse problemer, og fortsat sikre den nødvendige finansiering til at udbygge metroen.

Tillæg på enkeltbilletter vil gøre det mere kompliceret at købe billetter, og gøre det dyrere at rejse til Tårnby og Dragør

Lovudkastet indebærer at besøgende til takstzone 4, der dækker Dragør og det sydlige Tårnby kommuner, skal betale 20 kr. ekstra pr. tur på enkeltbilletter. Det er ikke alle passagerer, der kan eller vil bruge rejsekort app eller det kommende basiskort. Disse passagerer vil typisk købe enkeltbillet.

Forslaget vil komplicere billetkøbet for mange passagerer, der ikke skal til zone 4. Forslaget betyder, at hvis f.eks. en passager på Frederiksberg (zone 2) ønsker at købe en 3-zoners billet til Ballerup (zone 42), vil billetten også være gyldig til zone 4, og passagerer vil i købsituationen derfor skulle vælge eller fravælge tillæg til zone 4.

Passagerer på enkeltbilletter er ofte ikke rutinerede brugere af den kollektive transport. De vil nu blive stillet over for et valg om køb af tillæg, der er svært at forstå. Det kan både betyde, at der er passagerer, der køber et tillæg, de ikke skal bruge – og at der er passagerer, der uforvarende ikke får købt et tillæg, som de skulle have købt, og får en kontrolafgift på 1.000 kr.

Forslaget vil desuden være en unødigt byrde for forretningsdrivende i Dragør og Tårnby, der risikerer at få færre kunder, og for borgerne i de to kommuner, hvor deres gæster skal betale væsentligt mere for transporten, når den foregår med kollektiv transport.

Borgere med bopæl i de to kommuner er undtaget for tillægget. Men det forudsætter, at de kan identificere sig med bopælsadresse, og særligt for børn vil det være udfordrende altid at skulle have sundhedskort med, for at kunne bruge den kollektive transport.

Movia foreslår derfor, at busser undtages for lufthavnstillægget. Det vil friholde alle berørte rejser til Dragør og de fleste til Tårnby for tillægget på enkeltbilletter. Det vil kun have marginale konsekvenser for finansieringen af metroen på 3 – 4 mio. kr. årligt, da Metroselskabet efter forslaget ikke får indtægter fra tillægget i busser, og da kun få rejsende vil vælge en lang busrejse frem for en hurtigere tog - eller metrojse til og fra lufthavnen.

Hvis det ikke ønskes generelt at fritage busrejsende for tillægget, bør det som minimum ikke gælde rejsende på enkeltbilletter i busser.

Det foreslås desuden, at børn under 12 år helt undtages for tillægget på enkeltbilletter.

Det foreslåede lufthavnstillæg vil unødigt ramme mange deltidsansatte i lufthavnen med dyrere rejser

Der er 800 virksomheder med i alt 19.000 ansatte i forskellige virksomheder i lufthavnen. Lufthavnstillægget skal ikke omfatte pendlerprodukter. Men der er mange lufthavnsansatte med studenterjob, nultimerskontrakter og på deltid, som ikke rejser ofte nok til, at det kan betale sig at anvende pendlerkort. Disse grupper vil blive ramt af dyrere rejser på enkeltbilletter eller på rejsekort. F.eks. har ungarbejdere en timeløn på 80 kr. i timen og risikerer at skulle betale yderligere 40 kr. i transport pr. arbejdsdag.

For at undgå en meget væsentlig fordyrelse for disse grupper foreslår Movia, at medarbejdere med arbejdssted i eller nær Københavns Lufthavn får adgang til fritagelse for tillæg på enkeltbilletter, svarende til den fritagelse, der efter forslaget skal gælde borgere med bopæl i Tårnby og Dragør kommuner.

Forslaget om ekstra takstzoner betyder, at trafikvirksomhederne i DOT ikke i fremtiden kan forenkle zonesystemet

I lovudkastet fastlægges, at der skal etableres en yderligere takstzone i Nordhavnen ifm. åbningen af de to sidste metrostationer i området, og endnu en takstzone i Østhavnen, når metroen til Lynetteholm tages i brug.

Zonesystemet er ikke i dag fastlagt ved lov, men besluttet af de trafikvirksomhederne i DOT. Med forslaget brydes dette princip for to ud af over 200 takstzoner på Sjælland. Det betyder, at det ikke er muligt for DOT fremtidigt at lave reformer af takstsystemet med f.eks. færre takstzoner.

Der er brug for de ekstra indtægter for at finansiere metroudbygningen. Men det bør kunne gøres smartere. Movia skal derfor foreslå, at der supplerende i loven gives hjemmel til ministeren til som alternativ til det foreslåede, at bede trafikvirksomhederne i DOT om, gennem ændring af zonesystemet, at sikre det forudsatte finansieringsbidrag til Metroen. Movia bidrager gerne til dette arbejde.

Øvrige bemærkninger

Movia har en række øvrige bemærkninger til forslaget af mere teknisk karakter, der fremgår af bilag nedenfor.

Vi står gerne til rådighed, hvis vores forslag til forbedringer af lovudkastet giver anledning til spørgsmål.

Venlig hilsen

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Bilag – tekniske bemærkninger til lovudkastet

Kontantsalg af lufthavnstillæg i busserne vil være teknisk udfordrende og kan ikke gennemføres til 17. januar 2027

En særlig udfordring udgøres af salg af enkeltbilletter i busser. Movia er i gang med at indkøbe et nyt billetsystem til salg af enkeltbilletter i busser, der skal ibrugtages fra sommeren 2026 i forbindelse med lukningen af det gamle rejsekortsystem.

Salgssystemet vil skulle videreudvikles til, på baggrund af bussens fysiske placering og det af passageren ønskede antal zoner, at kunne beregne, om passageren eventuelt skal tilkøbe lufthavnstillæg. Movia vurderer ikke, at det er teknisk muligt at supplere det nyindkøbte system til salg af lufthavnstillæg allerede til 17. januar 2027, hvor tillægget efter forslaget skal træde i kraft.

Såfremt det fastholdes, at der skal opkræves tillæg i busserne, foreslår Movia, at ikrafttræden udsættes, indtil det er teknisk muligt at opkræve tillægget.

Provenu for tillæg på enkeltbilletter

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at indtægterne tilfalder den udbyder, passageren har anvendt til eller fra lufthavnen. Hvis forslaget ønskes fastholdt, foreslås det supplerende præciseret, hvordan provenuet på enkeltbilletter på rejser til zone 4 fordeles, da det ikke for den type billetter kan afgøres, hvilken udbyder, passageren har anvendt.

Hjemmel til at kræve legitimation fra passagerer

Trafikvirksomhederne har i dag alene hjemmel til at kræve legitimation fra passagerer, der rejser uden gyldig billet og som skal pålægges kontrolafgift. Der bør tilføjes en hjemmel i loven, så trafikvirksomhederne kan fastsætte, at passagerer, der rejser med særlige rabatter (f.eks. bopæl eller arbejdsplads), skal medbringe legitimation, der dokumenterer deres berettigelse til rabatten. Det kan f.eks. ske ved i trafikselskabsloven at tilføje et § 29, stk. 3: Et trafikselskab kan fastsætte regler om, at passagerer, der på baggrund af deres kundetype, alder, bopæl eller lignende, er berettiget til særlig rabat, skal medbringe legitimation på rejsen til dokumentation heraf.

Omgåelse af tillæg på rejsekort

Movia er bekymret for, at den foreslåede model for tillæg på rejsekort åbner for omgåelsesmuligheder i busserne, selv med et meget højt kontroltryk. Det skyldes, at det er muligt at vælge at checke ind/ud i apps og på Basiskortet ved sidste stoppested inden lufthavnen, og imødegåelse kræver særskilt kontrol på den korte strækning mellem de to stoppesteder. Dette kan undgås ved at følge Movias forslag om at undtage busserne for tillæg.

Indførelse af administrationstillæg

Af lovbemærkningerne fremgår, at en passager på enkeltbillet med bopælsadresse i Dragør eller Tårnby Kommune, men uden legitimation i kontrolsituationen, efterfølgende kan få eftergivet kontrolafgiften mod betaling af et administrationstillæg.

Der eksisterer i dag ikke et "administrationstillæg" ved behandling af klagesager om kontrolafgifter. I stedet er der mulighed for at selskaberne kan vælge at nedsætte kontrolafgiften til 125 kr. Se de Fælles Landsdækkende Rejseregler, afsnit 2.7.5 og 2.7.6.

Movia skal foreslå, at trafikvirksomhederne kan benytte denne mulighed i disse situationer, så der ikke skal indføres et nyt tillæg, med dertilhørende administration. Det har også betydning i forhold til om og hvordan dette "tillæg" kan inddrives via Gældsstyrelsen.

Anlæg af Metrolinje M5

Anlægsarbejder: Erfaringer fra etableringen af Hovedstadens Letbane viser, at omlægninger af buslinjer, som følge af anlægsarbejder, påvirker passagertallene negativt. Ved at prioritere den eksisterende kollektive transport på vejnettet omkring anlægsarbejderne for M5, kan en del af dette passagerfald afbødes.

Mange af de rejsende på M5 vil kombinere metroen med bus, tog eller cykel. Hovedparten af stationerne på M5 vil have skift til tog, andre metrolinjer eller store buslinjer. Af hensyn til kunderne skal skiftet være så enkelt og overskueligt som muligt. Movia deltager gerne i arbejdet med planlægningen af stationsområder, hvor vi kan bidrage med erfaringer fra tidligere, tilsvarende samarbejder på øvrige metrolinjer og Hovedstadens Letbane.

