



Notat

Emne: M5 Vest (1. etape) – nøgletal

Dato: August 2022

I notatet indgår økonomiske og passagermæssige nøgletal for M5 Vest (1. etape) jf. omtalen i VVM-ansøgningen af 20. juni 2022. Nøgletal og resultater er baseret på udredningen fra august 2020 og tilknyttede analyser.

Notatets udgangspunkt er en løsning, hvor kontrol - og vedligeholdelsescenter (CMC) er placeret på Lynetteholm. I ansøgningen indgår, at kontrol - og vedligeholdelsescenter (CMC) er placeret på Prøvestenen. Dette er dog ikke undersøgt på udredningsniveau. Der vil være en merpris ved flytte kontrol - og vedligeholdelsescenter (CMC) til Prøvestenen, da der skal etableres et afgreningsspor på højbane og teknikspor fra Refshaleøen til Prøvestenen. Flytningen af kontrol - og vedligeholdelsescenter (CMC) fra Lynetteholm frigør dog også areal på Lynetteholm, der kan anvendes til byudvikling.

Linjeføring og stationer

M5 Vest (1. etape) forbinder Lynetteholm med trafikknudepunktet Østerport. Linjen er undersøgt med en løsning med 4 stationer, hvor strækningen Østerport – Refshaleøen med 2 stationer åbner i 2035, og strækningen med stationerne v/ Lynetteholm S og v/ Lynetteholm N åbnes i 2045.

Indtil denne strækning åbner vil stationen v/Refshaleøen betjene passagerer fra den sydlige del af Lynetteholm, som også er det område, der forventes at blive byudviklet først.

Linjen M5 Vest (1. etape) løser ikke kapacitetsudfordringen på tværs af havnen.

Linjen er i tunnel under havnen fra Østerport til Refshaleøen, hvor den kommer op på en rampe vest for stationen. Herefter fortsætter den på højbane til v/ Lynetteholm N. Der er i de økonomiske og trafikale beregninger forudsat en frekvens på 180 sekunder i myldretiden. Til sammenligning er frekvensen på M1 eller M2 (dvs. strækningerne mellem Christianshavn og Vestamager eller Lufthavnen) i myldretiden 212 sekunder i dag. Det vil være teknisk muligt at øge frekvensen til eksempelvis 90-100 sekunder, når behovet for mere kapacitet opstår (kræver dog indkøb af flere tog).

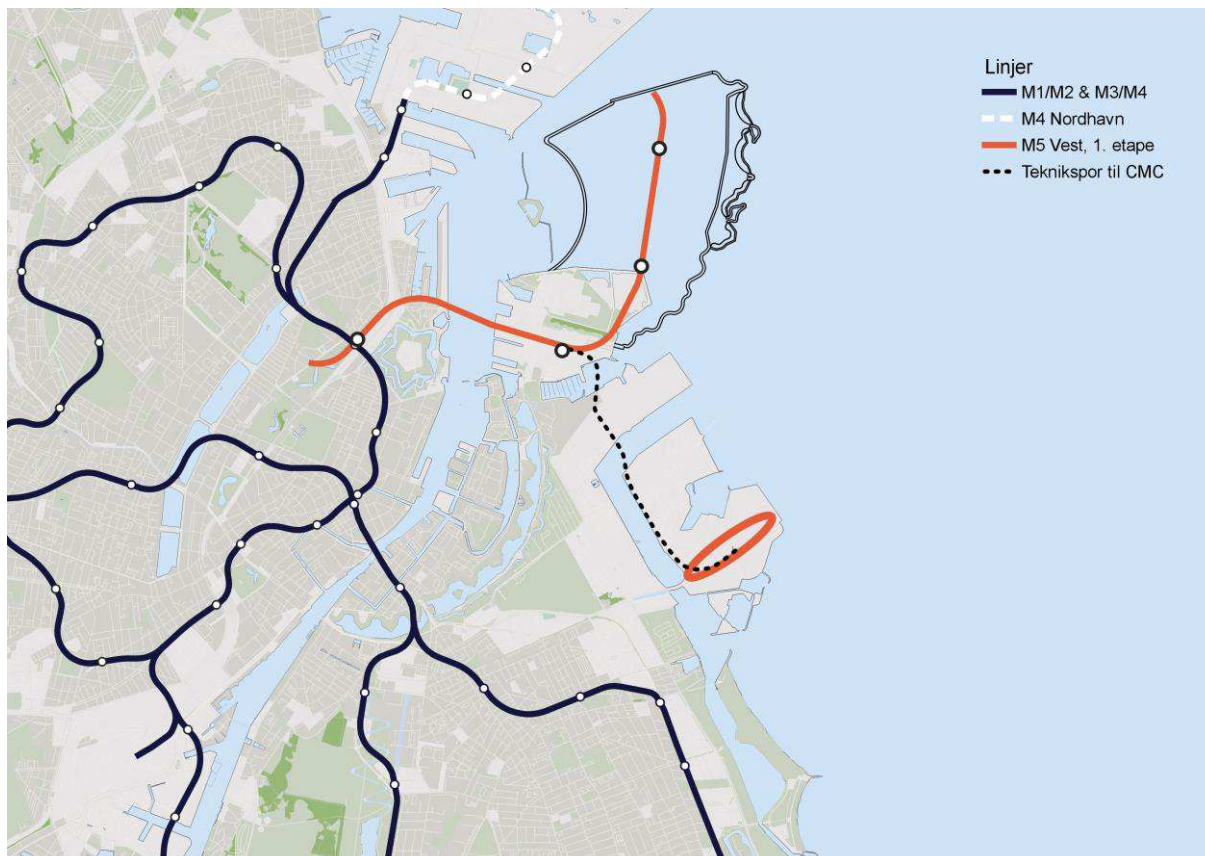
Det vil være muligt at forlænge linjen fra Østerport vest om søerne til betjening af bl.a. v/Rigshospitalet og v/Stengade videre til København H og videre til Amager, som beskrevet i udredningen.

