



Til Jakob Næsager (K)

## **Politikersvar til Jakob Næsager (K) vedr. pris på miljøkonsekvensundersøgelserne af Metro M5 og hvor længe er undersøgelserne valide**

Du har tirsdag den 4. februar 2025 stillet følgende spørgsmål:

" Emne: Pris på miljøkonsekvensundersøgelserne af M5 og hvor længe er undersøgelserne valide

Hvad er prisen på miljøkonsekvensundersøgelsen af M5-Metroen fra Hovedbanegården til Lynetteholmen, hvornår forventes den færdig, og hvor lang tid er undersøgelsen valid?

Tilsvarende vil jeg gerne vide for så vidt angår M% (M5) fra Hovedbanegården til Rigshospitalet."

### **Økonomiforvaltningens svar**

Nedenfor er opgjort de samlede bevillinger og sikkerhedsstillelse, som ejerne af Metroselskabet har givet til at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for Metro M5, der lever op til Transportministeriets retningslinjer for ny anlægsbudgettering (NAB). Et element i beslutningsgrundlaget er selve miljøkonsekvensvurderingerne (MKV), som dog ikke kan laves uden, at der samtidig laves anlægsdesign/koncept, beregnes udgifter og samfundsøkonomi mm. Derfor kan udgifterne til miljøkonsekvensvurderingerne ikke ses isoleret. Tabellen indeholder herudover udgifter til perspektivanalysen, hvor Metro M5 lukkes som en ring, og opstart af forprojektering på grundlag af sikkerhedsstillelse fra Københavns Kommune.

19-02-2025

Sagsnummer i F2  
2025 - 3004

Dokumentnummer i F2  
7247451

Sagsnummer eDoc  
2025-0047318

Sagsbehandler  
Lisbeth Kjær Thomsen

**Table 1. Bevillinger og Sikkerhedsstillelse i fm Metro M5**

Mio. kr. 2024 priser	Mio. kr.
<p>MKV af M5 og Perspektivanalyse vedr. M5 som Metroring</p> <p>Omkostningerne til MKV dækker over flere delelementer, herunder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konceptdesign på NAB fase 2-niveau jf. Transportministeriets retningslinjer for Ny Anlægsbudgettering (NAB)</li> <li>• Miljøkonsekvensvurdering af designet (inkl. borgerdialog)</li> <li>• Restfinansieringsberegninger, herunder anlægsbudget, drifts- og reinvesteringebudget og indtægtsbudget (passagerindtægter)</li> <li>• Samfundsøkonomi</li> <li>• Ekstern kvalitetssikring af design, økonomi, miljøvurdering, samfundsøkonomi mv. på NAB fase 2-niveau.</li> </ul> <p>Bidrag fra:</p> <p>Statsligt (statens infrastrukturpulje) 107,9</p> <p>Sikkerhedsstillelse fra Københavns Kommune 87,4</p> <p>Malmø Stad (MKV af afgrening til Øresundsmetro) 1,6</p>	
<p>Supplerende MKV af alternativ placering af slusksakt</p> <p>Omkostningerne til supplerende MKV dækker over flere delelementer, herunder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konceptdesign på NAB fase 2-niveau jf. Transportministeriets retningslinjer for Ny Anlægsbudgettering (infrastruktur element (skakt, tunnel, osv.) konceptdesign genbrugt fra MKV)</li> <li>• Miljøkonsekvensvurdering af designet</li> <li>• Restfinansieringsberegninger, herunder anlægsbudget, drifts- og reinvesteringebudget og indtægtsbudget (passagerindtægter)</li> <li>• Samfundsøkonomi</li> <li>• Ekstern kvalitetssikring af design, miljøvurdering, samfundsøkonomi mv. på NAB fase 2-niveau.</li> </ul> <p>Bidrag fra:</p> <p>Sikkerhedsstillelse fra Frederiksberg Kommune* 5,5</p>	
<p>Projektforslag og udbudsprojektering til sydlig løsning mellem Prags Boulevard Øst og København H i 2.halvår 2024 og Supplerende MKV af optimeringsforslag</p> <p>Omkostningerne til supplerende MKV dækker over flere delelementer, herunder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Udvikling af projektforslag, udbudsprojektering, arealer og rettigheder af sydlig løsning mellem Prags Boulevard Øst og København H.</li> <li>• Konceptdesign på NAB fase 2-niveau jf. Transportministeriets retningslinjer for Ny Anlægsbudgettering (infrastruktur element (højbane station, tunnel, rampe, osv.) konceptdesign genbrugt fra MKV) af optimeringsforslag</li> <li>• Miljøkonsekvensvurdering af designet af optimeringsforslag</li> <li>• Restfinansieringsberegninger, herunder anlægsbudget, drifts- og reinvesteringebudget og indtægtsbudget (passagerindtægter)</li> <li>• Samfundsøkonomi</li> <li>• Ekstern kvalitetssikring af design, økonomi, miljøvurdering, samfundsøkonomi mv. på NAB fase 2-niveau af optimeringsforslag</li> </ul> <p>Sikkerhedsstillelse fra Københavns Kommune 98</p>	
I alt	300,4

I alt er der bevilget og givet sikkerhedsstillelse for Metro M5 på ca. 300 mio. kr. (2024 priser).