Transportministeriet, Departementet
Fremsendt på mail til trm@trm.dk cc. bgk@trm.dk

Svar på høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)

Radius Elnet (i det følgende Radius) har den 19. december 2025 modtaget udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.) i høring.

Dato: 22.01.2026

Hovedkontor:
Hovedgaden 36
4520 Svinninge

Lovforslaget skaber grundlaget for anlægget af en ny metrolinje til Lynetteholm, der omtales som M5, og indeholder en række bestemmelser der har betydning for Radius' el-distributionsnet, herunder de omkostninger Radius vil være forpligtet til at afholde.

Radius' gennemgang af lovforslaget har særligt givet anledning til følgende helt overordnede bemærkninger, som også uddybes yderligere i svaret nedenfor.

I lovforslaget er der således en meget bred formulering af hvad der indgår i en "stationsplads", at ledningsejere er forpligtet til at afholde omkostninger til "afledte ledningsomlægninger", at ledningsejer kan pålægges omkostninger til en af Metroselskabet udpeget "fælles graveaktør", ligesom der gives mulighed for at Transportministeriet kan udstede påbud om at ledningsejer skal gennemføre ledningsarbejder. Der er i alle tilfælde tale om, at der med formuleringen af lovforslagets bestemmelser sker en udvidelse af de forpligtelser, ledningsejer i henhold til gældende ret, må anses for at have. Det bør derfor klart fremgå af loven, at der med lovforslaget ikke er en udvidelse af de forpligtelser ledningsejer har i henhold til gældende lovgivning og retspraksis på området. Se evt. nærmere herom nedenfor.

Med lovforslaget skabes endvidere en mulighed for, at Metroselskabet i særlige tilfælde kan gennemføre ekspropriationer til placering af ledninger, hvor der er tale om nødvendige flytninger på grund af anlægsprojektet. Denne mulighed har længe været efterspurgt af ledningsejerne.

Den mulighed der beskrives i lovforslaget, flugter imidlertid ikke med gældende ret på området. En ekspropriation i henhold til bestemmelserne i lovforslaget vil medføre, at ledningsejer vil få en ringere retsstilling, end hvis ledningsejer selv havde gennemført en ekspropriation. Der skal derfor i lovforslaget skabes mulighed for, at ledningsejer kan opnå fuld tilstedeværelsesret, såfremt ledningsejer måtte ønske det. Se evt. nærmere herom i bemærkningerne nedenfor.

Endelig fremgår det af lovforslaget, at der skal ske en række konkrete, midlertidige såvel som permanente, arealoverdragelser, ændringer af plangrundlag, midlertidig ophævelse af fredninger o.lign.

Når Radius placerer anlæg, der indgår i el-distributionsnettet, uanset om der er tale om flytning af eksisterende anlæg, eller etablering af anlæg til nye forsyningsbehov, har Radius behov for at sikre, at placeringen af disse anlæg kan fastholdes over længere tid.

Flytning af anlæg indebærer en påvirkning af forsynings sikkerheden i el-nettet, hvor påvirkningen er størst på de anlæg, der har et højt spændingsniveau. Det er derfor nødvendigt at Metroselskabet i planlægningen og ved udførelsen af M5 tager højde for at placeringen af el-anlæg kan fastholdes, og kan forblive efter etableringen af M5 er tilendebragt. Det er derfor væsentligt, at Metroselskabet så vidt

muligt inddrager dette forhold i projekteringsarbejderne af selve metrolinjen, men også i forbindelse med ændringer i arealernes status. Radius har ikke, og kan ikke forventes at have, samme indsigt i arealernes fremtidige status som Metroselskabet.

Udover projektets betydning for det eksisterende el-net, vil etableringen af M5 tillige have betydning for den generelle udbygning af el-nettet, for at imødekomme det forsyningsbehov, der følger af etableringen og driften af endnu en metrolinje.

Lovforslagets generelle bemærkninger

I lovforslaget er der i **afsnit 3.2.2** beskrevet en afgrænsning af projektet i forbindelse med anlæg af stationspladser. Denne afgrænsning har betydning for hvornår arbejdet kan anses for at være omfattet af Anlægsloven, og dermed som en del af et "sammensat anlægsprojekt", hvor ledningsejer er forpligtet til at afholde de omkostninger, der er forbundet med et ledningsarbejde, der er nødvendiggjort af anlægsprojektet. Beskrivelsen af hvad der er "nødvendigt for driften af en stationsplads" er meget bred og indeholder også inventar og udstyr, hvor der gives Metroselskabet meget vide rammer for at indrette stationspladsen med inventar, der kan medføre behov for ledningsomlægninger. Herudover gives der mulighed for at Metroselskabet kan etablere cykelstativer på arealer i forlængelse af stationspladsen, og dermed berøres arealer der ikke indgår i M5.

Radius vil opfordre til at beskrivelsen i lovforslagets afsnit 3.2.2 ændres, eller at det på anden måde præciseres, at indretningen af en stationsplads, herunder hvilket inventar, der vurderes at være nødvendigt og derfor ønskes opstillet, skal drøftes med ledningsejere der har eksisterende ledningsanlæg på de pågældende arealer. Det bør samtidig tydeligt fremgå, at der i den forbindelse skal tages et betragteligt hensyn til de forsyningsmæssige og økonomiske konsekvenser, som opstilling af det pågældende inventar vil have for ledningsejeren. Der skal derfor indarbejdes en proportionalitets betragtning ved placeringen af inventaret, herunder også i hvilket omfang det pågældende inventar konkret er nødvendigt det pågældende sted. I den forbindelse synes det værd at bemærke, at det i lovforslaget er fundet nødvendigt, at der skal opstilles reklamestandere på stationspladserne, og at dette hensyn i sin yderste konsekvens vil kunne medføre at Radius vil blive pålagt en forpligtelse til at flytte sine anlæg.

Det fremgår at indretning af en stationsplads også omfatter "tilslutninger til eksisterende bygninger og belægnings". Eksisterende tilslutninger af forsyning til bygninger (stikledninger) er sædvanligvis ledninger der er ejet af bygningsejeren. Det der dermed ikke anlæg Metroselskabet rettelig kan varetage interessen for. Det bør derfor udgå af beskrivelsen i lovforslaget.

I lovforslaget er der i **afsnit 3.6.1** udarbejdet et afsnit om gældende ret for ledningsomlægninger. Radius er ikke enig i den gengivelse der er af gældende ret, og finder det i øvrigt unødvendigt at dette afsnit indgår i lovforslaget. Gengivelserne af de enkelte domme er på en række punkter upræcise, og fører derfor til en forkert forståelse af indholdet i den konkrete dom. Gengivelsen kan alene læses som et partsindlæg, og kan ikke tillægges nogen særlig juridisk værdi udover dommenes værdi som retspraksis på området.

Radius kan som eksempel henvise til gengivelsen af dom af 23. oktober 2018 (Ufr 2019.464 H) dommen om prøvegravninger på Frederikssundsvej. Her fremgår en langt bredere fortolkning af dommen, end hvad der rent faktisk kan udledes af dommen, der giver en vejmyndighed en meget begrænset mulighed for at kræve mere præcise ledningsoplysninger til brug for projektering af et vejprojekt.

Radius mener at den uklarhed som beskrivelserne tilfører retstilstanden kan undgås såfremt der i lovforslaget alene henvises til dommenes nummer i Ufr, og at gengivelserne af dommenes indhold udgår af lovforslaget.

I lovforslagets **afsnit 3.8.2** gives Metroselskabet muligheden for at ekspropriere areal til ledninger, hvilket er en kærkommen nyskabelse. Radius anerkender at der med dette forslag gives en betydelig bedre mulighed for at gennemføre en ny placering af et ledningsanlæg, der er nødvendiggjort af anlægsprojektet, idet der med lovforslaget skabes mulighed for at behandle anlægsprojektets og ledningsomlægningernes påvirkning af berørte arealer samlet.

En væsentlig svaghed ved forslaget er imidlertid, at ledningsejer ved at benytte denne mulighed, ikke kan opnå de rettigheder ledningsejer i henhold til sædvanlig ekspropriations- og retspraksis ellers ville opnå.

I henhold til Grundlovens § 73 skal en grundejer således kompenseres fuldt ud for den gene grundejeren pålægges med det ekspropriative indgreb. Dermed opnår ledningsejer samtidig fuld tilstedeværelsesret for ledningsanlægget på anlæggets placering på den pågældende ejendom, dette følger bl.a. af M3-dommen (Ufr. 2009.2978 H).

I lovforslaget opnår ledningsejer ikke samme rettighed ved den ekspropriation, som Metroselskabet kan iværksætte. I sådanne situationer vil ledningsejer skulle acceptere, at ledninger der flyttes fra et vejareal, hvor ledningerne er gæst i henhold til Vejlovens regler, til et udmatrikuleret areal ejet af tredjemand, skal være omfattet af det ulovbestemte gæsteprincip. Der er i lovforslaget endvidere ikke taget stilling til, hvorledes grundejerens ret til kompensation jf. det ovenfor anførte i den forbindelse skal behandles.

I det "Sammenfattende skema" fremgår det grundejere ikke vil blive kompenseret for generne ved en ledningsomlægning såfremt ledninger ligge på gæsteprincippet. Dette er ikke i overensstemmelse med Grundlovens § 73, og den ekspropriations- og retspraksis der er på området.

