



Til Økonomiudvalget

(Til orientering)

22. maj 2019

Svar på spørgsmål fra ØU den 14. maj 2019 vedr. metrobetjening af Lynetteholmen

Sagsnr.
2019-0138274

Dokumentnr.
2019-0138274-2

Baggrund

Økonomiudvalget blev på møde den 14. maj 2019 forelagt notat om, hvilke linjeføringer, der indgår i den tekniske udredning vedr. metrobetjening af Lynetteholmen. Dette gav anledning til en række spørgsmål, som Metroselskabet har besvaret i vedlagte notat ”Spørgsmål fra Københavns Kommunes Økonomiudvalg om linjer i den tekniske udredning af metrobetjening af Lynetteholmen”.

Sagsbehandler
Catrine Biering

Ingen yderligere metrolinjeføringer analyseres i københavnersporet

I forlængelse af mødet den 19. februar om københavnersporet for Lynetteholmen fik Borgerrepræsentationens partier tilsendt en oversigt over de fremsatte analyseønsker med opfordring til at vende tilbage, hvis analyseønsker ikke indgik på listen. Samtidig fik partierne tilsendt et notat om, hvilke linjeføringer, der allerede indgik i forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholmen.

Oversigten over analyseønsker var udgangspunkt for prioritering af analyser i københavnersporet i overførselssagen. Ingen partier vendte tilbage med ønsker til yderligere linjeføringer til belysning, og der analyseres derfor ikke ekstra metrolinjeføringer i københavnersporet.

Metro Havnering

I forbindelse med behandlingen af KIK2 den 22. november 2018 besluttede Borgerrepræsentationen, at Københavns Kommune skal arbejde for en ny metrostrækning over havnesnittet, med implementering frem mod 2035, og videre frem mod en Metro Havnering med implementering omkring 2050. Det blev samtidig besluttet, at metrostrækningen over havnen skal indgå i forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholmen.

Den østlige og sydlige del af Metro Havneringen i KIK2 kører fra København H over Nordøstamager til Refshaleøen og videre til Østerport.

Kombinationen af linjerne E og H, der indgår i den tekniske udredning af metrobetjening af Lynetteholmen, kører fra København H over Nordøstamager, Refshaleøen og Lynetteholmen til Østerport. Det er således en tilpasset udgave af KIK2's Havnering på samme strækning, idet den er udvidet med betjening af Lynetteholmen.

Team Mobilitet

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen
1
1550 København V

EAN nummer
5798009800176

Anlægsoverslaget for den østlige og sydlige del af Metro Havnering fra København H over Refshaleøen til Østerport blev i KIK2 beregnet til 24,5 mia. kr. inkl. 50% korrektionstillæg.

Prisen for samme strækning, inkl. dækning af Lynetteholmen, er endnu ikke opgjort i den igangværende udredning, idet der indtil nu er regnet på to strækninger (E og H), der overlapper hinanden. I den videre proces vil der blive udarbejdet anlægsoverslag for hele den kombinerede linjeføring fra København H over Refshaleøen og Lynetteholmen til Østerport, samt for forskellige etapeopdelinger af strækningen, hvilket fremgår af Metroselskabets notat.

Bilag

- Notat fra Metroselskabet: Spørgsmål fra Københavns Kommunes Økonomiudvalg om linjer i den tekniske udredning af metrobetjening af Lynetteholmen



Notat

Emne: Spørgsmål fra Københavns Kommunes Økonomiudvalg om linjer i den tekniske udredning af metrobetjening af Lynetteholmen

Fra: Metroselskabet

Til: Københavns Kommunen, Økonomiforvaltningen

Dato: 22. maj 2019

Københavns Kommune har henvendt sig til Metroselskabet med nedenstående spørgsmål om metrobetjening af Lynetteholmen. Forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholmen er delt op i følgende tre faser 1) Forberedende fase, 2) Teknisk udredning og 3) Økonomi, rapportering og granskning. Den forberedende fase er netop afsluttet ultimo april, og spørgsmålene er stillet som opfølgning på et orienteringsnotat om linjeføringer i forundersøgelsens tekniske udredning, som Københavns Kommune har udarbejdet til kommunens Økonomiudvalg.

Orienteringsnotatet af 8. maj 2019 kan findes på følgende link:

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/23126612-32192988-1.pdf>

Kommunen har anmodet om svar på følgende:

- *Kan linje E fortsættes til Nordhavn?*

Svar: Linje E (fra København H til Lynetteholmen) vil anlægsteknisk godt kunne forlænges til Nordhavn, hvis den nordlige station på Lynetteholmen anlægges som en tunnelstation frem for en højbanestation. I forundersøgelsens forberedende fase har der været forudsat en højbanestation.

Det skal dog bemærkes, at der i forundersøgelsens forberedende fase er undersøgt linjeføringer fra Lynetteholmen til Levantkaj, Nordhavn Station og Østerport. Linjeføringerne til Levantkaj og Nordhavn er valgt fra på baggrund af en samlet vurdering af linjernes fordele og ulemper. I en sammenligning af disse tre linjeføringer falder linje H til Østerport bedst ud på de trafikale og anlægsmæssige parametre, som er anvendt i analysen. Dette skal bl.a. ses i lyset af, at linjen forbinder Lynetteholmen direkte med et stort trafikalt knudepunkt på Østerport, og giver dermed de kommende beboere og medarbejdere på Lynetteholmen hurtigere rejsetid til et af hovedstadens centrale knudepunkter.

