

27-03-2025 20:25

Aftale mellem regeringen og Københavns  
Kommune om:

Byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm

Anlægget af Lynetteholm blev påbegyndt primo 2022 og forløber planmæssigt. Lynetteholm skal blandt andet bidrage til at klimasikre København mod stormflod og samtidig gennem byudvikling bidrage til et øget boligudbud i København. Det er planen, at Lynetteholm skal huse knap 50.000 beboere og knap 30.000 arbejdspladser.

Der har siden lanceringen af Lynetteholm været afholdt en række høringer og offentlig dialog om projektet, som har kvalificeret inputs til beslutninger om den videre udvikling. Parterne er enige om, at der også fremadrettet skal være en bred offentlig dialog om projektet.

En forudsætning for, at byudviklingen kan realiseres, er hurtige og sammenhængende transportmuligheder fra Lynetteholm til resten af hovedstaden. Med henblik på at udmønte den samlede vision for Lynetteholm indgår regeringen og Københavns Kommune derfor nu en aftale om byudvikling og etablering af den nødvendige transportinfrastruktur til Lynetteholm.

Aftalen omfatter en konkret udviklingstakt for byudviklingen, første etape af en ny Østlig Ringvej samt en ny M5-metrolinje, der samlet kan skabe grundlag for en bæredygtig byudvikling og værdiskabelse på Lynetteholm, ligesom byudviklingen er en forudsætning for den nye metrolinjes passagergrundlag. Samtidig bidrager infrastrukturinvesteringerne til at understøtte mobiliteten i hovedstaden og til et mere robust og langtidsholdbart metronet.

## Ny M5 metrolinje

Regeringen og Københavns Kommune er enige om at etablere en sydlig metrolinje (M5) til Lynetteholm. Metrolinje M5 kommer til at bestå af 9 stationer: Københavns Hovedbanegård, v/Bryggebroen (Islands Brygge), DR-byen, v/Amagerbrogade S (ved Sundbyøsterplads), Lergravsparken, v/Prags Boulevard (Kløverparken), v/Refshaleøen, v/ Lynetteholm S og v/ Lynetteholm N. Stationen ved Københavns Hovedbanegård forberedes, så den muliggør en evt. forlængelse i retning mod Østerport (via Gammel Kongevej), såfremt der i fremtiden måtte blive anvist finansiering til en sådan forlængelse. Parterne er enige om, at linjens første etape skal åbne i 2036 og gå fra København H til Prags Boulevard, mens anden etape åbner i 2045 og går fra Prags Boulevard til Lynetteholm N. Metrolinjen anlægges under jorden frem til stationen på Prags Boulevard (over jorden) i 2036 og videreføres derfra på højbane over jorden til Lynetteholm. Det er muligt for parterne at foretage tilkøb vedrørende linjen, fx at metrolinjen føres i tunnel fra Prags Boulevard til stationen Lynetteholm N eller fremrykning af anden etape, såfremt den pågældende part anviser finansiering hertil.

Det eksisterende metronet i København forventes fra midten af 2030'erne udfordret af en kapacitetsudfordring i M1/M2 på strækningen på tværs af havnesnittet mellem Sjælland og Amager. Den nye M5-linje forventes at aflaste M1/M2 markant på de mest belastede delstrækninger mellem Nørreport og stationerne på Amager og derved løse kapacitetsudfordringen. Den nye M5-linje bidrager derved til et mere robust og langtidsholdbart samlet metrosystem. Herudover sikrer M5-metrolinjen, at yderligere en række eksisterende bydele på Amager vil få stationsnær metrobetjening.

Den konkrete linjeføring for den nye M5-metrolinje er beskrevet nærmere i *bilag 1*.

## Første etape af Østlig Ringvej

Regeringen og Københavns Kommune er enige om at påbegynde etableringen af en Østlig Ringvej. Parterne er enige om, at det for nuværende konkret aftales at anlægge første etape af en Østlig Ringvej, hvilket vurderes at være en forudsætning for byudviklingen på Lynetteholm. Første etape etableres som en kombination af sænketunnel og nedgravet tunnel med dobbeltspor samt nødspor. Det er muligt for parterne at foretage evt. tilkøb vedrørende første etape af Østlig Ringvej, såfremt den pågældende part anviser finansiering til dette.

Parterne noterer sig, at der med anlæg af alene den første etape af Østlig Ringvej kan være behov for yderligere foranstaltninger for at sikre afviklingen af trafikken til og fra Lynetteholm, fx ved at lukke vejforbindelsen for gennemkørende trafik over Refshaleøen.

Østlig Ringvej er beskrevet nærmere i *bilag 2*.

## Fælles ambition om en fuld Østlig Ringvej

Parterne er enige om, at anden etape af Østlig Ringvej vil yde et nødvendigt bidrag til at løse de trafikale udfordringer i København, herunder muliggøre en omlægning af den trafik, der i dag benytter den østlige del af Ring 2 og dermed reducere den gennemkørende trafik i de centrale bydele. Parterne har på den baggrund en fælles ambition om at etablere en fuld Østlig Ringvej anlagt som sænketunnel langs Amager Strandpark.

## Øvrig infrastruktur

Parterne er enige om, at Østhavnen skal betjenes af gode cykelforbindelser og god cykelinfrastruktur. Første skridt er en cykelbro mellem Østerbro og Refshaleøen.

Københavns Kommune vil stå for at etablere en cykelbro mellem Østerbro og Refshaleøen, som kan understøtte en god cykelinfrastruktur til Lynetteholm senest i 2045. Parterne noterer sig, at Københavns Kommune kan søge puljen til statslig medfinansiering af cykelprojekter, der bidrager med op til 50 pct. medfinansiering inden for puljens loft i det pågældende år, hvor puljen søges. Københavns Kommune vil arbejde videre med projektet og kvalificerer det yderligere pba. af den udvidede foranalyse om cykelforbindelsen mellem Østerbro og Refshaleøen, som forventes afleveret i løbet af 2025.