Som nævnt ovenfor indebærer en flytning af anlæg en påvirkning af forsyningssikkerheden i el-nettet, og påvirkningen af forsyningssikkerheden er størst på de anlæg, der har et højt spændingsniveau. Det har derfor en væsentlig betydning for Radius, at placeringen af Radius' anlæg kan fastholdes, hvilket bedst sikres ved at opnå en fuld tilstedeværelsesret for anlæggets placering.

De muligheder der gives i lovforslaget, for at foretage ekspropriation til ledningsanlæg, skal derfor bringes i overensstemmelse med den retsstilling ledningsejer har ved selv at gennemføre en ekspropriation.

Det fremgår endvidere at muligheden for at gennemføre en ekspropriation til en ledningsomlægning kan bringes i anvendelse ved "helt særlige tilfælde". Det er ikke klart for Radius om der dermed er tale om en anden prøvelse af retten til at ekspropriere til el-net, end den der følger af elforsyningslovens bestemmelser, der trådte i kraft 1. januar 2026.

De "særlige forhold" der nævnes i lovforslaget synes ikke umiddelbart at være dækkende for de tilfælde, hvor det vil være af væsentlig betydning for sikring af fremdrift på anlæggelsen af M5 at gennemføre en ekspropriation til et ledningsanlæg. Det væsentlige i den forbindelse må, alt andet lige, alene være hensynet til tidsplanen for anlægsprojektet. Ledningsejer vil således ikke have mulighed for at gennemføre en ledningsomlægning, hvis placeringen af ledningsanlægget ikke er accepteret af den arealejer, hvor ledningsanlægget skal placeres. Her vil Radius skulle gennemføre en ekspropriation i henhold til Elforsyningslovens bestemmelser, med den tidshorisont der vil være for en sådan ekspropriation.

Endelig er det ikke klart for Radius hvilke omkostninger Radius med denne nyskabelse forpligtes til at betale til Metroselskabet for Metroselskabets arbejde i forbindelse med planlægningen og gennemførelsen af ekspropriationsforretningen. Det fremgår af lovforslaget at omkostningsfordelingen forbundet med ekspropriationen følger "den almindelige omkostningsfordeling for ledningsomlægninger".

Det er Radius' forventning, at ekspropriationer til ledningsomlægninger primært vil blive tilrettelagt og gennemført sammen med Metroselskabets ekspropriationer til selve anlægsprojektet og eventuelt også sammen med andre ledningsejere. Det er Radius' umiddelbare vurdering, at det vil være undtagelsen, at en ekspropriationsforretning til en ledningsomlægning alene for Radius, vil blive gennemført af Metroselskabet. Det er dermed Radius' vurdering at Metroselskabets meromkostninger til at medtage ledningsomlægninger er begrænsede, ligesom sådanne meromkostninger skal fordeles mellem de ledningsejere der eksproprieres til. Det er imidlertid ikke klart hvordan en sådan fordeling vil skulle laves.

Samtidig er det Radius' forståelse, at muligheden for at foretage en samlet ekspropriation er for at tilgodese Metroselskabets interesse i at kunne gennemføre anlægsprojektet som planlagt.

Såfremt Radius forpligtes til at afholde omkostninger til Metroselskabet, for det arbejde Metroselskabet har til at tilrettelægge og gennemføre en ekspropriationsforretning, vil en vurdering af omkostningernes størrelse have betydning for, om Radius måtte vælge at benytte denne mulighed, eller om Radius måtte foretrække selv at gennemføre en ekspropriation.

I lovforslagets **afsnit 3.9.2** fremgår det at Metroselskabet udover at være anlægsmyndighed også skal varetage rollen som byudvikler af et område ved stationen ved København Syd. Det er ikke klart for Radius, hvilke rettigheder Metroselskabet med lovforslaget gives i denne rolle, og hvilke forpligtelser ledningsejere pålægges på disse arealer. Radius vil derfor foreslå, at det i lovforslaget uddybes og præciseres, hvilken byudvikling der hermed er tale om, herunder også i forbindelse med planlægning af forsyning af dette byudviklingsområde, samt hvorledes der kan og skal tages højde for det forhold i forbindelse med anlægsprojektet af M5.

Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser:

§4b, stk. 1 og 2:

I lovforslagets bemærkning til de nævnte bestemmelser fremgår det, at det præciseres at "afledte ledningsomlægninger", også er omfattet af lovens bestemmelser om nødvendige ledningsomlægninger. Det fremgår imidlertid ikke hvad der skal lægges vægt på, ved afgørelsen af, hvorledes sådanne ledningsomlægninger skal besluttet. Det fremgår ikke af lovforslaget hvilke kriterier skal der lægges vægt på, når en ledningsomlægning kan medføre omlægning af en ledning, der tilhører en anden ledningsejer. Et kriterie kunne være, at omlægningen helt overordnet skal gennemføres, således at det samfundsøkonomisk er mest optimalt, dvs. at den samlede omkostning forbundet med ledningsomlægningen/ledningsomlægningerne er lavest, og at ledningsomlægningen/ledningsomlægningerne kan gennemføres til mindst mulig gene for det omkringliggende samfund. Det må samtidig fortsat være udgangspunktet, at en "afledt ledningsomlægning" alene kan kræves udført hvor den er nødvendig, og ikke hvor det blot er hensigtsmæssigt for udførelsen af den ledningsomlægning, der foranlediger en anden ledningsomlægning (den oprindelige ledningsomlægning).

Herudover bør et "afledt ledningsarbejde" begrænses geografisk i forhold til placeringen af anlægsprojektet for M5, alternativt vil et "afledt ledningsarbejde" kunne kræves udført og betalt meget langt fra den del af anlægsprojektet, der har givet anledning til den oprindelige ledningsomlægning.

Det bør i den forbindelse nævnes at der mellem ledningsejere er en fast praksis for, at den ledningsejer der skal udføre arbejder på sit ledningsanlæg, afholder de omkostninger sådanne arbejder påfører andre ledningsejere.

En præcisering i lovforslaget vil derfor bidrage til en afklaring af, hvornår en "afledt ledningsomlægning" kan anses for at være et ledningsarbejde omfattet af Anlægsloven.

§4b stk. 4

I lovforslagets bemærkning til den nævnte bestemmelse fremgår det at Metroselskabet i særlige tilfælde kan tildele opgaven med at koordinere ledningsejeres gravearbejder til en fælles graveaktør. Radius anerkender at der kan være steder, hvor der vil være et betydeligt behov for at koordinere de arbejder skal udføres på den pågældende lokalitet. Det er imidlertid en koordineringsopgave der må anses for at hører under Metroselskabets forpligtelser som anlægsmyndighed, og dermed må ansvaret for koordineringen af ledningsarbejderne forblive hos Metroselskabet, uanset hvorledes denne rolle tildeles

Det fremgår ikke af lovforslaget hvem der kan blive tildelt denne opgave; om der er tale om en ledningsejer, en leverandør som Metroselskabet indgår aftale med om denne ydelse, om det kan være en rolle der tildeles en anden myndighed eller om der tænkes på en helt anden løsning. Radius er endvidere ikke enig i, at Metroselskabet kan pålægge ledningsejere at afholde de omkostninger der er forbundet med den koordinering der beskrives i lovforslaget.

Radius er ikke bekendt med en praksis fra lignende komplekse anlægsprojekter, hvor anlægsmyndigheden har fralagt sig det ansvar, herunder de omkostninger, der er forbundet med at gennemføre koordineringen af ledningsarbejder, der er foranlediget af det anlægsprojekt som anlægsmyndigheden i henhold til anlægsloven skal udføre.

Radius finder derfor bestemmelsen i lovforslaget meget vidtgående, og vil opfordre til at indholdet i bestemmelsen revurderes.

§4c, stk. 1:

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, at det skal tilstræbes at anlægsarbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde "for begge parter". Der vil imidlertid ofte være tale om arbejder, der skal tilrettelægges hensigtsmæssigt for flere parter. Hvor der ikke er enighed om hvordan et ledningsarbejde, der involverer flere ledningsejere, skal tilrettelægges, er det uklart hvilket ledningsarbejde Transportministeren kan påbyde udført, og hvilke kriterier Transportministeren i den forbindelse vil være forpligtet til at lægge til grund for et sådant påbud.

Radius finder ikke at der med den foreslåede formulering foreligger et klart hjemmelsgrundlag der kan begrunde et konkret påbud.

Det bør i samme forbindelse overvejes hvilke handlemuligheder ledningsejer reelt har for at imødekomme et påbud. Ledningsejer kan således have udfordringer ved at opnå tilladelse til at udføre ledningsarbejderne, til at placere anlægget på en ny placering, udfordringer på grund af andre arbejder i ledningsnettet, nødvendige forstærkninger af el-nettet og andre hensyn, hvor Radius' forpligtelser til at opretholde leverings- og forsyningsikkerhed må anses for at veje tungt overfor hensynet til anlægsprojektets detailtidsplan.

Radius vil i den forbindelse nævne, at udstedelse af et påbud vil være meget indgribende og derfor bør være en mulighed der kun skal anvendes i et meget begrænset omfang og med en betydelig omhyggelighed.

§13, stk. 2

Radius henviser her til de bemærkninger der er anført ovenfor til lovforslagets afsnit 3.8.2.

Lovforslaget har ikke givet anledning til yderligere bemærkninger end de ovenfor anførte.

