

# Metrolinjen M5

- Historien bag M5
- Byggefasen af M5
- Driften af M5



# Metro og byudvikling

Med Ørestadsloven i 1992 blev indført det princip, at metrobyggeri alene skal finansieres via billetindtægter og salg af offentlige byggegrunde (byggeretter).

Metroselskabet står for anlæg, driften og billetindtægter. By & Havn skal medfinansiere og har fået alle arealerne og skal sælge til max pris

Metroselskabet: Kbh 50%, Stat 42%, Fr.berg 8%.

By&Havn: Kbh 95%, Stat: 5%.



# Metro og byudvikling

Hentet fra ministersvar jan 2024

Til og med 2023 er brugt 48 mia. kr. på metrobyggeriet

Metroselskabet har haft billetindtægter på 14,6 mia. kr. og har en gæld på 38 mia. kr. (for få passagerer)

By&Havn har solgt byggeretter for ca 15 mia. men har brugt min 8 mia. på at byggemodne arealerne. De mange solgte arealer i Ørestaden, Sydhavnen, Nordhavnen, Islands Brygge siden 1992 har således bidraget med (max) 7 mia. kr. til metroudgifterne. De har ultimo 2022 en gæld på 13 mia. kr.

Problem: Billetter og grundsalg nedbringer ikke gælden.  
Kbh's andel i gæld = 31 mia kr.

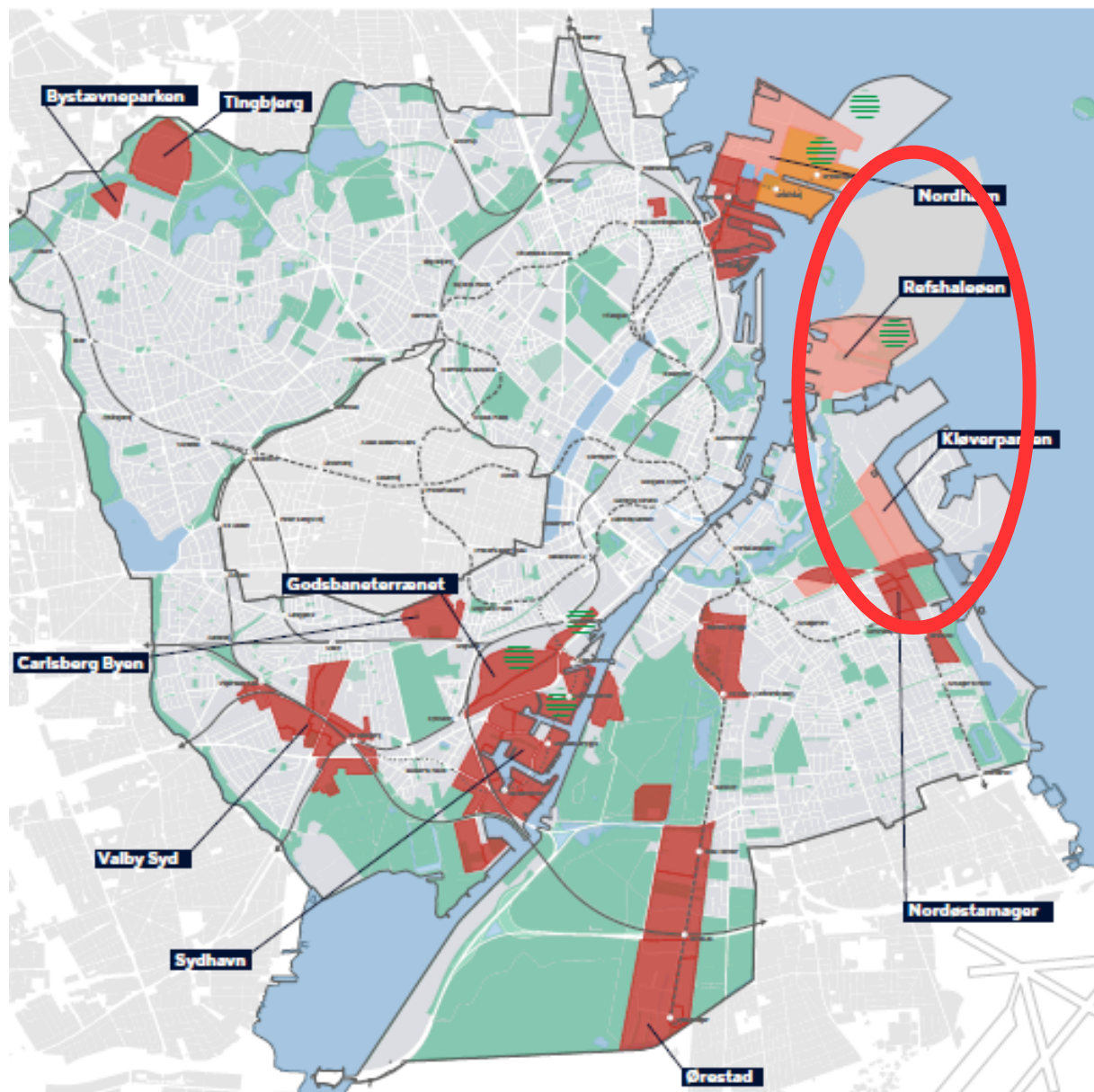


# Metro og byudvikling

M5 er en integreret del af Lynetteholm-projektet.