## Byudvikling

Parterne er enige om, at byudviklingen af Lynetteholm og den øvrige Østhavn skal skabe boliger til ca. 80.000 mennesker, når den er færdigudbygget. Byudviklingen vil dermed øge udbuddet af boliger i København og vil bidrage til at dæmpe prisstigninger på boligmarkedet i hovedstaden og derved bidrage til en hovedstad for alle. Byudviklingen er samtidig en væsentlig forudsætning for, at der tilvejebringes det forudsatte passagergrundlag til den besluttede infrastruktur.

Parterne er enige om, at selskabsorganiseringen under By & Havn I/S, mhp. at fremme byudviklingen på Lynetteholm og den øvrige Østhavn, afdækkes og afklares frem mod maj i 2025.

Selskabet tilføres en række af de grundarealer samt rettigheder i Østhavnen, som i dag ejes af enten By & Havn I/S eller Københavns Kommune. Det omfatter arealer på Quintus, Kløverparken, øvrige havnenære arealer ved Refshaleøen og senere også arealer på selve Lynetteholm, *jf. bilag 3*.

#### *Ejeraftale*

Det skønnes, at der frem mod 2070 kan realiseres byudviklingsindtægter for netto 21 mia. kr. (opgjort i nutidsværdi), der løbende udbetales som dividender i takt med, at der genereres overskud. Parterne er enige om, at der indgås en ejeraftale mellem de nuværende ejere af By & Havn I/S, Københavns Kommune og staten, i relation til udviklingen af arealerne. Ejeraftalen skal sikre, at dividender fra byudviklingen løbende tilgår staten fra By & Havn I/S, indtil staten samlet har modtaget dividender fra byudviklingen på 19,8 mia. kr. opgjort i nutidsværdi (rentebærende), hvilket samlet svarer til statens udgifter til infrastrukturen, *jf. Samlet finansiering nedenfor*. Evt. yderligere indtægter udover 19,8 mia. kr. fra byudvikling fordeles efterfølgende mellem Københavns Kommune og staten baseret på ejerforholdene i By & Havn I/S. Såfremt der 35 år efter åbningen af sidste etape af M5 ikke realiseres dividender fra byudvikling for 19,8 mia. kr., kompenserer Københavns Kommune staten for halvdelen af differencen mellem det realiserede provenu og de 19,8 mia. kr.

#### *Governance i By & Havn I/S*

Parterne er enige om, at staten fremover udpeger tre af fremover maksimalt syv bestyrelsesmedlemmer i By & Havn I/S, mens de resterende op til fire, herunder formanden, fortsat udpeges af Københavns Kommune. Parterne forpligter sig til at udøve deres fælles ejerskab med henblik på bedst og hurtigst muligt at generere den forventede indtjening på 21 mia. kr. og herunder først og fremmest at løbende tilbagebetale statens udgifter til infrastrukturen på 19,8 mia. kr., herunder ved at sikre at samtlige af parterne udpegede bestyrelsesmedlemmer arbejder for og bidrager til at tilvejebringe selskabsbeslutninger i overensstemmelse hermed.

#### *Realisering af byudviklingsindtægter*

De konkrete skønnede byudviklingsindtægter er baseret på forudsatte bebyggelsesprocenter på Lynetteholm og i det øvrige Østhavnen. Bebyggelsesprocenterne er endvidere væsentlige for at opnå det forudsatte passagergrundlag for metroen.

Med aftalen forpligter Københavns Kommune sig derfor til efter ansøgning fra selskabet bag byudviklingen at udarbejde kommuneplan og byggeretsgivende lokalplaner, der muliggør realisering af de forudsatte bebyggelsesprocenter, i den forudsatte udviklingstakt og med den forudsatte arealanvendelse for områderne ejet af selskabet bag byudviklingen. Den konkrete, bindende udviklingstakt i forhold til bebyggelse fremgår af bilag 3. Udbygningstakten kan i enkelte år afvige fra den forudsatte udbygningstakt, såfremt selskabet bag byudviklingen af kommercielle hensyn ønsker at justere takten. Det forudsættes, at havnenære områder ved Refshaleøen, herunder arealer omkring Margretheholm Havn, anvendes til byudvikling og udvikles som minimum i takt med Refshaleøen.

For den øvrige Østhavn gælder, at såfremt øvrige grundejere har interesse for at foretage byudvikling, forpligtes Københavns Kommune til at udarbejde kommuneplan og byggeretsgi-

vende lokalplaner i overensstemmelse med det forudsatte passagergrundlag for M5. Metrostationen ved Prags Boulevard (Kløverparken) åbner i 2036, og metrostationen på Refshaleøen er forudsat at åbne i 2045.

Byudvikling i Østhavnen er underlagt en række bindinger fra udpegning af fortidsmindebeskyttede områder mv. I forbindelse med kommende lovgivning om Østhavnen påtager staten sig at afløfte bindinger for den kommende byudvikling i relation til de udpegede fortidsminder og fortidsmindebeskyttede områder omkring Christianshavns Vold og Lynetten, i forhold til mindre udpegninger til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og registreringer af beskyttet § 3 natur. Afløftning af disse bindinger er flere steder en forudsætning for den fremtidige lokalplanlægning, hvilket i særlig grad gælder behovet for at muliggøre en opgradering af Refshalevej.