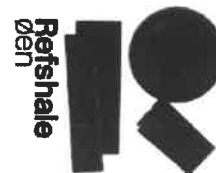
Venlig hilsen

Mette-Marie

Lead Legal Counsel

+45 30 32 74 47

memaj@cerius-radius.dk



19. januar 2026

Høringssvar ifm. forslag til lov om anlæg af metrolinje M5

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) er et ejendomsselskab, der ejes af Sampension, PKA, PenSam og PFA i forening. RE ejer og administrerer det tidligere B&W-skibsværfts arealer samt det historiske søfort Lynetten på Refshaleøen i København. Selskabet sigter imod inden for en kortere årrække at påbegynde videreudvikling af arealerne til en levende kulturel og kreativ bydel med blandede bolig- og erhvervsanvendelser, som vil kunne give et væsentligt tilskud til hovedstadens aktuelle, akutte behov for flere boliger og til en solid passagerøkonomi bag den nye metrolinje, M5.

RE ser således generelt meget positivt på det fremsatte forslag til anlæg af metrolinje M5 via bl.a. selskabets arealer, der vil betjene de fremtidige byområder Østhavnen og herunder Refshaleøen. En højfrekvent metrolinje med størst mulig kapacitet og forbindelser til det øvrige kollektive transportnet i hovedstaden er en vigtig forudsætning for, at grøn transport bliver et attraktivt valg for de tusindvis af mennesker, der i fremtiden vil bo og arbejde på Refshaleøen og i Østhavnen.

RE har i forlængelse heraf gennemført et parallelopdrag med deltagelse af fem teams af landets dygtigste og byplanmæssigt mest erfarne tegnestuer med opgaven at udarbejde en strukturplan for Refshaleøen og en masterplan for et første af flere udviklingsområder. Resultaterne forventes præsenteret for offentligheden i foråret 2026.

Tilbud om betaling af et infrastrukturbidrag

Metrolinjens første etape er umiddelbart sat til at åbne med strækningen København H til Prags Boulevard i 2036, men RE kvitterer for den mulighed for fremrykning af yderligere en delstrækning, som fremgår af lovforslaget, og som følger af aftalen mellem staten og Københavns Kommune af d. 28. marts 2025.

RE tilbyder i den forbindelse at give et infrastrukturbidrag til finansiering af omkostningerne ved fremrykning af strækningen til Refshaleøen, uanset om den som forudsat i lovforslaget fastholdes som en højbane på viadukt, eller om der ad anden vej skabes finansiering til en nedgravning af hele eller dele af strækningen til Lynetteholm.

Med en fremrykning af denne yderligere strækning vil Refshaleøen med sine nuværende over 2 millioner årlige besøgende og tusindvis af kommende boliger og arbejdspladser fra start kunne bidrage til at sikre det i aftalen mellem stat og kommune forudsatte passagergrundlag og dermed økonomien for metrolinjen.

M5 og den bymæssige kvalitet på Refshaleøen

RE's tilbud om betaling af et infrastrukturbidrag til fremrykning af Refshaleøen er som nævnt uafhængigt af, om strækningen politisk beslattes gravet helt eller delvist ned eller anlægges som højbane.

Det skal dog set fra et rent byudviklingsfagligt synspunkt bemærkes, at de to i 2024 miljøkonsekvensvurderede løsninger, a) en fuld højbane på viadukt som forudsat i lovforslaget og b) en delvis tunnel med 300 meter grav og ramper på skrå af RE's arealer, ikke vil være lige hensigtsmæssige for den bymæssige kvalitet på Refshaleøen.



19. januar 2026

Som det fremgår tydeligt af den gennemførte miljøkonsekvensvurdering, vil den undersøgte delvise nedgravning skabe en uoverskridelig og problematisk barriere i en kommende bydel på Refshaleøen. Dette gælder både mobiliteten i bydelen og rent visuelt, hvor ramperne ifølge rapporten vil "have en større landskabelig og visuel barriereeffekt end højbanen" (MKR for M5 s. 515). Den delvist nedgravede løsning vil dertil i højere grad end højbaneviadukten være til skade for de af Københavns Kommune identificerede "bærende bevaringsværdier" i det historiske værftsmiljø (Værdifulde kulturmiljøer i København s. 37). Skabes der finansiering og politisk opbakning til en nedgravet løsning i en form, vil det derfor være vigtigt, at det hidtidige nedgravningsscenarie forbedres, hvad angår Refshaleøen.

En højbane på viadukt vurderes flere steder i miljøkonsekvensrapporten at have mindre barriereeffekt end den delvise tunnellsøsnung, både når det gælder mobiliteten i området og dets fremtidige rekreative kvaliteter (MKR for M5 s. 275). Således er den i lovforslaget forudsatte højbane på viadukt i RE's optik gunstigere ift. at skabe god sammenhæng i en kommende bydel. En afgørende forudsætning herfor er dog, at arealerne under højbaneviadukten kan aktiveres til brug for rekreative tiltag, småbyggeri med værksteder, atelierer, øvelokaler, markedsplads eller lignende. Som RE forstår det, er dette ligeledes noget, Metroselskabet er bevidste om og arbejder på fremadrettet ved etablering af nye metrostrækninger.

Øvrige bemærkninger

RE er opmærksom på, at der for at sikre størst mulig brug af den nye kollektive trafikløsning vil være et fokus på tilvejebringelse af en høj andel af boliger og tæthed omkring de planlagte stationer på M5, herunder på Refshaleøen. RE ser frem til at drøfte dette perspektiv med de relevante parter.

RE finder det i øvrigt hensigtsmæssigt, at den i lovforslaget forudsatte justering af fortidsmindebeskyttelseslinjerne samtænkes med den kommende justering, som vil følge af arbejdet med planlægningen af den politisk aftalte Østlig Ringvej og den tilknyttede udvidelse af Refshalevej.

Afslutningsvis skal RE endnu en gang give selskabets fulde opbakning til forslaget og den fremsynede bagvedliggende politiske aftale mellem meget brede flertal i Folketinget og Borgerrepræsentationen i København, som vil blive en afgørende brik i sikringen af en socialt, økonomisk og infrastrukturelt bæredygtig udvikling af hovedstaden.

RE ser frem til en fortsat positiv og konstruktiv dialog om projektet.

Med venlig hilsen

Jes Transbøl
Administrerende direktør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

Louise Panum Baastrup
Udviklingsdirektør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

HØRINGSSVAR

Til: Transportministeriet

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)

Region Hovedstaden arbejder for at styrke mobiliteten for borgere og virksomheder i hovedstadsområdet, med flere passagerer i den kollektive trafik og et enkelt og gennemsommeligt takstsystem.

Dette høringssvar vedrører udelukkende lovforslagets justering af takster og tillæg herunder den foreslåede indførelse af et lufthavnstillæg på 20 kr.

Region Hovedstaden anbefaler, at den foreslåede model for lufthavnstillægget genovervejes. Modellen introducerer:

- uhensigtsmæssige og skæve incitamenter
- ulogiske og uforklarlige takstforskelle
- administrativ kompleksitet
- et brud på principperne om et harmoniseret, enkelt og gennemsommeligt takstsystem
- et lag af destination-specifik kompleksitet, med bopælsafhængige undtagelser, som gør det sværere at gennemskue prisen

Transportministeriets ekspertudvalg om kollektiv mobilitet anbefaler, at takstsystemet skal være enkelt, gennemsigtigt og let at forstå, og at kompleksitet og unødige takstbarrierer bør reduceres. Region Hovedstadens opgaveudvalg for *Rejsen med bus, tog og cykler* har givet tilsvarende anbefalinger i 2023, ligesom takstreformen Takst Sjælland og DOTs strategi 2023-2025 lægger vægt på harmonisering og logisk takststruktur.

Regionen ser positivt på tiltag, der kan styrke finansieringen af ny infrastruktur, men den foreslåede model for lufthavnstillægget vurderes at være i direkte modstrid med ovenstående anbefalinger og principper.

Region Hovedstaden finder det uhensigtsmæssigt, at lufthavnstillægget foreslås opkrævet på alle enkeltbilletter med takstzone 4, uanset om rejsen faktisk går til eller fra Københavns Lufthavn.

EN DEL AF

**GREATER
CoPENHAGEN**

Denne konstruktion skaber en skæv og uhensigtsmæssig byrdefordeling, hvor borgere med ærinder i takstzone 4 pålægges et tillæg, som reelt ikke vedrører deres rejse.

Den foreslåede undtagelse for borgere med bopæl i Tårnby og Dragør ændrer ikke ved, at brugere af området vil blive pålagt et tillæg, der ikke modsvarer deres faktiske rejseformål.

En anden problematik er, at tillægget vil ramme mange ansatte i Københavns Lufthavn – herunder også unge med fritidsjob – hvor skæve arbejdstider gør pendlerkort mindre anvendelig, og Rejsekortet bruges som fleksibelt alternativ. Med tillægget risikerer disse medarbejdere at skulle betale 40 kr. ekstra for at møde på arbejde.

Region Hovedstaden ser det positivt, at rejsende fra Sverige er undtaget tillægget, da Københavns Lufthavn betjener store dele af det sydlige Sverige og betragtes, som landets næststørste lufthavn. Men for danske rejsende kan det give et forklaringsproblem, at de pålægges tillægget, mens svenske rejsende er undtaget.

Den foreslåede model vil være administrativt kompleks at implementere og vanskelig at håndhæve i praksis. Samtidig risikerer man at skabe uklarhed hos passagererne, øget konfliktniveau ved kontrol og en række praktiske udfordringer for operatørerne.