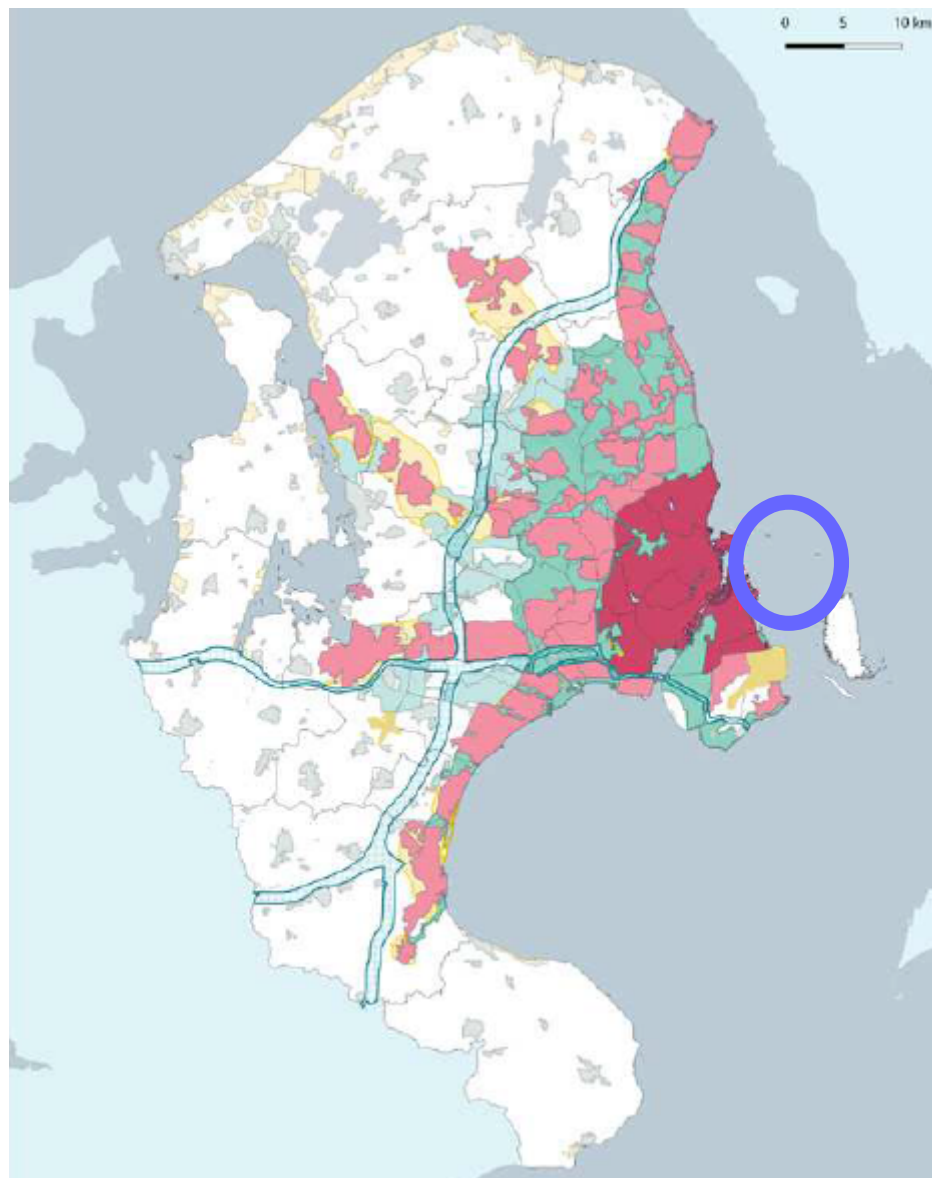
# Lynetteholmen "Østhavnen"



- Rækkefølge for byudviklingen i København**
- 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)
  - 2. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2025)
  - Perspektivområde (tidligst udvikles fra 2031)
  - Potentialområder for nye store og mellemstore grønne områder
- Kollektiv trafik**
- S-tog
  - Eksisterende metro
  - Planlagt metro

