



Projektforslag

24. maj 2023

Screeningsanalyse: Perspektiver og muligheder for fremtidig udbygning af metronettet

I forbindelse med den politiske behandling af udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurdering af metrolinjen M5 er der i Københavns Kommune et ønske om at undersøge mere metro.

Fra Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 21. februar 2023 indgår følgende i protokolbemærkning afgivet af Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Radikale Venstre, SF, Venstre og Liberal Alliance:

”Men vi ønsker mere metro i København end M5. Vi er derfor enige om at igangsætte en undersøgelse af perspektiver og muligheder for fremtidig udbygning af metronettet, så der kommer metro til alle bydele, og det bliver endnu lettere at transportere sig med kollektiv trafik på tværs af København. Det kan f.eks. være metro til Nordvest/Bispebjerg, Brønshøj-Husum, Valby, Amager, Frederiksberg og Hvidovre. Det er også muligt at videreføre linjen til Malmø, såfremt der findes ekstern finansiering til dette. Undersøgelsen af perspektiver og muligheder for metroudbygninger kan med fordel koordineres med den kommende Kommuneplan 2024. Vi er meget opmærksomme på, at mere metro i København er investeringer i milliardklassen, der kræver finansiering. Som en del af undersøgelsen vil vi derfor have undersøgt forskellige finansieringsmodeller for metroudbygning, herunder ved byudvikling og fortætning i de områder metroen skal betjene.”

Formål

På baggrund af ovenstående er formålet med screeningsanalysen at undersøge mulighederne og økonomien i fremtidige udbygninger af metronettet. Formålet er derudover at belyse mulighederne for metro til alle bydele i Københavns Kommune og til nabokommuner samt Malmø.

Indhold og fremgangsmåde

Der foretages en indledende afklaring af hvilke linjeføringer, antal stationer og stationsplaceringer, som er relevante for screeningsanalysen. Dette tager afsæt i protokolbemærkningen jf. ovenfor, tidligere afrapporterede screeningsanalyser, eksisterende datagrundlag eksempelvis om stationsnærhed, antal mål (prikkort), erfaringer fra tidligere analyser samt muligheden for at betjene særlig mål som hospitaler, trafikknudepunkter mm.

Pba. oplæg fra Økonomiforvaltningen og Metroselskabet udvælges forventeligt 6-8 linjer, der kan indgå i den egentlige screeningsanalyse.

Screeningsanalysen vil omfatte følgende:

- Analyse af forventeligt 6-8 forskellige linjeføringer inkl. stationsplaceringer. I dette indgår forlængelser af eksisterende metrolinjer og afgreningsmuligheder på M5.
- Fastlæggelse af driftskoncept for de forskellige linjer. Der vil være forskel i mulighederne for nye linjer og afgreninger/forlængelser, hvor kapacitet i eksisterende Kontrol- og vedligeholdelsescentre (KVC) skal vurderes. For nye linjer vil der være behov for et nyt KVC.
- Bystrategisk analyse
- Gennemførelse af passagerprognoser, der sammenligner linjeføringer.



- Overordnet afdækning af trafikale konsekvenser (f.eks. konsekvenser for antal ture med personbil og øvrig kollektiv trafik, herunder betydning for kapacitet i det samlede metrosystem).
- Beregning af anlægs- og driftsøkonomi (inkl. 50 pct. korrektionsreserve).
- Beregning af forventet ejerindskud (restfinansiering)
- Beregninger af klimaaftryk
- Følsomhedsberegninger - bl.a. med øget byudvikling og fortætning. For denne følsomhedsberegning udarbejdes også restfinansiering.

Passagerprognoserne gennemføres i trafikmodellen OTM-version 7.3. Forudsætningsgrundlaget tager udgangspunkt i det forudsætningsgrundlag, som bl.a. anvendes til udredning af M5 til Lynetteholm.

Resultater præsenteres i form af en teknisk rapport/notat (ca. 100 sider) samt en kortere resumérapport med beskrivelse af fordele og ulemper ved de mulige linjeføringer. Afrapporteringen vil endvidere indeholde tabeller og figurer, der oversigtligt illustrerer resultaterne.

Organisering

Der nedsættes en styregruppe bestående af Københavns Kommune (formand) og Metroselskabet.

Der nedsættes desuden en arbejdsgruppe bestående af fagpersoner fra Københavns Kommune og Metroselskabet. Derudover inviteres Frederiksberg Kommune og Transportministeriet som medejere af Metroselskabet med i arbejdsgruppen som observatører. Øvrige relevante aktører inviteres til at bidrage til undersøgelsen, når dette vurderes relevant.

Metroselskabet sekretariatsbetjener de to grupper og forestår projektledelsen af screeningsanalyse, herunder indkøber og styrer eksterne konsulenter samt evt. involvering af andre relevante trafikelskaber.

Tidsplan

Screeningsanalysen kan igangsættes i andet halvår af 2023 og forventes at tage ca. 1½ år fra igangsættelse. Der udarbejdes en nærmere tids- og arbejdsplan ved opstart af arbejdet.

Økonomi

Metroselskabets indledende budgetsøn er, at screeningsanalysen kan gennemføres for ca. 2 mio. kr.

Beløbet skal finansiere Metroselskabets timeforbrug samt eksterne rådgivere til bl.a. passagerprognoser.