Lovforslaget indebærer, at en del af finansieringen af metrolinje M5 hviler på tre samtidige greb:

1. indførelse af to nye takstzoner,
2. forhøjelse af kvalitetstillægget med 1 kr., og
3. indførelse af et lufthavnstillæg på 20 kr.

Med lovforslaget vil prisen for en rejse ikke længere afhænge af zoner, tid på dagen, kundetype og transportform, men nu også af bopæl og af hvilken specifik destination inden for den samme takstzone rejsen har. Det vurderer vi er den forkerte vej at gå.

At lufthavnstillægget i lovforslaget kategoriseres som et tillæg og ikke en takst, fremstår som en måde at omgå den lovfæstede takstharmonisering fra Takst Sjælland, der bl.a. blev gennemført som reaktion på den kritik, Statsrevisorerne udtalte, og hvor lovforarbejderne fastslog, at harmoniseringen er en bindende retlig ramme, der ikke kan fraviges gennem aftaler eller ordninger, som ændrer den fælles takstlogik.¹

David Meinke, Direktør for Regional Udvikling i Region Hovedstaden

¹ Lovforslag L 23, Folketinget 2017/18, Bemærkninger til lovforslaget, "*Med lovforslaget vil de opnåede harmoniseringer blive lovfæstet, og kan ikke fraviges ved nye aftaler, der strider med loven.*"

Svar på høring af udkast til lov om ændring af lov om Cityring (Anlæg af M5 til Lynetteholm) indsendt af bestyrelsen for Sejlklubben Lynetten, hjemmehørende i Margretheholm Havn

Den 23. januar 2026

Vi kvitterer hermed for muligheden for at fremsætte vores synspunkter vedr. ovennævnte udkast til lov.

SK Lynetten indsendte den 19. september 2024 høringssvar til miljøkonsekvensrapport for M5, og vi redegjorde dengang for vores baggrund og indstilling:

SK Lynetten har høj prioritet på at bevare en samlet havn, og peger fortsat på en tunnelløsning mellem Prags Boulevard og Refshaleøen som den korrekte løsning. Den foreslåede forskydning af havnen mod øst som et alternativ ved etablering af en højbane kompliceres af den etablerede bro som transportvej til opfyldning af Lynetteholmen, og er således hverken optimal eller attraktiv.

Vi anbefaler, at Københavns Kommune og/eller Staten skal tilkøbe en tunnelløsning - minimum fra Prags Boulevard (Kløvermarken) station til Refshaleøen, men gerne for hele metrostrækningen i fase 2 som lån til Metroselskabet.

Vi har siden vedtagelse af anlægsloven været i kontakt med politikere fra Borgerrepræsentationen (den tidligere), der har givet udtryk for, at der var et politisk flertal for en tunnelløsning, og at dette er muliggjort med opdeling af etableringen i 2 faser.

Beslutningen om en tunnel vil betyde, at fase 1 afsluttes med en underjordisk station ved Prags boulevard (Kløvermarken) station efterfulgt af et underjordisk afgreningskammer. Fra dette afgreningskammer rampes op til jordniveau mod syd og videre til KVC på Prøvestenen som beskrevet i lovforslagsmaterialet.

Der er flere muligheder for finansiering.

A) Metroselskabets tilbagebetaling af det tilkøbte lån kan ske ved at etablere en ny takstzone fra Prags Boulevard (Kløvermarken) station og nordpå. I denne zone skal prisen være lidt højere end resten af metro M5 linjen. Alternativt kan det betragtes som en samlet forbedring af Metronettet, og med op mod årligt 150.000.000 rejsende i Metroen, vil det over en 10 årig periode blive under 2 kr. ekstra pr. billet.

B) Som en del af lovgivningen gives der mulighed for, at Københavns Kommune kan overskride anlægsloftet, uden sanktionering ved et fradrag i dens statslige bloktilskud.

Denne beskrevne løsning med en tunnelløsning vil være langtidsholdbar, ikke skabe en nord-sydgående barriere hen over Refshaleøen og senere Lynetteholmen og samtidig øge grundværdien for de arealer, der ligger tæt på metro M5 linjeføringen.

SK Lynetten vil naturligvis igen kontakte de politiske partier i Københavns Kommune med henblik på at presse på for ikke at udskyde beslutningen om tunnel, men allerede nu at beslutte sig for denne løsning.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at det opfyldte vandareal efter midlertidig anvendelse kan tilbageføres som vandareal, og det er uklart om denne udgift vil påhvile Københavns Kommune eller Metroselskabet. SK Lynetten skal bemærke, at dette tiltag ikke giver mening, hvis det skulle være med sigte på lystbådehavn (Mastehøjde forhindrer passage).

SK Lynetten ser gerne både by og byens adgang til vandet udviklet. Vi ser gerne byen udviklet som en sammenhængende og mangfoldig by – med muligheder for vandsport og aktive fritids-og kulturmuligheder. Det foreliggende forslag synes kortsigtet og med et enøjet fokus på BY.

Med venlig hilsen

P.f.v

Rahlf Nielsen
Formand

Transportministeriet

Att.: Berit Gohr Kaptain

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

Dato: 26-01-2026

Høringssvar til forslag om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber

Skanska A/S har med interesse læst forslag om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber, og fremsender nedenstående høringssvar.

Skanska A/S er udvikler af et større erhvervsområde i Tårnby Kommune under navnet Scanport. Scanport er beliggende i nærhed til Kastrup Station, der betjenes af metrolinje M2, og er beliggende i takstzone 4. Kastrup Station betjener foruden Scanport området bl.a. også Danmarks Akvarium – Den Blå Planet.

Skanska A/S noterer sig, at der i lovforslagets § 6 a stk. 3 introduceres et lufthavnstillæg for alle rejsende i takstzone 4, der ikke har bopælsadresse i Tårnby eller Dragør Kommune. Det fremgår af lovforarbejderne, at formålet med bestemmelsen er at minimere risikoen for, at enkeltbilletten kan benyttes som rejsehjemmel til at omgå betaling af lufthavnstillægget.

Konsekvensen af bestemmelsen er imidlertid, at det bliver uforholdsmæssigt dyrt at rejse på enkeltbillet for rejsende, der skal besøge erhvervsområdet Scanport eller Den Blå Planet. Særligt for enkeltrejsere, besøgende til akvariet, gæster til erhvervsområdet m.v., som ikke kan forventes at kende til den specielle takststruktur, virker indførelsen af et lufthavnsgebyr urimelig.

Skanska A/S opfordrer til at § 6 a stk. 3 udgår, og at der findes en alternativ løsning, som ikke påvirker rejsende i den øvrige takstzone. For eksempel ved at kontrol af rejsehjemmel til lufthavnen foretages ved udgang til lufthavnens område. En løsning der kendes fra mange andre byer.

Skanska A/S står til rådighed for en eventuel uddybning af høringssvaret.

Med Venlig Hilsen

Daniel Bro Kristensen

Forretningsudviklingschef

Skanska A/S

+45 22 57 47 24

Danielbro.kristensen@skanska.dk

Transportministeriet

Dato: 26-01-2026

Att.: Berit Gohr Kaptain
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Høringssvar til forslag om ændring af lov om en Cityring og lov om trafiksselskaber

Skanska Danmark A/S har med interesse læst forslag af 19. december 2025 om ændring af lov om en Cityring og lov om trafiksselskaber og fremsender med baggrund heri nedenstående høringssvar.

Skanska Danmark A/S bemærker, at vi ikke er medtaget på høringslisten til lovforslaget. Da lovforslaget specifikt regulerer den retlige status af fire af Skanska Danmark A/S ejede matrikler – matr.nr. 466, 467, 533 samt 472b, Amagerbro Kvarter, København – og kan have konsekvenser for andre af vores naboarealer, har vi en væsentlig retlig interesse i lovforslaget, og anfører derfor følgende:

1. Baggrunden for Skanska Danmark A/S' interesser i lovforslaget

Som ejer af ca. 287.000 m² grundareal i Kløverparken, heriblandt de fire ovenstående matrikler, ønsker Skanska Danmark A/S at medvirke til byudviklingen af Kløverparken, og vi hilser derfor lovforslaget, der muliggør en metrostation ved Prags Boulevard Øst, velkomment.

De af Skanska Danmark A/S ejede områder i Kløverparken er bl.a. i Københavns Kommuneplan 2024 og i aftale af 28. marts 2025 mellem regeringen og Københavns Kommune om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, forudsat byudviklet, og de tilbagekøbsrettigheder for Københavns Kommune, der er tinglyst på størstedelen af de af Skanska ejede matrikler, er forudsat at indgå som en del af finansieringsgrundlaget for metro M5. Skanska Danmark A/S er allerede i dialog med Københavns Kommune og By & Havn om byudviklingen af Kløverparken, herunder om hvorledes tilbagekøbsrettighederne skal håndteres.

Matr.nr. 466, 467, 533 samt 472b, Amagerbro Kvarter, København er i dag hovedsageligt omfattet af Lokalplan 136, der udlægger arealerne til erhvervsanvendelse. I overensstemmelse hermed anvender Skanska Danmark A/S aktuelt arealerne til erhvervsmæssig udlejning til forskellige former for oplag.