# Lynetteholmen

Transportministeriet har bekræftet, at Fingerplanen og eksisterende fredninger sættes ud af kraft



# Lynetteholmen

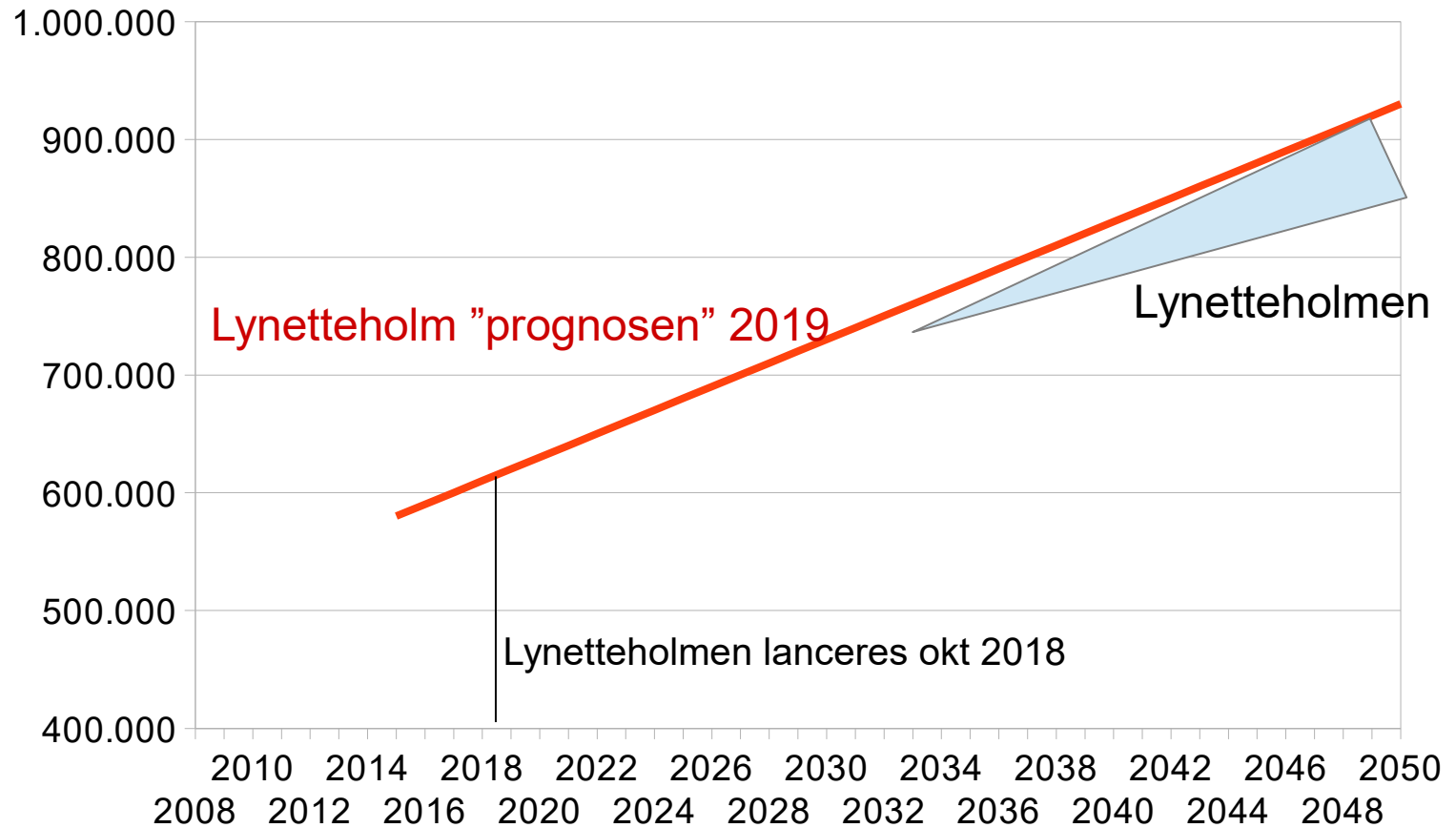
1. Boligbehov – vækst på 10.000 årligt
2. Deponeringsbehov for affaldsjord fra byggeri
3. Nødvendig for kystsikring mod stormflod
4. Aflaste trafikken gennem indre by

- et "kinderæg" - selvfinansierende – løser mange problemer på én gang.

Men holder det?