#### *Ny placering af Renseanlæg Lynetten*

Parterne er enige om, at, såfremt BIOFOS træffer beslutning om at flytte Renseanlæg Lynetten til en ny placering, vil staten tilvejebringe det nødvendige lovgrundlag. I så fald kan det nye selskab erhverve arealerne, som i dag anvendes til Renseanlæg Lynetten, såfremt dette kan ske på en for alle parter hensigtsmæssig måde. Parterne noterer sig, at der med en foresat placering på Refshaleøen vil kunne arbejdes med tiltag, der kan muliggøre sameksistens mellem renseanlæg og kommende byudvikling.

#### **Samlet økonomi**

Regeringen og Københavns Kommune er enige om, at en ny M5-linje og første etape af Østlig Ringvej på sigt skal finansieres af indtægter fra byudvikling på Lynetteholm og den øvrige Østhavn, metroens brugere og et tilskud fra Københavns Kommune. På kort sigt medfinansieres investeringerne af statslige midler reserveret hertil som led i aftale om Infrastrukturplan 2035, mens disse midler på sigt forventes tilbagebetalt af indtægterne fra projektet. Der skønnes, *jf. ovenfor*, byudviklingsindtægter for i alt 21 mia. kr. (nutidsværdi) frem mod 2070.

På kort sigt er parterne enige om, at staten bærer omkostningerne for en andel af udgifterne til anlægget af den ny M5-linje og for udgifterne til anlæg af første etape af Østlig Ringvej på samlet 15,6 mia. kr. (2025-PL). Hertil kommer et statsligt bruttobidrag på 4,2 mia. kr., som falder i infrastrukturens anlægsfase mellem 2035-2045, og som finansieres via en andel af de dividender fra By & Havn I/S, som staten modtager i samme periode fra 2035-2045.

Projektet ventes at bidrage væsentligt til vækst og produktiviteten i hovedstaden. Det samlede projekt skønnes således at have et samfundsøkonomisk overskud på 14½ mia. kr. og en intern rente på godt 5½ pct.

#### *Bidrag fra Københavns Kommune*

Parterne er enige om, at Københavns Kommune bidrager med 2,5 mia. kr. (2025-PL) fordelt over perioden 2026-2045 til medfinansiering af infrastrukturinvesteringerne. Udgifterne afholdes inden for den samlede kommunale anlægsramme.

#### *Øgede passagerindtægter*

Parterne noterer sig, *jf. ovenfor*, at løsningen på kapacitetsudfordringen over havnesnittet skønnes at medføre provenu fra øgede passagerindtægter på 3,1 mia. kr. (2025-PL) fra 2035-2064, der indgår i den samlede finansiering.

Parterne er enige om at indføre en række takststigninger, der samlet bidrager med 6,8 mia. kr. (2025-PL) fordelt over perioden 2027-2084:

- Der indføres fra 2027 et tillæg på 20 kr. (2025-PL) på den kollektive transport til Københavns Lufthavn (passagerer, der rejser på pendlerprodukter, undtages). Dette skønnes at medføre et samlet provenu på 4,1 mia. kr. fordelt over perioden 2027 til 2066.
- Der indføres fra 2036 et kvalitetstillæg på yderligere 1 kr. (2025-PL) i hele metroen, hvilket skønnes at medføre et samlet provenu på 2,4 mia. kr. fordelt over perioden fra 2036 til 2084. Kvalitetstillægget skal ses i lyset af, at en ny M5-linje, gennem løsning af kapacitetsudfordringen over havnesnittet, bidrager til fremtidssikringen af det samlede metro-system.
- Der oprettes i 2036 en ny takstzone i Østhavnen, hvilket skønnes at medføre et samlet provenu på 0,3 mia. kr. (2025-PL) fordelt over perioden 2036 til 2084.

Parterne noterer sig, at takststigningerne vil indgå som en del af anlægsloven vedr. infrastruktur til Lynetteholm.

#### *Bustilpasninger mv.*

Københavns Kommune forpligtes til at understøtte, at det forudsatte passagergrundlag realiseres for dels det eksisterende metrosystem og dels den nye M5, herunder ved at foretage bustilpasninger (og begrænse paralleldrift mellem bus og metro) og/eller andre trafik- eller boligtiltag. Konkret sigtes der efter at øge passagertallet med 10-15 mio. passagerer årligt som forudsat i Metroselskabets prognoser.

#### *Nordhavnsmetro*

Parterne noterer sig, at den resterende manko på 0,5 mia. kr. til etableringen af Nordhavnsmetroen (M4) håndteres af Københavns Kommune inden for rammerne i den samlede aftale-økonomi for infrastruktur til Lynetteholm.

#### *Håndtering af evt. fordyrelser*

Parterne er enige om, at evt. fordyrelser af anlægget af første etape af Østlig Ringvej finansieres af staten, mens evt. fordyrelser af anlægget af M5 finansieres af Københavns Kommune. For Østlig Ringvej og M5 fastsættes en reserve på hhv. op til 50 pct. og 30 pct. af de skønnede anlægsomkostninger. For så vidt angår første etape af Østlig Ringvej afsættes reserven i overensstemmelse med Ny Anlægsbudgettering. Parterne er enige om, at såfremt der realiseres evt. billiggørelser af M5 og første etape af Østlig Ringvej, og statens udgifter hertil derved reduceres, så foretages der en tilsvarende reduktion i de dividender fra byudviklingen, som staten i udgangspunktet har fortrinsret til (i udgangspunktet opgjort til 19,8 mia. kr., *jf. ovenfor*).

