



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 incitament
- 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*