# Lynetteholmen

## Befolkningsvækst og boligbehov

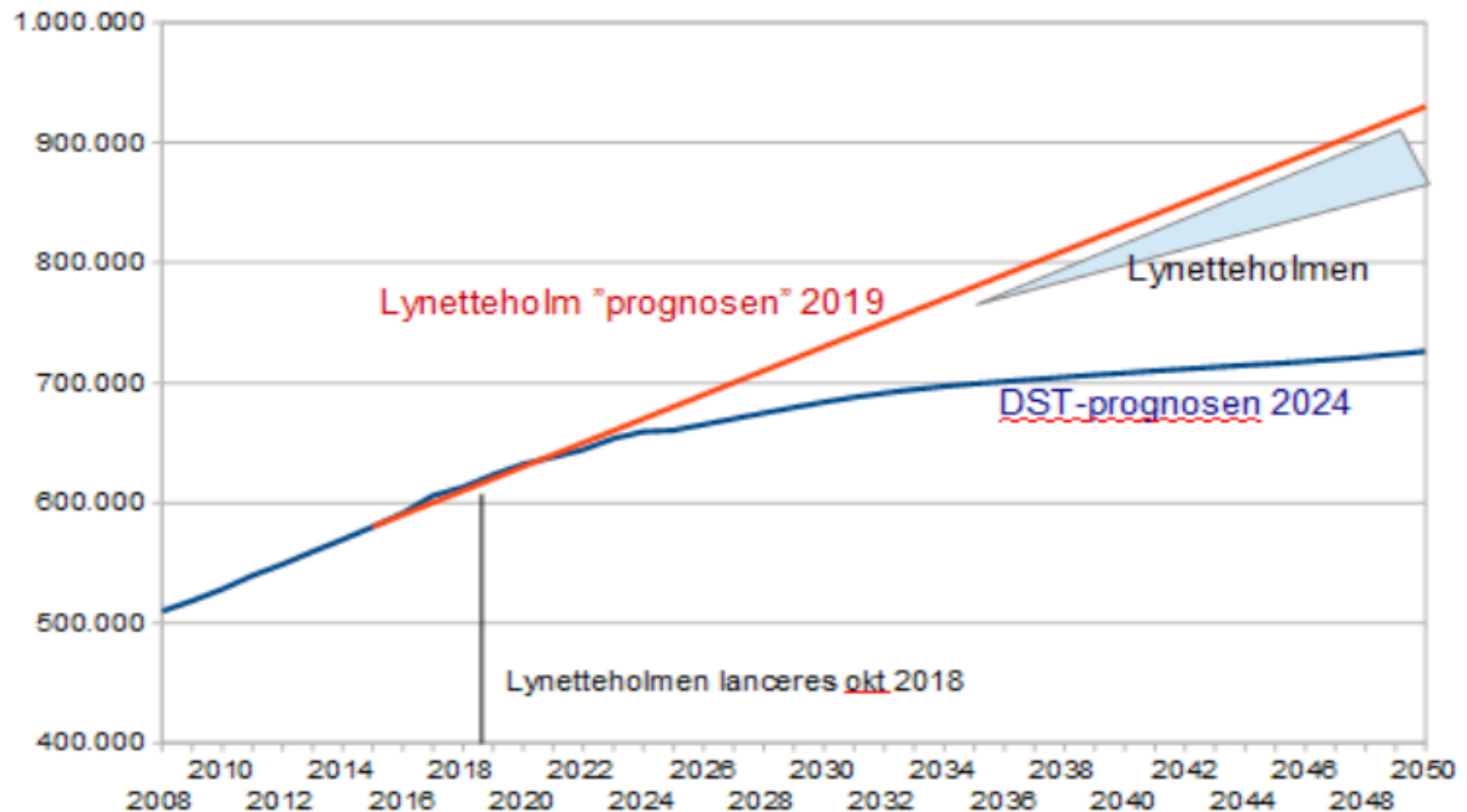




# Lynetteholmen

## Befolkningsvækst og boligbehov

KBH-befolkning



# Lynetteholmen

## Jorddeponering

Behovet – og dermed arealet - alene baseret på en uændret fremskrivning i 50 år af den tidligere kraftige byggeaktivitet – den er nu halveret.

Man har afvist at se på andre mulige brug af affaldsjorden – fx om det kan genoparbejdes som nye nye råstoffer frem for nye grusgrave og udvinding i havet – og afvist at se på behovet for behovet for jord til klimasikring af kysterne.