**Tabel 1**  
**Samlet økonomi**

Mia. kr. (2025-priser)	Finansiering (anlægsperiode)	Projektøkonomi (langt sigt)
<b>Anlægsøkonomi</b>		
M5-metrolinjeføring, anlægsomkostninger	-22,6	-22,6
1. etape af Østlig Ringvej, anlægsomkostninger	-10,5	-10,5
Bruttoanlægsomkostninger	-33,1	-33,1
Nettodriftsindtægter (metro)	1,3	1,3
<b>Nettoanlægsomkostninger (passagerindtægter og driftsomkostninger indgår)</b>	<b>-31,7</b>	<b>-31,7</b>
<b>Finansiering</b>		
Statslig reservation i IP35	15,6	-
Løsning af havnesnit	3,1	3,1
Indtægter, byudvikling Lynetteholm	-	21
Kvalitetstillæg på yderligere 1 kr. i hele metroen fra 2036	2,4	2,4
Takstzone i Østhavnen	0,3	0,3
Lufthavnstillæg på 20 kr. fra 2027	4,1	4,1
Bidrag fra KK (anlægsramme)*	2,5	2,5
Anlægsomkostninger efter 2035 forudsat finansieret af byudviklingsindtægter	4,2	-
<b>Finansiering i alt</b>	<b>32,2</b>	<b>33,4</b>
<b>Balance</b>		
<b>Balance efter finansiering</b>	<b>+0,5</b>	<b>+1,7</b>
Manko, Nordhavnsmetro	-0,5	-0,5
<b>Balance efter Nordhavnsmetro</b>	<b>+0,0</b>	<b>+1,2</b>
<i>Samfundsøk. nettonutidsværdi</i>	<i>14½</i>	<i>14½</i>

Anm.: Skøn er behæftet med usikkerhed. Afrunding kan medføre, at summen af delelementer ikke svarer til totalerne. Provenuskøn er opgjort partielt. \*Bidraget fordeles ligeligt over årene 2026-2045. Kilde: Metroselskabet og egne beregninger.

### Øget økonomisk robusthed i Metroselskabet

Det er, *jf. ovenfor*, forventningen, at infrastrukturen til Lynetteholm på sigt finansieres af indtægter fra byudvikling, metroens brugere og et tilskud fra Københavns Kommune. Metroselskabet optager ifm. anlægget af metroen samlet gæld for ca. 11,2 mia. kr., der på sigt ventes afbetalt gennem passagerindtægter. Parterne noterer sig i den forbindelse, at den fremtidige

robusthed i Metroselskabets økonomi og en del af finansieringen af den nye M5-metrolinje afhænger af fremtidige passagertal i metroen, herunder på de eksisterende metrolinjer.

Med henblik på at øge robustheden i Metroselskabets langsigtede økonomi er parterne enige om, at Københavns Kommune og staten forpligtes til at foretage overførsler i Metroselskabet, såfremt der i tilfælde af utilstrækkelige driftsoverskud måtte opstå behov herfor ift. som minimum at være på den fastlagte sti mod fuld gældsafvikling, *jf. nedenfor*.

Forpligtelsen aktiveres, hvis Metroselskabets afvikling af gæld for det samlede metrosystem (M1-M5) over en femårig periode ligger under den med aftalen fastlagte sti mod fuld gældsafvikling senest i år 2102. I en sådan situation iværksættes en opdatering af passagerprognose og langtidsbudget, som ligger til grund for udmåling af en overførsel svarende til forskellen mellem den faktiske gæld og den i det nye langtidsbudget fastlagte sti for fuld gældsafvikling i 2102. Udmålingen af den nødvendige overførsel valideres eksternt og godkendes af ejerne. Kan der ikke opnås enighed herom, indskydes i stedet et beløb svarende til forskellen mellem den faktiske gæld og den oprindeligt fastlagte sti for gældsafvikling i 2102. Opgørelsen af en evt. overførsel foretages hvert femte år, og evt. overførsler for den foregående femårige periode fordeles over de følgende fem år. Parterne noterer sig, at Metroselskabet er ved at lave et revideret langtidsbudget, og at der ved enighed mellem parterne kan fastlægges en ny sti mod fuld gældsafvikling i 2102 med udgangspunkt i dette. Herefter kan den fastsatte sti for gældsafvikling ændres hvert femte år ved enighed mellem parterne. Der gøres status for gældsafviklingen første gang i 2030.

Københavns Kommune dækker 2/3 af en evt. nødvendig overførsel, mens staten dækker 1/3. Der fastsættes et loft for den samlede årlige overførsel på 300 mio. kr. og 6 mia. kr. i alt over perioden. Realiseres den fulde overførsel, mødes parterne og vurderer behovet for at udvide loftet inden for den totale samlede gæld på projektet på ca. 11,2 mia. kr. Loftet relaterer sig alene til den beskrevne mekanisme, hvormed almindelige, generelle ejerforpligtelser fortsat vil gælde.

En evt. overførsel til Metroselskabet vil samtidigt kunne omsættes til ejerandele i Metroselskabet. Parterne er derudover enige om, at alle ejere i Metroselskabet i en sådan situation vil få mulighed for at foretage yderligere overførsler til selskabet, der samlet set vil opretholde uændrede ejerandele, såfremt den relevante ejer måtte ønske det (dvs. en mulighed, men ikke en pligt).

#### **Videre proces**

Parterne er enige om, at der på baggrund af nærværende aftale udarbejdes en organiseringslov/ændring af 'Lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S' med forventet vedtagelse i primo 2026, samt at der under forudsætning af gennemførte miljøvurderinger efterfølgende kan vedtages anlægslove for metro M5 og Østlig Ringvej i hhv. 2026 og 2027. Parterne er enige om ved lov at gennemføre de aftalte takststigninger.