I perspektivbestemmelserne i Københavns Kommuneplan 2024 er Kløverparken udlagt til byudvikling i anden del af planperioden (2030-2035) med mulighed for at igangsætte en første etape af byudvikling med vedtagelse af lokalplan, når der træffes beslutning om etablering af en ny metrolinje til området og Østlig Ringvej i 2035. Denne beslutning er truffet ved den nævnte aftale af 28. marts 2025 mellem regeringen og Københavns Kommune om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm.

Skanska Danmark A/S anvender således aktuelt arealerne i overensstemmelse med den gældende lokalplan og har i vidt omfang også allerede indrettet sig på og handlet efter de udviklingsmuligheder, som er tilkendegivet i kommuneplan 2024, og vi deltager og vil fortsat deltage aktivt i en dialog med relevante myndigheder om planlægningen af områdets udvikling.

Ved lovforslagets § 4 stk. 3, foreslås den gældende lokal- og kommuneplanlægning imidlertid tilside-sat for de ovennævnte dele af matrikler, som Skanska Danmark A/S ejer. Ved lovforslagets § 14 e, stk. 2, åbnes endvidere mulighed for at etablere højbanestationen v/Prags Boulevard Øst med

tilhørende anlæg uden anvendelse af planlovens sædvanlige planbestemmelser – herunder uden forudgående høringsfase m.v. om kommune- og lokalplan.

Skanska Danmark A/S anerkender, at der efter omstændighederne kan være behov for særlige tiltag for at fremme etableringen af metro M5, men vi finder, at lovforslagets bestemmelser om tilsidesættelse af allerede vedtaget planlægning og fravigelse af kravene til fremtidig planlægning skaber en usikkerhed om vores retsstilling som ejer af de ovennævnte arealer – en usikkerhed, som lovforslaget efter vores opfattelse ikke forholder sig til.

2. Ejendomsret til og ekspropriation af de omfattede arealer

Skanska Danmark A/S bemærker, at det vil være nødvendigt at ekspropriere dele af Skanska Danmark A/S arealer for at etablere højbanestation v/Prags Boulevard Øst, og at Metroselskabet I/S efter lovforslagets § 13, stk. 1, kan bemyndiges hertil efter reglerne i § 30 i jernbaneloven. Ekspropriation vil således skulle ske efter velkendte regler, herunder med erstatningsfastsættelse efter arealernes værdi på ekspropriationstidspunktet.

Hvis ekspropriation skulle ske efter de gældende regler, ville Skanska Danmark A/S for det første have ret til ekspropriationserstatning for at måtte bringe sin erhvervsmæssige udlejning til ophavs virksomhed til ophør. For det andet ville Skanska Danmark A/S – på grundlag af den nuværende planlægning – navnlig perspektivbestemmelserne i Københavns Kommuneplan 2024 – have en berettiget forventning om, at arealerne i Kløverparken – herunder de arealer, hvorpå stationen v/Prags Boulevard Øst forventes etableret – allerede fra 2030 vil kunne byudvikles. Også denne forventningsværdi ville der skulle tages hensyn til ved erstatningsfastsættelsen ved ekspropriation efter de gældende regler.

Hvis lovforslaget vedtages i den foreslåede form, vil det eksisterende plangrundlag – og hermed grundlaget for vores nuværende lovlige anvendelse og vores berettigede forventninger om byudviklingsmuligheder fra 2030 – som nævnt blive tilsidesat efter forslagets § 4, stk. 3, med virkning fra lovforslaget forventede ikrafttræden den 1. juli 2026. Ved en ekspropriation efter lovforslagets ikrafttræden vil det derfor kunne anføres, at Lokalplan 136 ikke er eksisterende, hvorfor der er tvivl om lovligheden af Skanska Danmark A/S' aktuelle udlejning til oplag, og dermed om ekspropriationen heraf skal erstattes. Det vil også kunne anføres, at den ovennævnte forventningsværdi for Skanska Danmark A/S ikke vil eksistere efter tilsidesættelsen af bl.a. kommuneplanen, og derfor ikke vil skulle erstattes.

Det fremgår ikke af lovforslagets bemærkninger, om denne tilsidesættelse af hjemlen for vores hidtidige lovlig anvendelse samt af forventningsværdien i forhold til byudvikling uden ekspropriationserstatning er tilsigtet med lovforslaget. Det fremgår heller ikke, om denne virkning – der i givet fald sker direkte ved lovens ikrafttræden – vil være i overensstemmelse med Grundlovens § 73 om fuldstændig erstatning ved ekspropriation.

For at undgå den nævnte usikkerhed og eventuelle tvister herom foreslår Skanska Danmark A/S, at det i lovforslaget – f.eks. i det foreslåede § 4, stk. 3 – som minimum præciseres, at tilsidesættelsen af gældende kommuneplan og lokalplan først får virkning, når Metroselskabet I/S har erhvervet de relevante arealer ved ekspropriation.

3. Udstrækningen af lovforslagets geografiske anvendelsesområde

Endvidere bemærkes, at det af det foreslåede § 14 e, stk. 2 – hvorefter etablering af højbanestationen kan ske uden yderligere kommune- og lokalplanlægning – ikke tydeligt fremgår for hvilke arealer, planlovens bestemmelser kan tilsidesættes ved etableringen af stationen. Det fremgår alene helt

generelt af det foreslåede stk. 2, at "Bestemmelser om kommune- og lokalplanlægning i lov om planlægning finder ikke anvendelse ved anlæg af metrolinje M5...". Gælder undtagelsen alene for de arealer, hvorpå stationen med tilknyttede anlæg fysisk skal etableres? Eller kan undtagelsen også udstrækkes til (nærmere liggende) naboarealer – f.eks. således at der for disse vil være mulighed for at planlægge omfang, anvendelse, bebyggelsesgrad m.v.? Metroselskabet I/S vil som anlægsmyndighed med ekspropriationshjemmel have en interesse i anvendelsen af naboarealerne, da denne bl.a. kan medvirke til at sikre det nødvendige kundegrundlag og dermed finansiering af metroen. Det bemærkes, at afgrænsningen af de omfattede arealer i lovforslagets bilag 6 i øvrigt fremstår upræcis. Lovforslaget skaber derfor tvivl om, i hvilket omfang Skanska Danmark A/S vil kunne disponere over sine arealer, og i hvilket omfang Metroselskabet I/S efter lovforslagets § 14 e, stk. 3, kan overtage planlægningen, uden at der åbnes mulighed for den sædvanlige borgerinddragelse i planprocessen.

4. Sammenfatning

Skanska Danmark A/S finder sammenfattende, at lovforslaget i dets nuværende form rejser nogle principielle spørgsmål om varetagelse af hensyn til arealejernes ejendomsret, og at der er en ikke uvæsentlig tvivl, om lovforslaget er i overensstemmelse med Grundlovens § 73. Usikkerheden forstærkes af, at der ikke er fuld klarhed over, hvilke arealer som omfattes af de planlægningsmæssige beføjelser, som lovforslaget tillægger Metroselskabet I/S.

Vi opfordrer derfor til, at der i det videre arbejde med lovforslaget foretages en præcisering af den økonomiske og retlige stilling for eksisterende arealejere, der omfattes af lovforslaget, herunder at det i lovforslaget præciseres, hvordan eksisterende lovlig anvendelse og berettigede forventninger beskyttes og i hvilket nærmere bestemt omfang, planlovens bestemmelser fraviges.

Skanska Danmark A/S står til rådighed for en eventuel uddybning af ovenstående høringssvar.

Med Venlig Hilsen

Rasmus Topp
Chefjurist
Skanska Danmark A/S
+45 28 29 70 33
Rasmus.topp@skanska.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
email trm@trm.dk

Høringssvar til forslag til Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber
(Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)

Vi er nogle pendlerrepræsentanter, som har bemærkninger til for lovforslags del om takster.

Noget vi har fokus på at gøre takstsystemet mere simpelt og overskueligt. Det er allerede svært for almindelige rejsende at gennemskue de nuværende rabatter og tillæg, som off-peak rabat og kvalitetstillæg på metrorejser. Eller at ikke alle rejseveje koster det samme i begge retninger.

Vi bifalder de modeller, som Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet er kommet med, hvor man forenkler takstsystemet med færre trin/zoner og at fjerne kvalitetstillæg på metroen. For der er et behov for at få reformeret takstsystemet, så flere kan gennemskue det og at det kan tiltrække flere rejsende.

Men forslaget går i modsat retning med tilføjelse af flere zoner, forhøjelse af kvalitetstillæg og tilføjelse af endnu et tillæg, som gør takstsystemet endnu uigennemskuelig. Det er vores bekymring at loven vil cementere det nuværende takstsystem. hvor behovet er mere at få reformeret takstsystemet.

Allerede nu giver det for pendlere problemer, når Metro bruges som alternativ ved ændringer på både S-tog og fjern tog. I mange pendlere, som rejser til/fra København har ikke nødvendigvis metrotillæg på deres pendlerkort, når man bruger en app på mobiltelefon. Det kræver en tillægsbillet på 12 kroner pr rejse, når DSB henviser til metro istedet for at indsætte togbus fx mellem Nordhavn og Østerport. Eller Lufthavnen-København ved uregelmæssigt drift på Øresundsbanen, hvor metroen burde være et godt alternativ. Så der ekstra afgift for pendlere på sporarbejde og driftsproblemer, som ikke er hensigtsmæssigt.

Hvis der er spørgsmål eller bemærkninger til vores bemærkninger, er I velkommen til at kontakte Steen Thomassen.