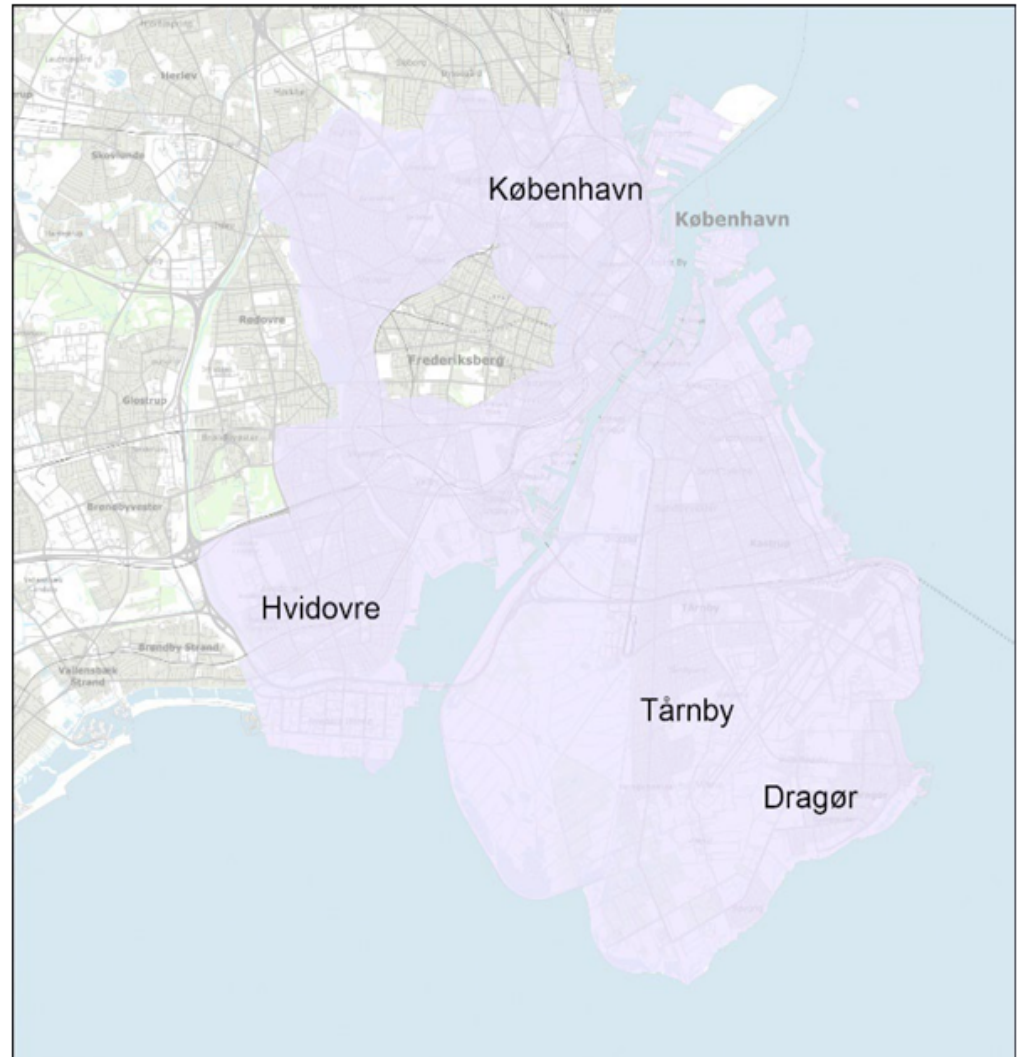
# Lynetteholmen

## Jorddeponering

Kommuner gået sammen om plan for klimasikring

De har hyret Sund & Bælt hertil:

Første rapport kom febr 2024

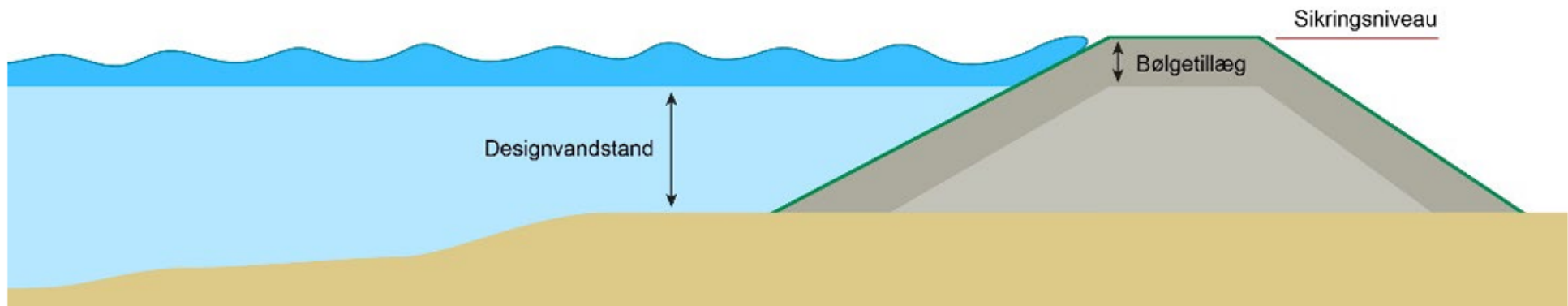


Figur 2.1. Kommuner, der deltager i forundersøgelsen af en samlet stormflodssikring af hovedstadsområdet.