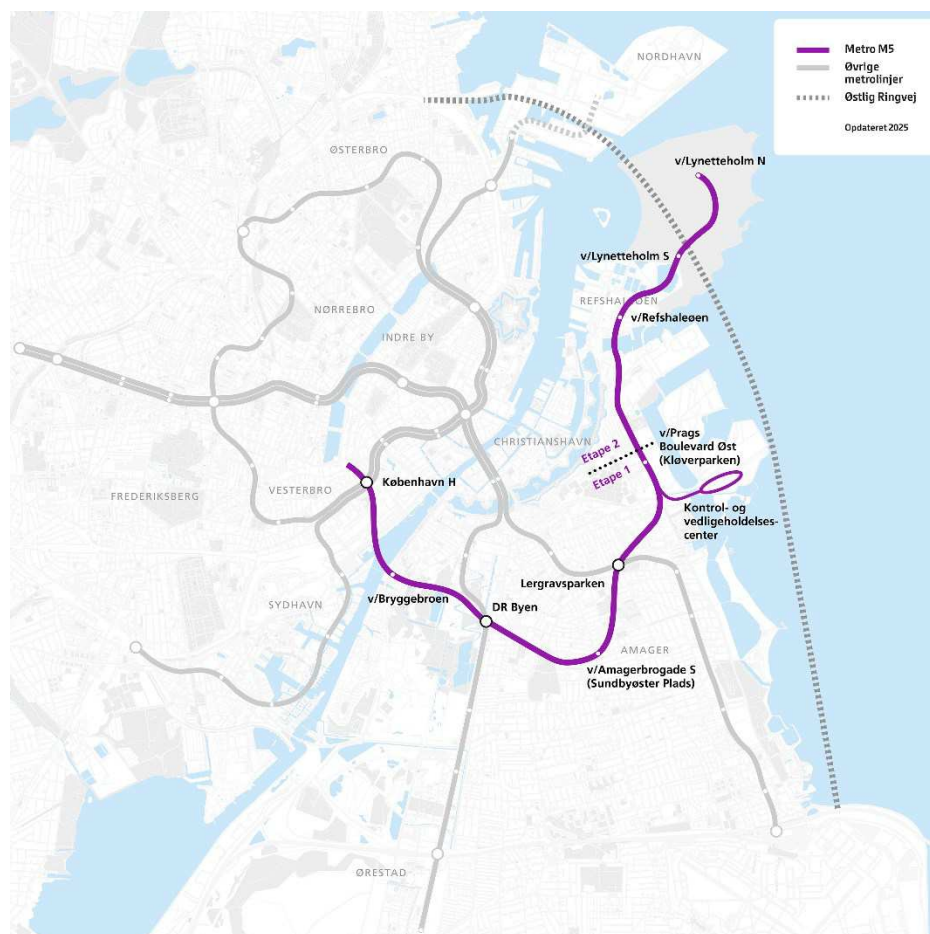
Parterne noterer sig desuden, at anlægslove for infrastrukturen først kan vedtages, når miljøvurderingerne er afsluttede, og der har været offentlige høringer, hvor borgere, erhvervsliv og øvrige interessenter har mulighed for at afgive høringsvar.



## Bilag 1: Metro til Lynetteholm (M5)

Staten og Københavns Kommune er enige om at anlægge en ny selvstændig metrolinje (M5), der skal betjene Lynetteholm samt de øvrige byudviklingsområder i Østhavnen og den centrale del af Amager. M5 anlægges af Metroselskabet I/S og udgør, sammen med Østlig Ringvej, den infrastruktur, der muliggør, at byudviklingen af Østhavnen kan realiseres.

M5 anlægges med 9 stationer; København H, v/Bryggebroen (ved Islands Brygge), DR Byen, v/Amagerbrogade S (ved Sundbyøster Plads), Lergravsparken, v/Prags Boulevard Øst (Kløverparken), v/Refshaleøen, v/Lynetteholm S, v/Lynetteholm N, *jf. nedenstående kort.*



M5 anlægges i to etaper. Første etape anlægges som boret tunnel fra København H til v/Prags Boulevard med forventet driftsættelse i 2036. Stationerne København H, v/Bryggebroen, DR Byen, v/Amagerbrogade S og Lergravsparken anlægges som undergrundsstationer. Stationen v/Prags Boulevard anlægges som en højbanestation med et højbanespor, der

går ned på terræn og tilslutter linjeføringen til et kontrol- og vedligeholdelsescenter, der anlægges på Prøvestenen.

Anden etape anlægges som en højbane fra v/Prags Boulevard Øst til v/Lynetteholm N og forventes idriftsat i 2045. Stationerne v/Prags Boulevard Øst, v/Refshaleøen, v/Lynetteholm S og v/Lynetteholm N anlægges som højbanestationer. Det er muligt for parterne at foretage tilkøb vedrørende linjen, fx at metrolinjen føres i tunnel fra v/Prags Boulevard Øst til stationen v/Lynetteholm N eller fremrykning af anden etape, såfremt den pågældende part anviser finansiering hertil.

M5 kobles sammen med det eksisterende metrosystem, hvor rejsende kan skifte ved stationerne København H (M3/M4) samt DR Byen og Lergravsparken (M1/M2). Den nye metrolinje forventes at have 91.000 daglige påstigere i 2050 og 134.000 daglige påstigere i 2070 og give en samlet vækst i metroen på 78.000 daglige påstigere i 2050 og 124.000 daglige påstigere i 2070.

Linjen forventes at afhjælpe de kapacitetsudfordringer på M1/M2 over havnesnittet, som Metroselskabet forventer vil komme fra 2035 og frem.

De samlede anlægsomkostninger for M5 er 22,6 mia. kr. (2025-priser). Heraf udgør anlægsomkostningerne til første etape 18,7 mia. kr. (2025-priser) og anlægsomkostningerne for anden etape udgør 3,9 mia. kr. (2025-priser). Anlægsoverslagene er inklusiv 30 pct. korrektionsreserve.