Linjen har 4 stationer:

- Østerport – undergrundsstation (Mulighed for omstigning til M3/4 via fælles concoursniveau samt til S-tog, Re-tog og fjerntog)
- v/Refshaleøen – højbanestation
- v/Lynetteholm S – højbanestation

- v/Lynetteholm N – højbanestation

Der etableres afgreningsspor på højbane og teknikspor fra Refshaleøen til Prøvestenen.
Linjeføring fremgår af kortet nedenfor:



Figur 1: Linjeføring for metro M5, orange linje (M5 Vest 1. etape), med kontrol - og vedligeholdelsescenter (CMC) på Prøvestenen

Passagerer og rejsetider

Det er beregnet at linjen i 2035 vil få ca. 9.500 påstigere på linjen, og ca. 8.600 merpåstigere i det samlede metrosystem.

Det forholdsvist lave antal påstigere skyldes, at linjen alene betjener nye områder på Refshaleøen og Lynetteholm, og der i 2035 er forudsat en beskeden byudvikling på Refshaleøen og ingen byudvikling på Lynetteholm.

Der vil være 10.000 beboere, arbejdsplads- og studiepladser, der med linjen får stationsnærhed i 2035. Det vil sige, at de efter linjen er anlagt, vil få mindre end 600 m til den nærmeste station.

Rejsetider fra v/Refshaleøen til Østerport er beregnet til 2 min., til København H (med skift til M3) 10 min. og til Københavns Lufthavn (med skift til M3 og M2) 25 min.

De 2 største – og eneste - stationer på den nye linje vil i 2035 være, hvor daglige påstigertal er ekskl. påstigere på eksisterende stationer:

1. Østerport med 4.800 daglige påstigere
2. v/Refshaleøen 4.800 daglige påstigere



Til sammenligning havde Lindevang i 2019 i gennemsnit ca. 3.900 daglige påstigere på hverdage, og Vestamager havde i 2019 i gennemsnit ca. 4.800 daglige påstigere på hverdage.

Passagertal fra 2019 er anvendt som sammenligningsgrundlag pga. Corona nedlukningerne i 2020 og 2021.

Økonomiske nøgletal

Det samlede restfinansieringsbehov for linjen er beregnet til 5,5 mia. kr. (2020-priser).

Restfinansieringsbehovet for den første strækning er isoleret set 6,2 mia. kr., mens delstrækningen med stationerne v/ Lynetteholm S og v/ Lynetteholm N, bidrager med en restfinansieringsgevinst på 0,7 mia. kr., når den forudsættes etableret i 2045. Der indgår ikke udgifter til at flytte kontrol - og vedligeholdelsescenter (CMC) til Prøvestenen samt afgreningsspor på højbane og teknikspor.

Linjen bidrager ikke til en aflastning og håndtering af kapaciteten på M1/M2. Der frigøres således ikke midler i Metroselskabets langtidsbudget.

De økonomiske nøgletal fremgår af tabel 1 nedenfor:

Tabel 1

Anlæg	-7.500
Reinvestering	-300
Nettodriftsoverskud	2.400
Håndtering af kapacitet på M1/M2	0
Restfinansieringsbehov	-5.500

I mio. kr., ekskl. moms, 2020-priser, tilbagediskonteret til 2025. inkl. 30 pct. korrektionsreserve.