# Lynetteholmen

## Jorddeponering

$$\text{Sikringsniveau} = \text{Designvandstand} + \text{Bølgetillæg}$$

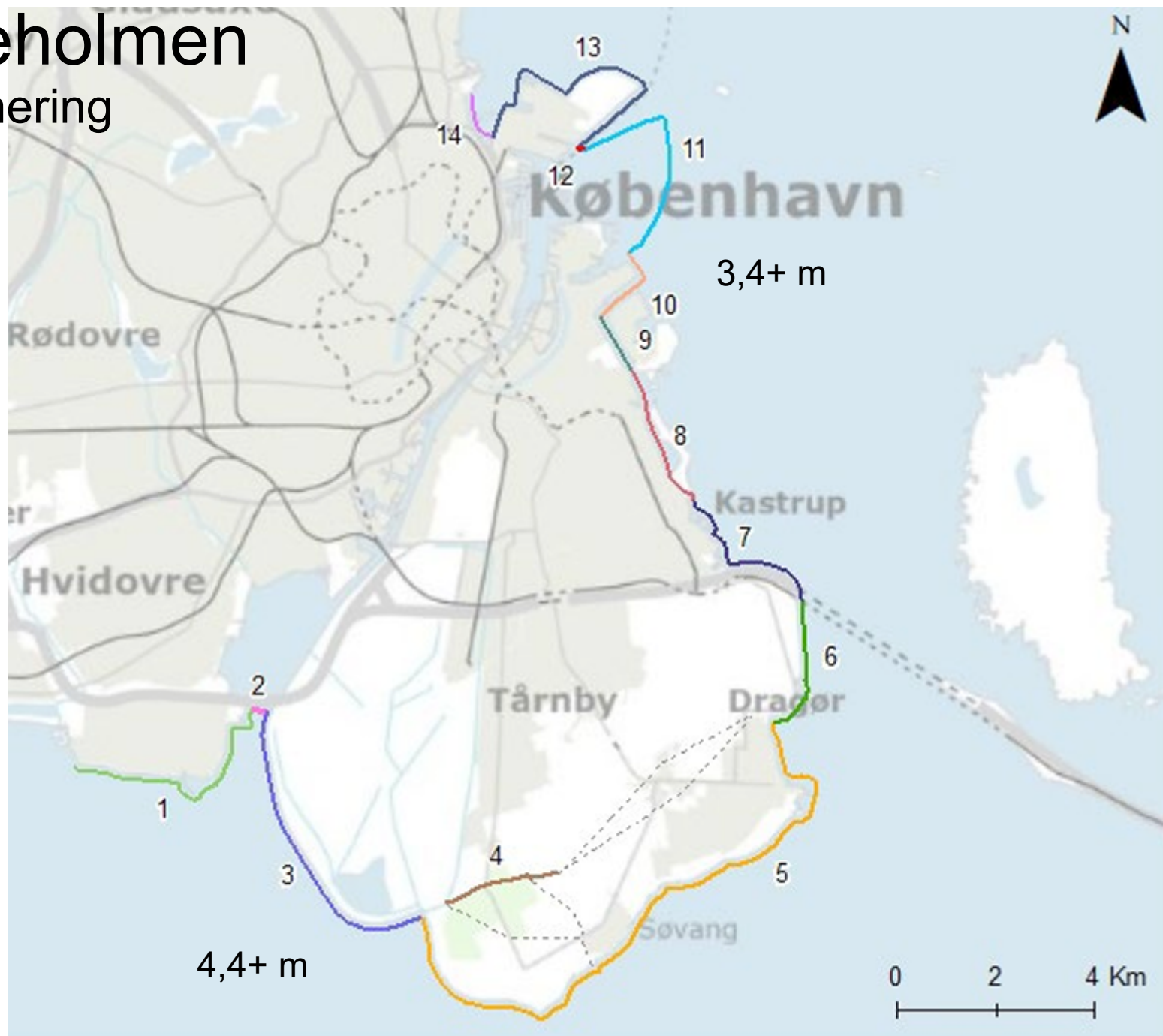


Figur 2.2. Definition af sikringsniveau bestående af designvandstand og bølgetillæg.

Diger fra 3,4 til 4,4 meter hele vejen rundt + bølgetillæg på 0,4 til 3,0 meter

# Lynetteholmen

Jorddeponering



Jordmængder forventes fremlagt i næste rapport

# Lynetteholmen

## Klimasikring

Lynetteholmen er IKKE en forudsætning for stormflodssikring af Kbh.