Med henblik på yderligere at styrke metronettet indføres desuden en ny takstzone i Nordhavnen, som gør det muligt at forlænge den nuværende Nordhavnsmetro med yderligere to stationer. Den nye takstzone vil virke fra idriftsættelsen af forlængelsen af Nordhavnsmetroen (forventeligt 2030) og vil omfatte stationerne efter den nuværende endestation på Orientkaj.

## Bilag 2: Østlig Ringvej

Staten og Københavns Kommune er, *jf. aftaleteksten*, enige om at anlægge første etape af en ny Østlig Ringvej, der sammen med metrolinjen M5 udgør den infrastruktur, der muliggør, at byudviklingen af Østhavnen kan realiseres. Den første etape af Østlig Ringvej vil forbinde Nordhavn med Lynetteholm, med tilslutningsanlæg (TSA) på Nordhavn (TSA 1) og på Lynetteholm (TSA 2).

Første etape etableres med dobbeltspor samt nødspor og anlægges som en kombination af sænketunnel og nedgravet tunnel mellem Nordhavn og Lynetteholm med forventet ibrugtagning i 2037. Anlægsomkostningerne for første etape er opgjort til ca. 10,5 mia. kr., inkl. 50 pct. korrektionsreserve for sænketunnel og 40 pct. korrektionsreserve for nedgravet tunnel (2025-priser). Anlægsoverslaget vil blive konsolideret i forbindelse med den igangværende miljøkonsekvensvurdering af etappen, som forventes færdig omkring årsskiftet 2026/2027.

Figur 1: Principskitse for første. etape af Østlig Ringvej



Parterne har, *jf. aftaleteksten*, en fælles ambition om at etablere en fuld Østlig ringvej. En fuld Østlig Ringvej vil forbinde Nordhavn med lufthavnen, med forventede tilslutningsanlæg på Nordhavn (TSA 1), på Lynetteholm (TSA 2), ved Prøvestenen (TSA 3) og ved lufthavnen (TSA 4). TSA 1, TSA 2 og TSA 4 er nødvendige for den fulde østlige ringvejs funktionalitet, mens TSA 3 kan vælges til, såfremt den pågældende part anviser finansiering hertil.

En fuld Østlig Ringvej kan bidrage til at føre trafikken uden om det centrale København og dermed flytte trafik væk fra vejene i og omkring Indre By, brokvarterne og havnesnittet. Desuden vil den fulde Østlig Ringvej bidrage til en forbedret adgang til Øresundsforbindelsen og Københavns Lufthavn og aflaste den vestlige omfartsvej Ring 3.

Figur 2: Principskitse for fuld Østlig Ringvej



En anden etape kan anlægges som sænketunnel mellem Lynetteholm og lufthavnen, dog som nedgravet tunnel på Lynetteholm.

Anlægsomkostningerne for en fuld Østlig Ringvej er opgjort til omkring 30 mia. kr. inkl. 50 pct. korrektionsreserve (2025-priser). Såfremt de to etaper ikke anlægges som et samlet projekt, men forskudt, vil der forventeligt være en meromkostning på omkring 1½ mia. kr. Anlægsoverslaget vil blive konsolideret frem mod afrapportering af den igangværende miljøkonsekvensvurdering, der forventes færdig medio 2026 for den fulde løsning og omkring årsskiftet 2026/2027 for første etape.

### Bilag 3: Byudvikling i Østhavnen

Jf. *aftaleteksten*, tilføres selskabet bag byudviklingen en række grunde samt grunde med tilbagekøbsrettigheder i Østhavnen, som i dag ejes af enten By & Havn I/S eller Københavns Kommune. Det omfatter arealer på Quintus, Kløverparken, øvrige havnenære arealer ved Refshaleøen og senere også arealer på selve Lynetteholm. De relevante delområder fremgår af tabel 1. Indskuddet af grunde og rettigheder ændrer ikke ved de nuværende ejerandele i By og Havn I/S.

**Tabel 1**  
**Arealer og etagemeter der ligger til grund for projektøkonomien**

Område	Areal (m <sup>2</sup> )	Bebyggelsestæthed* (pct.)	Etagemeter (m <sup>2</sup> )
Lynetteholm	2.710.000	115	3.116.500
By & Havns grunde på Refshaleøen	276.100	150	414.200
Quintus	40.000	110/185	59.000**
Kløverparken	447.400	150	671.100***
<b>Totalt</b>	<b>3.473.500</b>	<b>-</b>	<b>4.260.800</b>

Anm.: De enkelte grunde med matrikel nr., placering, ejerstatus, arealstørrelse og aftalt omfang af byggeri, jf. *aftalen om byudvikling og infrastruktur* fremgår i appendiks.

\*Bebyggelsestætheder er opgjort inklusive etagemeter til parkering. \*\*Fordelt over to arealer til hhv. bolig og blandet erhverv med hhv. ≈185 B-pct. og ≈110 B-pct. Bidrager med samme værdiskabelse som oprindelige forudsætninger i EY rapporten. \*\*\* Antallet af etagemeter er inkl. grunde, hvor By & Havn I/S og Københavns Kommune i fællesskab ejer tilbagekøbsrettigheder fra 2052.

Medregning og udvikling af disse arealer for 2052 kræver en privatretlig aftale.

Kilde: Københavns Kommune.

EY udarbejdede i 2020 en rapport<sup>1</sup> med en vurdering af det samlede udviklingspotentiale på Lynetteholm, Refshaleøen, Kløverparken og Quintus ud fra antagelser om bl.a. rummelighed og sammensætning af byggeri samt vurderinger af udviklingen i forskellige økonomiske parametre såsom renteniveau og boligpriser. I de fire områder var der antaget en række bebyggelsestætheder, som efterfølgende er kvalificeret, ligesom der er foretaget en række arealkorrektioner til EY-rapportens udgangspunkt.

