

Notat

Emne: Baggrund for at igangsætte en udredning om Metro til Nordhavn

Dato: 15. april 2011

Bestyrelserne i By & Havn og Metroselskabet har besluttet at igangsætte en fælles udredning om en Metrolinje til Nordhavn. Den foreslåede linje omfatter en afgrening fra Cityringen mellem Østerport og Trianglen, en undergrundsstation ved Nordhavn Station og en højbanestation på Trælstholmen i Nordhavnen.

Baggrunden for at igangsætte udredningen nu er, at der er væsentlige fordele ved at anlægge en evt. metrostrækning i direkte forlængelse af anlægget af Cityringen. Ejerne af de to Selskaber er alene blevet orienteret om arbejdet, men har på nuværende tidspunkt ikke truffet nogen beslutninger.

Anlægges Nordhavnslinjen i direkte forlængelse af anlægget af Cityringen, er det vurderingen, at der kan opnås en besparelse på i størrelsesordenen 300 mio. kr. Dette skyldes bl.a., at:

- Afgreningen fra Cityringen relativt enkelt kan etableres ved at tilpasse et sporskiftekammer på Cityringen
- Den eksisterende arbejdsplads ved Sortedams Sø kan genbruges
- Anlæg der er fælles med Cityringen som fx kontrol og vedligeholdelsescenteret kan dimensioneres korrekt fra starten uden senere ombygning
- Ekstra togmateriel og specifikke systemer kan indkøbes som led i en allerede igangsat produktion
- Projektets samlede organisation er på plads og kan genbruges i en samlet set kortere periode

Integrationen med Cityringen betyder derudover, at:

- der ikke skal etableres et selvstændigt, udgifts- og pladskrævende kontrol- og vedligeholdelsescenter for Nordhavnslinjen på udbygningsarealerne i Nordhavnen.
- passager fra hele Cityringen får nem adgang til Nordhavn – herunder at rejsetiden fra Indre by til Nordhavn bliver ganske kort.

Såfremt linjen til Nordhavn først bygges på et tidspunkt, hvor Cityringen er taget i drift, vil driften på Cityringen skulle afbrydes i en længere periode for at blive sammenbygget med en Nordhavnslinje. Dette vil betyde et større passager- og indtægtstab for Metroselskabet, som vil påvirke Selskabets tilbagebetaling af Cityringen.

Det er endvidere forbundet med store fordele for udviklingen af Nordhavnen, hvis Metro til Nordhavnen etableres i forbindelse med Cityringen:

- Hvis linjen etableres sammen med Cityringen, vil perioden med arealreservationer kunne begrænses.
- Anlægsarbejdets gener for de kommende beboere og arbejdspladser begrænses.
- Investorer har sikkerhed for, at der etableres en højklasset kollektiv trafikløsning, der gør det attraktivt at bo eller arbejde i Nordhavnen.

Endelig forventes der at være en miljømæssig gevinst ved, at Metrolinjen er etableret inden Nordhavn er udbygget, og dermed inden beboere og pendlere har vænnet sig til at benytte bilen som transportmiddel.

For at realisere fordelene – er det vurderingen – at ejerne skal godkende anlæggelsen af Nordhavnslinjen senest medio 2013. Det forudsætter derudover, at ejerne giver Metro-selskabet hjemmel til primo 2012 at afholde udgifter til tilpasning af Cityringen, forundersøgelser samt indledende projektering. Udredningen er tænkt som grundlaget for ejernes beslutning. Den overordnede tidsplan ser foreløbigt således ud:

- Efterår 2011 Udredning afrapporteres til ejerne
- Ultimo 2011 Ejerne giver MS hjemmel til at afholde udgifter til tilpasning af Cityringen, forundersøgelser og indledende projektering
- Juni 2012 Ændringslov samt hjemmel til at afholde udgifter til anlæg og restprojektering vedtaget
- Juni 2013 Københavns Kommune vedtager kommuneplanstillæg med VVM og lokalplan samt indstilling til transportministeren
- August 2013 Transportministeren godkender indstilling
- Ultimo 2019 Metro til Nordhavn åbner

Det umiddelbare skøn er, at det vil koste 2-3 mia. kr. at anlægge en første etape af Nordhavnslinjen. Foreløbige skøn tyder også på, at passagerindtægterne vil blive betydelige. Ligeledes indgår det i arbejdet at afdække mulighederne for at finansiere via grundejerbidrag og anden privat finansiering, f.eks. OPP.

Nedenstående tabel viser en meget foreløbig vurdering af restfinansieringsbehovet. Som led i udredningsarbejdet vil tallene blive opdateret.

	Før ny anlægsbudgettering	Med ny anlægsbudgettering ²
Finansieringsbehov ³	-2.000	-2.900
Nettodriftsoverskud	1.100	1.100
Ejendomsbidrag	1.200	1.200
Evt. OPP-bidrag	?	?
Restfinansieringsbehov (+overskud/-underskud)⁴	400	-600

Noter:

1. Nutidsværdierne er beregnet med en realrente på 3 pct. over 99 år.
2. Der er lagt 50 pct. til anlægsomkostningerne (korrektionstillægget K1).
3. Heri indgår reinvesteringer med en nutidsværdi på ca. -150/-220 mio. kr.
4. Forskellen på "Restfinansieringsbehov" og summen af de ovenstående tal skyldes afrunding.