Staten har bevilget 107,9 mio. kr. og Københavns Kommune har givet sikkerhedsstillelse for 87,4 mio. kr. til miljøkonsekvensvurdering af metro M5 på strækningen KBH H til Østerport. Der indgår to scenarier i miljøkonsekvensvurderingen, dels en nordlig linje fra Østerport til Lynetteholm og dels en sydlig linje fra KBH H til Lynetteholm og Østerport. Malmø Stad har bidraget med 1,6 mio. kr. til finansiering af miljøkonsekvensvurdering af afgrening til en eventuel kommende Øresundsmetro. I sikkerhedsstillingen fra Københavns Kommune indgår et lignende beløb til dette formål.

For de afsatte midler finansieres derudover en perspektivanalyse, hvor mulighederne undersøges for at lukke Metro M5, som en ring og dermed udbygge Metro M5 fra KBH H via Frederiksberg, Nørrebro, Rigshospitalet til Østerport. Perspektivundersøgelsen er ikke en forudsætning for at leve op til Transportministeriets retningslinjer for ny anlægsbudgettering (NAB), men var et tilkøb fra ejerne af Metroselskabet.

Slutskakten i miljøkonsekvensvurderingen er placeret i Vester Søgade. Frederiksberg Kommune har givet sikkerhedsstillelse for 5,5 mio. kr. med henblik på at få miljøkonsekvensvurderet en alternativ placering af slutskakten, som muliggør en station ved Gammel Kongevej, hvis Metro M5 udbygges til en metroring.

Københavns Kommune har givet en sikkerhedsstillelse på 98 mio. kr. til forprojektering af Metro M5, sydlig linje, fase I. Heraf er også anvendt midler til anlægsdesign, økonomi og miljøkonsekvensvurdering af optimeringsforslag, som bl.a. indebærer at stationen ved Prags Boulevard kommer over jorden og linjeføringen fra Prags Boulevard til Kontrol- og Vedligeholdelsescentret på Prøvestenen kommer på højbane.

#### *Status på undersøgelser*

Den 20. juni 2024 tog Borgerrepræsentationen perspektivanalysen og redegørelse for afgrening til en eventuel kommende Øresundsmetro til efterretning. Herudover blev det godkendt at sende udkast til miljøkonsekvensvurdering af Metro M5 og udkast til § 25 tilladelse i offentlig høring. Høringsperioden var fra 1. august - 26. september 2024. Der er modtaget 831 hørings svar. Hvidbog er under udarbejdelse.

Afgrænsning af den supplerende miljøkonsekvensvurdering for alternativ placering af slutskakten, som muliggør en station ved Gammel Kongevej, hvis det senere besluttes at lukke Metro M5 som en ringforbindelse, har været i offentlig høring. Der er modtaget 14 hørings svar.

I november 2024 blev der yderligere igangsat en supplerende miljøkonsekvensvurdering for en række optimeringsforslag for Metro M5. Der er modtaget 11 høringsvar ifm. høring om afgrænsning af miljøkonsekvensvurderingen om optimeringsforslag.

De to supplerende miljøkonsekvensvurderinger er under udarbejdelse og forventes afsluttet foråret 2025.

Såfremt der indgås en aftale mellem staten og Københavns Kommune om byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, forventes supplerende miljøkonsekvensvurderinger og revideret udkast til § 25, baseret på indgået aftale, sendt i høring. Efter endt høringsproces tager Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen stilling til en samlet hvidbog med myndighedernes bemærkninger (Københavns Kommune og Trafikstyrelsen), høringsvar og endeligt udkast til § 25 tilladelse.

#### *Hvor længe er miljøkonsekvensvurderingerne valide*

Miljøvurderingsloven indeholder ikke en frist for, hvor lang tid der må forløbe fra den offentlige høring af miljøkonsekvensvurderingen, er afsluttet, til der træffes afgørelse efter § 25. Det fremgår dog af § 25, stk. 2, at myndigheden skal træffe afgørelse efter § 25 inden for en rimelig frist. Hvis myndighedens afgørelse forsinkes, skal begrundelsen herfor meddeles bygherre. Stk. 2 er møntet på den traditionelle situation, hvor en privat bygherre er interesseret i en myndighedsafgørelse så hurtigt som muligt.

Det centrale er, om miljøkonsekvensvurderingen fortsat er retvisende og opdateret med nyeste viden, og at der ikke er sket væsentlige ændringer i de foretagne miljøvurderinger. Det er forskelligt fra miljøemne til miljøemne, hvor hurtig der kan være behov for en opdatering. Generelt kan man sige, at jo længere tid der går, jo større sandsynlighed kan der være for, at bygherre må genbesøge og opdatere miljøkonsekvensvurderingen, og at der evt. bør foretages en ny offentlig høring.

Det er Økonomiforvaltningens vurdering, at en periode på et år, hvor der i løbet af perioden foretages offentlig høring af supplerende miljøkonsekvensvurderinger og der udarbejdes et revideret udkast til § 25 tilladelse baseret på indgåelse af aftale mellem staten og Københavns Kommune, som udgangspunkt ikke medfører et behov for at opdatere den igangværende miljøkonsekvensvurdering og foretage fornyet høring.