<sup>1</sup> Undersøgelse af finansiering og organisering af Lynetteholmen, Ernst & Young, maj 2020:

<https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/tru/spm/454/svar/1782400/2394232.pdf> samt Genberegning af finansieringsanalysen, Ernst & Young, juni 2022: <https://www.ttm.dk/media/30dbu4xm/lynetteholm-genberegning-af-finansieringsbidrag.pdf>

Det var desuden en forudsætning i EY-rapporten, at 60 pct. af byggeretterne anvendes til boliger (heraf i alle boligområder 25 pct. almene boliger), 25 pct. til erhverv og 15 pct. til parkering. Københavns Kommune har i efterfølgende kommuneplaner bestemt en parkeringsnorm på 10 pct., hvorefter forudsætningerne i EY finansieringsanalysen fsva. anvendelsesfordelingen blev ajourført med en opskrivning af etagemeter til bolig på 64 pct. og erhverv på 26 pct.

Det er en forudsætning for byudviklingen af området, at bebyggelse følger den udbygning, der er lagt til grund i miljøkonsekvensvurderingen for Metro M5, og som fremgår af tabel 2. Dette genererer byudviklingsindtægter, hvoraf staten har fortrinsret til 19,8 mia. kr. (nutidsværdi<sup>2</sup>), hvilket svarer til statens samlede udlæg til infrastrukturen. Evt. yderligere indtægter udover 19,8 mia. kr. fra byudvikling fordeles efterfølgende til Københavns Kommune og staten baseret på ejerforholdene i By & Havn I/S.

Jf. *aftaleteksten*, forpligter Københavns Kommune sig til efter ansøgning fra selskabet bag byudviklingen at udarbejde kommuneplan og byggeretsgivende lokalplaner, der muliggør realisering af de forudsatte etagemeter, i den forudsatte udviklingstakt og med den forudsatte arealanvendelse for områderne ejet af selskabet bag byudviklingen. Selskabet bag byudviklingen kan, bortset fra kravet om 25 pct. almene boliger, af kommercielle hensyn afvige fra forudsætningerne fsva. arealanvendelsen og udbygningstakten.

**Tabel 2**  
**Udbygning af Østhavnen som forudsat i MKV for M5 inkl. nye aftaleforudsætninger.**

Område	Fuld udbygning, etm (m <sup>2</sup> ).
Refshaleøen	1.200.000
Kløverparken	810.000
Lynetteholm	3.120.000
Quintus	60.000
<b>Sum, akkumuleret</b>	<b>5.190.000</b>

Anm.: Udbygning som forudsat i MKV for M5 inkl. nye aftaleforudsætninger om 115 i bebyggelsestæthed på Lynetteholm samt udvikling af matr.nr. 695 Christianshavns Kvarter, København og Quintus  
Kilde: Københavns Kommune.

<sup>2</sup>Reservationen til det statslige udlæg udbetales løbende. Endnu ikke-afholdte udgifter i reservationen pl-opregnes med anlægsindekset fsva. metroen og vejindekset fsva. Østlig Ringvej. Efter udbetaling forrentes udlægget årligt med en nominel rente på 4,4 pct. nominelt, som løbende nedskrives med de udbetalte dividender, indtil udlægget er tilbagebetalt.



Byudviklingen af Østhavnen vil tage udgangspunkt i mest mulig byudvikling i sammenhæng med de nye metrostationer. Byudviklingen vil dermed starte syd fra, frem mod at den første station i Østhavnen på Kløverparken åbner i 2036. Byudviklingen følger M5-udbygningen, og områderne omkring Refshaleøen og Lynetteholm vil blive byudviklet frem mod metroåbning på Refshaleøen og Lynetteholm i 2045. Den fulde udbygning af Østhavnen forventes færdig omkring 2070.

Udbygningstakten fremgår af tabel 3. *Jf. aftaleteksten*, kan udbygningstakten enkelte år afvige fra den forudsatte udbygningstakt, såfremt selskabet bag byudviklingen af kommercielle hensyn ønsker at justere takten.

**Tabel 3**  
**Udbygningstakt i Østhavnen som forudsat i MKV for M5 inkl. nye**  
**aftaleforudsætninger**

Akkumuleret udbygning (m <sup>2</sup> )	Etagemeter Lynette- holm (m <sup>2</sup> )*	Etagemeter i alt (m <sup>2</sup> )	Pct.
År			
2035	-	530.000	10,2
2040	170.000	1.030.000	19,8
2045	415.000	1.650.000	31,8
2050	655.000	2.255.000	43,4
2055	1.215.000	3.185.000	61,4
2060	1.780.000	3.850.000	74,2
2065	2.340.000	4.410.000	85,0
2070+	3.120.000	5.190.000	100,0

Anm.: Udbygningstakt som forudsat i MKV for M5 inkl. nye aftaleforudsætninger om 115 i bebyggelsestæthed på Lynetteholm samt udvikling af matr.nr. 695 Christianshavns Kvarter, København og Quintus. \*Kolonnen angiver minimumsudbygning på Lynetteholm, idet der kan udbygges yderligere, såfremt dette vurderes hensigtsmæssigt kommercielt.

Kilde: Københavns Kommunes beregninger pba. forudsætninger fra MKV for M5.



## Appendiks – Oversigt indskudte grunde og grunde med rettigheder

Af tabel 1 fremgår grundenes ejerstatus, arealstørrelse og aftalt omfang af byggeri, *jf. aftalen om byudvikling og infrastruktur*. Grundenes placering kan ses på matrikelkort i appendiks.