I 2017 vedtog BR en stormflodsplan, hvor der var plan for forhøjelse af stendigerne der i dag er om Trekroner – og så sluseporte på hver side.

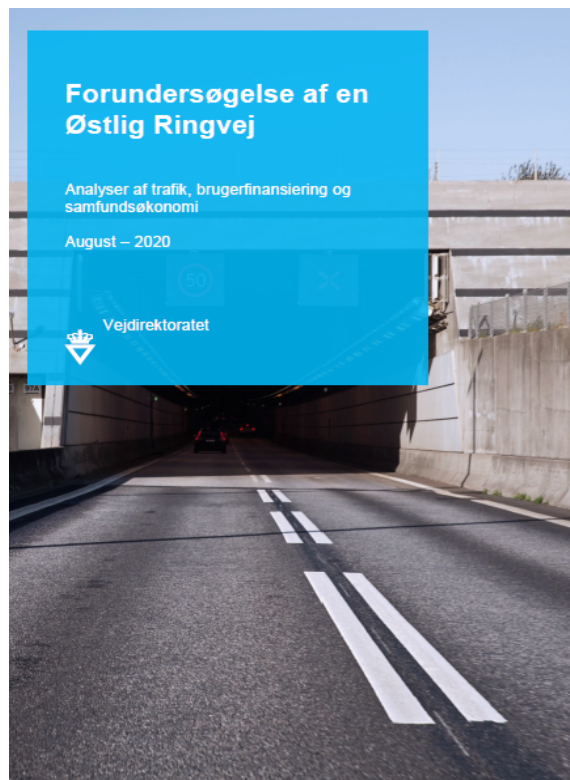
Det blev så "overnight" erstattet af Lynetteholmen bl.a. med den argumentation at man kunne spare 600 mio. kr. som det ville koste – fordi Lynetteholmen er selvfinansierende (hvilket ikke holder).



# Lynetteholmen

## Trafik Indre By

I rapporten forklares, at trafikreduktionen sker ved en kombination af trafiksaneringer – dvs omlægninger af vejene her og der – og så effekten af ringvejen



# Lynetteholmen

## Trafik Indre By



Fig 3.28 Veje i Kbh. som får mere eller mindre trafik som følge af gennemførelse af trafiksanering uden Østlig Ringvej.



Fig 3.29 Veje i Kbh. som får mere eller mindre trafik som følge af gennemførelse af Østlig Ringvej i Korridor Øst, hvis der i forvejen er trafiksanering.



# Lynetteholmen

Hovedkritik: Lynetteholmen blokerer Kongedybet....som er en kilde for salt til Østersøen. Ved Storebæltsbroen og Øresundsbroen var kravet en "nul-løsning" - dvs broerne måtte netto IKKE ændre i salttilførslen til Østersøen: Det krav gælder ikke Lynetteholmen.

## **Ekspertter råder By & Havn til at rykke Lynetteholm ud af Kongedybet i Øresund**

PLUS | [Byggeri](#) | 1. marts 2023 kl. 15:58 |  6

# Lynetteholmen

## Trafik hos os

**Tabel 6.13**

Ændring i trafikarbejdet i københavnske bydele. \* Stigning i Østhavnen forårsages af tilflytning til Østhavnen og udbygning af Østlig Rignvej i projektscenarierne.

Københavns Kommune	Referencescenariet	2070	
		Sydlig Løsning	Nordlig Løsning
Trafikarbejde 1.000 bilkm. (hele 1.000)			
Indre By	523	-2%	-2%
Østerbro	448	3%	4%
Nørrebro	231	-2%	-2%
Vesterbro/Kgs Enghave	462	-1%	0%
Valby	464	-1%	-1%
Vanløse	381	-2%	-2%
Brønshøj-Husum	344	1%	1%
Bispebjerg	419	9%	9%
Østamager	267	134%	135%
Vestamager	1.660	-4%	-3%
Østhavnen	99	162%	164%
Nordhavn	106	75%	76%
I alt	5.403	10%	11%