Med Venlig Hilsen

Martin Sarup, Hillerødbanen, hillerodbanen@blomme.dk
Marianne Bjørnlund, Pendlergruppen Roskilde - København H, Roskildependler@live.dk
Henrik Værum Høgh, Ringsted Pendlerklub, mail@metrohenrik.dk
Robert H. Hansen, Næstved Pendlerklub, Robert_Helstrup@hotmail.com
Steen Thomassen, Lille Syd og administrator på facebookgruppen "Takst Sjælland" - lillesyd@thomassen.net

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Stig Fribo (stig.fribo@gmail.com)
Titel: M5 tunnel hele vejen ud til Lynetteholmen
Sendt: 25-01-2026 19:09

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære politikker lav nu ikke flere fejl når i nu har vedtaget at den første del af projektet skal være en tunnel så bliv ved unde jorden i har maskiner og affaring .
Foredele ved dette er der er ingen isdannelser og som i ved kommer snestorme fra øst dermed sikker kørsel uden stop i kan samtidig få mulighed for beskyttelse rum ved krig.
Med venlig hilsen
Stig Fribo

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Berit Gohr Kaptain (BGK@trm.dk)
Fra: Søren Thygesen (soerenth Thygesen@gmail.com)
Titel: Intet emne
Sendt: 23-01-2026 13:12
Bilag: Fwd: [EKSTERN] M5, jordbundsundersøgelse, ophængning af strømkabel på Reventlowsgade 26-30.eml; Foretræde ang. M5 og byggeplads på Reventlowsgade.eml; Fwd: M5, forslag til datoer for besigtigelses af Reventlowsgade 26-30.eml; Fwd: (24-3056) M5 Åbent brev,.eml; Til Metroselskabet.docx; Mail til Line Barfod.pdf; Svar fra Lars Weiss.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Transportministeriet,

Jeg er privatperson, beboer på Vesterbro, far til tre børn der arbejder fuldtid. Min ejerforening i Reventlowsgade 26-30 er den eneste i Danmark, der udsættes for to metrobyggerier. Vi står nu overfor yderligere 10 års metrobyggeri med rystelser, støj og forurening.

Dette høringssvar repræsenterer mine alvorlige bekymringer ved lovforslaget - ikke fordi jeg er imod metro som koncept, men fordi processen og konsekvenserne for os berørte borgere er urimelige og uholdbare. Jeg har vedhæftet en række tidligere mails, hvor jeg har forsøgt at råbe politikerne op. Jeg synes vi bliver behandlet rigtig dårligt, og selvom Metroselskabet siger de vil være gode naboer, så er der ingen der har den opfattelse - tværtimod.

1. Urimelig byrde på almindelige borgere

Problemet: At bede almindelige borgere om at tage stilling til 99 siders lovforslag med komplekst juridisk og teknisk fagsprog er urimeligt. Jeg har tre børn, fuldtidsarbejde og har kun lige tid til at læse en pixibog om aftenen. Alene dette høringssvar har taget 3 timer af min arbejdsdag. De seneste to dage har min familie brugt over 10 timer på dette.

Min anbefaling: Transportministeriet bør tilbyde:

- Letforståelige resuméer på maksimalt 5 sider til berørte borgere
- Borgermøder i aftentimer med mulighed for individuel rådgivning
- Adgang til uvildig juridisk rådgivning for berørte beboere

2. Uforståeligt fagsprog og manglende klarhed om ekspropriation

Problemet: Lovforslaget opererer med begreber som "gæsteprincippet" og ekspropriationsregler, der er uforståelige for lægmænd. Jeg kan ikke afgøre, om jeg risikerer at blive eksproprieret fra min lejlighed. Dette skaber enorm usikkerhed.

Mit spørgsmål til ministeriet: Kan I eksplicit bekræfte eller afkræfte:

- Om private boliger kan eksproprieres under denne lov?
- Hvilke specifikke ejendomme/adresser der er i risikozonen?
- Hvad "helt særlige tilfælde" (jf. § 3.8) konkret betyder?

Min anbefaling: Lav en klar liste over berørte adresser og præcis, hvad der kan ske med hver enkelt ejendom.

3. Manglende information om ledningsomlægninger

Problemet: Lovforslaget nævner ledningsomlægninger, men det er uklart, om disse vil være over eller under jorden. På et møde med Metroen blev det nævnt, at rørføring over jorden er en mulighed, og "hvis I ikke spiller bold, kan vi jo gøre som vi vil". Dette vil have massive konsekvenser for vores boligområde.

Mit spørgsmål: Vil ledningsomlægninger i Reventlowsgade-området være over eller under jorden? Hvornår får vi klarhed over dette?

Min anbefaling: Alle ledningsomlægninger i boligområder skal være under jorden for at minimere visuel forurening og gener.

4. Ignorerede høringssvar om miljøkonsekvensvurdering

Problemet: Vi i Reventlowsgade har skrevet mange høringssvar gennem de seneste 6 måneder. Ingen af vores bekymringer er blevet taget seriøst eller adresseret konkret. Vi har ikke modtaget substantielle svar fra de ansvarlige parter.

Min anbefaling:

- Transportministeriet skal sikre, at alle høringssvar besvares konkret og individuelt
- Der skal oprettes en ombudsmandsfunktion for berørte borgere
- Tidligere høringssvar fra Reventlowsgade-beboere skal gennemgås og adresseres, før lovforslaget vedtages

5. Uklare "erfaringer fra tidligere metrobyggerier"

Problemet: Lovforslaget nævner "visse mindre justeringer" baseret på erfaringer fra tidligere metrobyggerier. Men hvilke erfaringer? Jeg har skrevet til Line Barfod (se vedhæftede mail), hvor Metroselskabet på et møde påstod at have evalueret seneste nabopakke, men indrømmede senere kun at have "talt med nogle borgere" - uden at ville dele denne feedback.

Mit spørgsmål: Hvilke konkrete erfaringer er der gjort? Hvilken dokumenteret evaluering ligger til grund for justeringerne?

Min anbefaling: Offentliggør den fulde evaluering af nabopakken fra M4-byggeriet, inklusiv borgerfeedback, før M5-lovforslaget vedtages, og lav en egentlig evaluering af nabopakken blandt de berørte borgere.

6. Utilstrækkelig genhusnings-/aflastningsordning

Problemet: Lovforslaget nævner aflastningsordninger for støjplagede naboer, men seneste konkrete tilbud var genhusning i fx Farum. Dette er fuldstændig urealistisk for en familie med tre børn i tre forskellige institutioner på Vesterbro.

Min anbefaling:

- Genhusning skal tilbydes inden for samme bydel (maksimalt 2 km fra nuværende bolig)

7. Urimelig tidsbyrde og manglende kompensation

Problemet - og det vigtigste: Vi har siden sommeren 2025 skulle:

- Svare på mails fra Metroudvalget
- Mødes med landmålere
- Stå til rådighed for Metroen i alm. arbejdstid
- Skrive høringssvar
- Forsøge at forstå komplekse juridiske dokumenter
- Gå til borgermøder mm.

Dette er tid, vi tager fra vores familier og arbejde - for at M5 kan blive bygget. Vi gjorde det samme under M4-byggeriet. Vi kan ikke mere. Flere har givet op. Folk græder på vores interne bestyrelsesmøder. Familier kan ikke sælge deres lejligheder på grund af det forestående M5-arbejde.

Mine anbefaling:

1. **Kompensation for tidsforbrug:** Borgere, der bruger arbejdstid på at deltage i høringsprocesser, møder med Metroselskabet, etc., skal kompenseres økonomisk

2. **Ombudsmand:** Opret en uafhængig ombudsmandsfunktion, der kan behandle klager og sikre, at borgernes rettigheder overholdes
3. **Juridisk bistand:** Tilbyd gratis juridisk rådgivning til alle berørte beboere
4. **Foretræde:** Vi kræver et møde med de reelle beslutningstagere - ikke blot informationsmøder, men en dialog hvor vi kan se jer i øjnene og lave en aftale, hvor I får jeres metro, og vi får anstændig behandling.

8. Skolevej

Problemet: På mødet med Metroen i går (22. januar 2026) rejste vi bekymringer om sikre skoleveje til Skolen Ved Dybbølsbro. Vi fik de sædvanlige svage udsagn uden konkrete løsninger. Med alle de afspærringer, der kommer til at være, samt den enorme mængde tung trafik i byggeperioden, er vi dybt bekymrede for, om det stadig vil være sikkert for vores børn at gå i skole.

Mit spørgsmål til ministeriet:

- Hvordan sikres trygge og sikre skoleveje til Skolen Ved Dybbølsbro under hele byggeperioden?
- Hvilke konkrete trafiksikkerhedsforanstaltninger implementeres?
- Hvordan håndteres den øgede tunge trafik i et område med mange børnefamilier?
- Vil der være dedikerede, afmærkede og sikrede skolevejsruter?

Mine forslag:

1. **Trafiksikkerhedsplan:** En detaljeret plan for sikre skoleveje skal udarbejdes og godkendes af trafiksikkerhedsekspert og forældreråd, før byggeriet påbegyndes
2. **Fysiske sikkerhedsforanstaltninger:** Ikke bare skilte og afmærkninger, men fysiske barrierer mellem tung trafik og skoleveje
3. **Tidsbegrænsninger for tung trafik:** Forbud mod tung trafik i myldretiden (7:30-9:00 og 14:30-16:30) - hvis dette overhovedet er muligt?
4. **Løbende evaluering:** Månedlige evalueringer af trafiksikkerhed med inddragelse af forældre og skole
5. **Alternativ skolevej:** Hvis den nuværende rute bliver for farlig, skal der etableres en sikker alternativ rute - eventuelt med ledsagelse

Min anbefaling: Metroselskabet skal samarbejde med Skolen Ved Dybbølsbro, forældrerådet og lokaludvalget om at designe og implementere sikre skoleveje, før byggeriet starter. Dette skal ikke være en eftertanke, men en integreret del af byggeplanerne.