**Tabel 4**  
**Grunde, der ejes af Københavns kommune og By & Havn I/S**

Område	Grundejer	Grundareal (m <sup>2</sup> )	Bebyggelses-tæthed (pct.)	Etagemeter (m <sup>2</sup> )
<b>Kløverparken</b>		<b>106.536</b>		<b>159.804</b>
Matr.472b	By & Havn	2.049	150	3.074
Matr. 499	By & Havn	1.868	150	2.802
Matr. 500	By & Havn	2.509	150	3.764
Matr. 501	By & Havn	3.686	150	5.529
Matr. 502	By & Havn	6.667	150	10.001
Matr. 542	Københavns Kommune	1.577	150	2.366
Matr. 543	Københavns Kommune	77.127	150	115.691
Matr. 548	Københavns Kommune	11.053	150	16.580
<b>Quintus</b>		<b>40.000</b>		<b>59.000</b>
Del af matr. 536 (areal på ca. 20.000 m <sup>2</sup> udmatrikeres til erhvervsbyggeri)	Københavns Kommune	20.000	110	22.000
Del af matr. 536 (areal på ca. 20.000 m <sup>2</sup> udmatrikeres til boligbyggeri)	Københavns Kommune	20.000	185	37.000
<b>Refshaleøen</b>		<b>276.160</b>		<b>414.240</b>
Matr. 432	By & Havn	37.384	150	56.076
Matr. 550	By & Havn	21.789	150	32.684
Matr. 694	By & Havn	147.154	150	220.731
Matr. 695	By & Havn	69.833	150	104.750
<b>Lynetteholm</b>		<b>2.710.000</b>	<b>115</b>	<b>3.116.500</b>
<b>Total ex. Lynetteholm</b>		<b>422.696</b>		<b>633.044</b>
<b>Total m. Lynetteholm</b>		<b>3.132.696</b>		<b>3.749.544</b>

Kilde: Københavns Kommune

**Tabel 5**  
**Grunde med tilbagekøbsrettigheder, der ejes af Københavns kommune og By & Havn I/S**

Område	Grundejer	Grundareal (m <sup>2</sup> )	Bebyggelses-tæthed (pct.)	Etagemeter (m <sup>2</sup> )
<b>Kløverparken, Skanska*</b>		<b>285.058</b>		<b>427.587</b>
Matr. 400	Skanska		150	
Matr. 466	Skanska		150	
Matr. 467	Skanska		150	
Matr. 468	Skanska		150	
Matr. 470	Skanska		150	
Matr. 471	Skanska		150	
Matr. 518	Skanska		150	
Matr. 533	Skanska		150	
<b>Kløverparken, Kløvermarken A/S</b>		<b>55.824</b>		<b>83.736</b>
Matr. 491	Kløvermarken A/S		150	
<b>Total</b>		<b>340.882</b>		<b>511.323</b>

Anm: \*Bygma har frikøbt matr. 473. Københavns Kommune og By og Havn ejer nu en tillægskøbesumsklausul på grunden. Tillægskøbesummsrettigheden overføres til forretningsområdet Lynetteholm i By & Havn til en værdi af 0 kr., da det ikke kan forudsiges, om og hvornår en tillægskøbesummsbetaling vil finde sted.

Kilde: Københavns Kommune

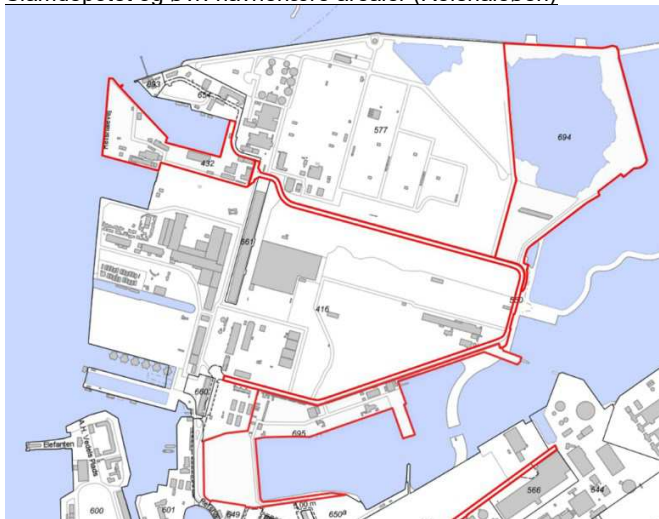
**Kortudsnit med markering af matrikler, der indskydes i selskabet**

Lynetteholm

Lynetteholm er ikke udmatruleret.



Slamdepotet og øvr. havnenære arealer (Refshaleøen)





## Bilag 4: Sti for gældsafvikling

Jf. *aftaleteksten*, fastlægges der med aftalen en sti, som Metroselskabets gældsafvikling som minimum skal holdes på ift. at sikre fuld gældsafvikling i 2102, som er definerende for forpligtelsen til at lave overførsler til Metroselskabet. Den fastlagte sti for gældsafvikling fremgår af tabel 1.

**Tabel 1**  
**Fastlagt sti for gældsafvikling ved anlæg af M5**

År	Nettogæld (mia. kr., løbende priser)
2025	34,0
2030	36,3
2035	46,8
2040	49,3
2045	53,5
2050	51,4
2055	54,2
2060	53,1
2065	54,4
2070	58,5
2075	58,9
2080	53,8
2085	51,1
2090	40,1
2095	28,7
2100	6,4
2102	0

Anm.: Tabellen er baseret på beregninger fra Metroselskabet inkl. anlæg af M5. Der er forudsat, at Metroselskabet finansierer sammenlagt 11,2 mia. kr. til M5. Opgørelsen er baseret på de eksisterende linjer M1/M2/M3/M4, såvel som M5 fra KBH H til Lynetteholm. Prisudvikling, rente mm. er baseret på de samme forudsætninger som ligger til grund for Metroselskabets gældende langtidsbudget (langtidsbudget 2025)

Kilde: Metroselskabet