# Lynetteholmen

## Trafik hos os

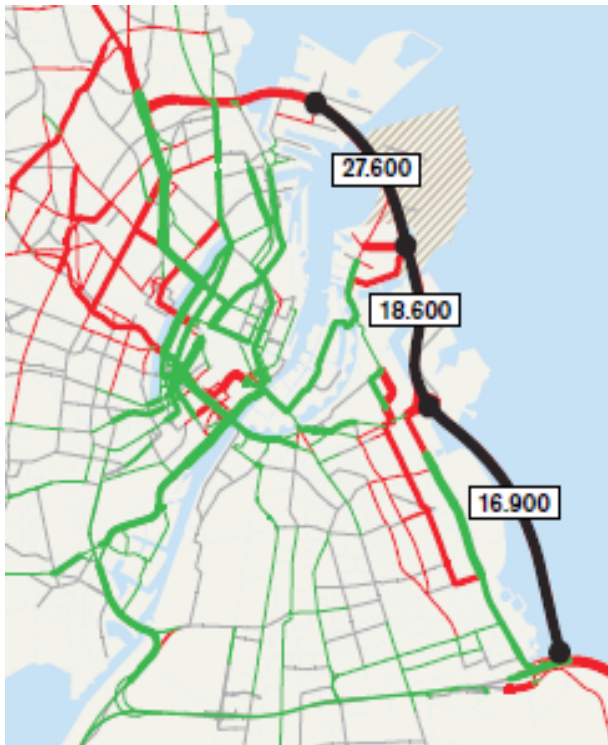
Biltrafikken i København stiger i både Sydlig Løsning og Nordlig Løsning i forhold til referencescenariet, jf. Tabel 6.13.

Det skyldes primært tilflytning til Østhavnen.

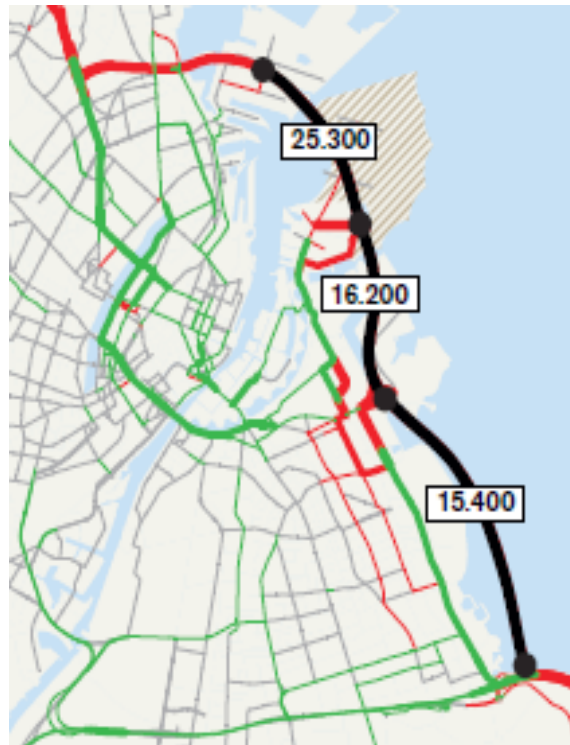
Størst er væksten i selve Østhavnen, men også **Østamager** og Nordhavn vil se en betydelig vækst i biltrafikken, hvilket forårsages af etablering af Østlig Ringvej, der bl.a. har tilslutningsanlæg i Nordhavn, på Lynetteholm og på Prøvestenen, i projektscenarierne.

# Lynetteholmen

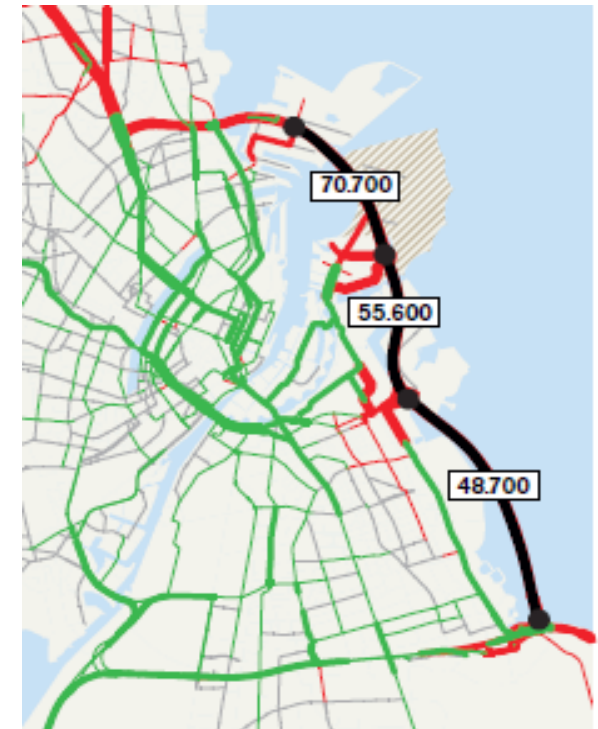
Trafik hos os



med brugerbetaling og trafiksaneringstiltag i København.



uden trafiksanering og med brugerbetaling).



uden trafiksanering og uden brugerbetaling

# Alternativer

DTU-rapport til Region Hovedstaden