Afslutning

Jeg er ikke imod metro. Jeg er imod den måde, processen håndteres på. Vi behandles ikke som mennesker med liv, familier og begrænsede ressourcer - vi behandles som administrative forhindringer.

Hvis dette lovforslag skal vedtages, ønsker jeg:

- Klar, forståelig information om konsekvenser for min specifikke adresse
- Kompensation for den tid og de ressourcer, vi tvinges til at bruge
- En ombudsmand, der kan sikre vores rettigheder
- Realistiske aflastnings- og genhusningsordninger
- At vores tidligere hørings svar bliver taget seriøst og besvaret konkret

Hvis jeg kun kan få en ting, så er det en ombudsmand. Jeg kan ikke forstå, at Metroen med deres mange advokater stilles op mod de mange små frivillige bestyrelser hvor forældre og andre efter bedste evne at mindske generne ved at være nabo til M5 (og M4).

Jeg håber, dette bliver læst - selvom jeg har mine tvivl. Men jeg insisterer på, at vi får foretræde for de rigtige folk, så vi kan lave en fair aftale, og ikke bare bliver endnu et høringsvar i mængden.

Med venlig hilsen,

Søren Thygesen

Reventlowsgade 26, 4. th

1651 København V

2923 3292

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Berit Gohr Kaptain (BGK@trm.dk)
Fra: Tommy.Andersen@sas.dk (Tommy.Andersen@sas.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende lovforslag om anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm
Sendt: 08-01-2026 12:56

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Jeg indgiver hermed høringssvar som borger og medlem af sejlklubben S/K Lynetten, Refshalevej 200, 1432 København tilhørende Margretheholm havn. Jeg er imod den foreslåede løsning, hvor metrolinje M5 anlægges som højbanestrækning fra Prags Boulevard til Lynetteholm. Mine indsigelser bygger på hensyn til bymiljø, natur, kulturarv og rekreative områder.

Hovedargumenter

1. Visuel og æstetisk påvirkning

En højbanemetro vil være et dominerende og skæmmende element i et område, der i dag har en unik havnekarakter med åbne vandflader og rekreative miljøer. Erfaringer fra Amager viser, at overjordiske metroanlæg skaber store visuelle gener og bryder byrum og landskab.

2. Ødelæggelse af Margretheholm Havn

Lovforslaget giver mulighed for opfyldning af vandarealer ved Margretheholm Havn og Prøvestenen (§ 4, stk. 2). Dette vil kræve flytning af både og ændre havnens funktion, hvilket rammer sejlere, foreninger og det maritime miljø. Det er en væsentlig forringelse af områdets rekreative værdi.

3. Tab af atmosfære og kulturarv

Området omkring Refshaleøen og Margretheholm har en særlig stemning med historiske elementer og kulturmiljøer. En højbanestrækning med viadukter vil ødelægge denne atmosfære og skabe støj og skyggevirksomheder.

4. Metro bør lægges under jorden

Det er teknisk muligt at bore tunnelen hele vejen til Lynetteholm. Lovudkastet nævner selv tilkøbsoption for tunnel frem for højbanen (§ 3.2.2). Staten og kommunen bør prioritere en løsning, der beskytter natur og byrum, frem for en billigere men visuelt og miljømæssigt skadelig løsning.

5. Lynetteholm er kun et jorddepot – hvorfor metro nu?

Lynetteholm er i dag et jorddepot og vil først være fuldt udbygget langt ude i fremtiden. At investere 23,4 mia. kr. i en metro til et område, der endnu ikke er etableret som by, virker forhastet og risikabelt. Infrastruktur bør følge reel byudvikling, ikke omvendt.

6. Miljø- og naturhensyn

Lovforslaget ophæver fredning i Lergravsparken (§ 4a) og beskyttelseslinjer ved Quinti Lynette og Christianshavns Vold (§ 4a, stk. 2). Det er uacceptabelt at tilsidesætte naturbeskyttelse for en højbaneløsning, når en tunnel kan undgå disse indgreb.

7. Klimabelastning og CO₂-aftryk

Projektet medfører en samlet bruttoudledning på ca. 404.000 tons CO₂-ækvivalenter (lovforslagets bemærkninger, afsnit 8-9). Dette står i kontrast til de beskedne klimaeffekter ved reduceret biltrafik. En tunnel vil sandsynligvis give mindre visuel skade og bedre mulighed for at minimere miljøpåvirkningen.

Konklusion

Jeg opfordrer til, at Folketinget og Transportministeriet revurderer højbanemodellen og i stedet vælger en fuld underjordisk løsning. Dette vil:

- Bevare havnemiljøet og rekreative områder
- Undgå opfyldning af vandarealer og flytning af både
- Beskytte natur og kulturarv
- Sikre en æstetisk og bæredygtig løsning for København

Med venlig hilsen
Tommy Andersen
Falkoner Alle 26A 2tv
2000, Frederiksberg
32327375

This e-mail (including any attached documents) is proprietary and confidential and may contain legally privileged information. It is intended for the named recipient(s) only. If you are not the intended recipient, you may not review, retain, copy or distribute this message, and we kindly ask you to notify the sender by reply e-mail immediately and delete this message from your system.

Thank you.

E-mail is susceptible to unauthorised alterations which may corrupt the message of the e-mail. SAS Group only sends and receives e-mails on the basis that SAS Group is not liable for any unauthorised alterations.



Transportministeriet

26. januar 2026

Tårnby Kommunes høringssvar vedr. lufthavnstillæg og takstzoner i udkast til lov om ændring af cityringsloven og trafikskabsloven (anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)

Tårnby Kommune bakker overordnet op om at styrke den kollektive transport i hovedstadsområdet og etableringen af ny metrokobling, herunder til Lynetteholm.

Desuden er Tårnby Kommune positive overfor, at der i høringsprocesserne er lagt op til at undtage borgere og ansatte i Tårnby for lufthavnstillægget samt rejsende der anvender pendlerprodukter.

Tårnby Kommune har dog en række opmærksomhedspunkter:

- *Krav om legitimation/dokumentation af bopælsadresse:* Det er vigtigt, at lovforslaget udformes så det bliver det ikke bliver nødvendigt for Tårnby Kommunes borgere at skulle dokumentere deres bopælsadresse for at undgå en kontrolafgift ved rejser generelt til zone 4, når der anvendes rejsekort. Tårnby kommune er således tilfreds med, at ordningen er udformet, så der kan benyttes rejsekort til zone 4 uden lufthavnstillæg.
- *Rejse med slut/startdestination i lufthavnen for Tårnbys borgere:* Der er ikke helt tydeligt i lovforslaget om borgere i Tårnby, der bruger lufthavnen som led i deres daglige transport til og fra deres bopæl er omfattet af lufthavnstillægget, når der anvendes rejsekort eller købes enkeltbillet. Tårnby Kommune ønsker, at der udformes en ordning, hvor disse også undtages, og hvor der ikke skal vises legitimation hver gang de rejser.
- *Økonomisk byrde ved bøder:* Hvis en borger modtager en bøde, så skal den kunne blive eftergivet mod et administrationsgebyr. Tårnby Kommune henstiller til, at disse skal eftergives uden yderligere gebyr for ovennævnte målgruppe (Tårnby kommunes borger og deres gæster, virksomheder og deres kunder), da systemet er så komplekst og kravet om dokumentation kun målrettet Tårnbys borgere og virksomheder.
- *Kunder i virksomheder omkring lufthavnen stilles ringere:* En række virksomheder i og omkring lufthavnen har kunder, leverandører mm. bruger metroen som transport til virksomhederne fremfor fx bil. Disse virksomheders kunder stilles ringere, da de pålægges tillægsgebyrer hvis de tager metroen. Et eksempel er fx en virksomhed, som udlejer møde- og venue-lokaler. Både arrangør og gæster vil blive pålagt tillægsgebyret, og det vil være oplagt at vælge et andet sted. På den udgør tillægget en trussel mod forretningsgrundlaget i virksomheden. Det bør være muligt at undtage virksomheden og dens kunder for tillægget.

BORGMESTEREN

Amager Landevej 76, 2770 Kastrup
borgmester@taarnby.dk



TÅRNBY KOMMUNE
BORGMESTER

- *Et uigennemskueligt takstsystem for brugerne:* Fordi metrolinjen til lufthavnen er så tæt integreret ind i borgere og virksomheders hverdag bliver de fleste løsninger man kan tænke på komplekse. Det nuværende forslag kan næppe kommunikeres på en enkel måde, hvorfor man både risikerer at en række brugere kommer til ved en fejl at købe forkerte billetter.

Tårnby Kommune erfarer, at Movia foreslår, at busser og børn/unge under 12 år undtages. Det bakker Tårnby Kommune op om.

Tårnby Kommune står til rådighed for dialog om en løsning, der både kan bidrage til finansiering af metroudbygningen og samtidig sikre rimelighed, enkelhed og bæredygtig transportadfærd for borgerne i og omkring lufthavnen.

Venlig hilsen

Allan S. Andersen
Borgmester