Indledende vurderinger viser desuden et beskedent behov for en forbindelse mellem Lynetteholmen og Nordhavn. Således viser trafikmodelberegninger, at kun 6 pct. af det samlede antal ture fra Lynetteholmen går til Nordhavn.



- *Er en havnering videre til Østerport, Rigshospitalet og København H mulig med de linjeføringer til Lynetteholmen, der udredes?*

Svar: En egentlig havnering er kun mulig med en kombineret linjeføring E (fra København H til Lynetteholmen) og H (fra Lynetteholmen til Østerport). Linjeføring B (fra Nordhavn til Lynetteholmen og videre til Refshaleøen og Kløverparken) er en forlængelse af M4, og kan således ikke anlægges som en ny selvstændig havnering. Linje E og H vil i udredningen blive analyseret samlet som en linjeføring med mulighed for etapeopdeling.

- *Prisoverslag fra screeningen på de tre linjeføringer, der udredes*

Svar: Anlægsoverslag for de i orienteringsnotatet tre omtalte linjeføringer er anført nedenfor.

Anlægsoverslaget er udarbejdet på screeningsniveau og afspejler linjens længde, antal stationer, antal tog mm. Det skal bemærkes, at der for linjeføring B ikke er indarbejdet en besparelse ved *ikke* at anlægge den planlagte linjeføring "Lille Spørgsmålstegn" i Nordhavn jf. Borgerrepræsentationens beslutning om metroudbygning i Nordhavn fra juni 2016. Der er således heller ikke indregnet værditab for By & Havn, som følge af mindre dækning/betjening af Nordhavn, hvis Lille Spørgsmålstegn bortfalder.

Linjeføringerne E og H vil i det videre arbejde blive udredt som én kombineret linje med mulighed for etapeopdeling, idet begge linjeføringer har stationer i samme korridor fra Kløverparken til Lynetteholmen, og idet analysen i den forberedende fase viste fordele ved at komme til det trafikale knudepunkt Østerport. Anlægsoverslagene for Linje E og H kan dog ikke umiddelbart sammenlægges, idet der netop er tale om et vist overlap. Fremadrettet vil der blive udarbejdet anlægsoverslag for hele den kombinerede linjeføring fra København H til Østerport, men også for forskellige etapeopdelinger af strækningen.

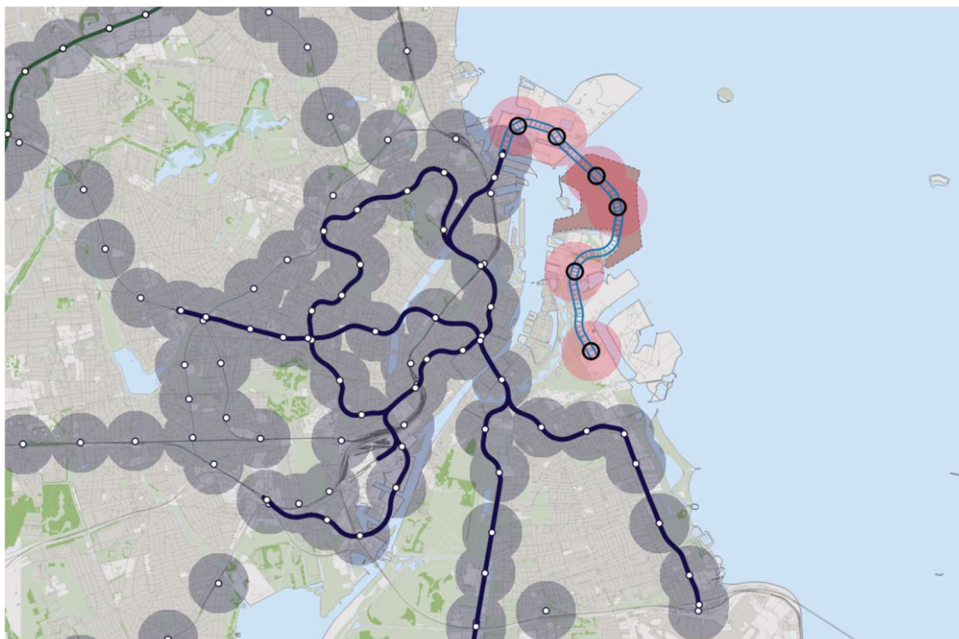
Linjeføringerne i den tekniske udredning med den kombinerede linjeføring E/H samt linjeføring B fremgår af kortene nedenfor.

Anlægsoverslag (inkl. 50 pct. reserve og 2019-priser)	
Linje B: Forlængelse af Nordhavnsmetroen til Lynetteholmen*	Ca. 7 mia. kr.
Linje E: København H – Lynetteholmen	Ca. 17 mia. kr.
Linje H: Østerport – Kløverparken	Ca. 10 mia. kr.

* Anlægsoverslaget for linje B er for en forlængelse af Nordhavnsmetroen til Lynetteholmen, som den fremgår af kortet i orienteringsnotatet af 8. maj 2019. I den tekniske udredning analyseres det om linjen bør forlænges til Refshaleøen eller Kløverparken jf. kortet nedenfor.



Linje B (Forlængelse af M4)



Kombineret linje E og H (M5 – København H – Østerport)

