



## NOTAT

04-12-2015

### Til Økonomiudvalget

Sagsnr.  
2015-0276259

### Orientering til Økonomiudvalget om udskydelse af modernisering af Nordhavn Station

Dokumentnr.  
2015-0276259-3

#### Sagen kort

Transport- og Bygningsministeriet har d. 12. november 2015 meddelt Københavns Kommune, By og Havn og Metroselskabet, at moderniseringen af Nordhavn Station foreløbigt er sat i bero. Den statslige del af renoveringen indebærer en forlængelse af S-togsperronen og etablering af trapper/elevator, så metrostationen og S-togsstationen bliver bedre forbundet. Projektet har været i udbud, og ifølge Transport- og Bygningsministeriet lå det vindende bud 30,5 mio. kr. over Banedanmarks bygherreoverslag.

Sagsbehandler  
Kenneth Horst Hansen

Metroselskabet har oplyst, at effekten vil være en længere gangafstand på 200 meter for passagerer mellem S-tog og metro til Nordhavn, og at dette vil føre til en længere rejsetid for metroens kunder. Dette kan betyde, at metroen for en del af kunderne fravælges til fordel for andre transportformer. Endvidere påpeger Metroselskabet, at moderniseringen af Nordhavn Station var en forudsætning i anlægsloven om metroafgreningen til Nordhavn.

#### Baggrund

I januar 2009 blev Nordhavn Station udpeget til at skulle gennemgå en modernisering jf. statens 'aftale om en grøn transportpolitik'. Baggrunden var den betydelige stigning i af- og påstigere, som forventes at stige fra 17.800 i 2008 til 32.000 daglige af- og påstigere ved en fuldt udbygget Nordhavn.

Med udgangspunkt i dette har der pågået et arbejde mellem Transportministeriet, Københavns Kommune og By og Havn, hvor der er udarbejdet en aftale om løsning, finansiering og tidsplan.

Borgerrepræsentationen har d. 20. juni 2012 tiltrådt indstillingen, hvor Københavns Kommune forpligter sig til at betale 7 mio. kr. af den samlede omkostning på 179 mio. kr. Staten har i den forbindelse påtaget sig at finansiere en udgift på 79 mio. kr. til banerelaterede udgifter. By og Havn afholder den resterende udgift på 93 mio. kr., hvoraf en mindre del af denne udgift finansieres via en byudviklingsaftale med en privat grundejer. Økonomiforvaltningen bemærker, at anlægssummen er fastsat efter statens anlægsregler, så der er afsat 50 pct. til uforudseelige udgifter.

#### Vedlagt:

- Brev fra Transport- og Bygningsministeriet, 12. november 2015.
- Notat fra Metroselskabet, 'Vurdering af konsekvenser for metroen af en ombygning af Nordhavn Station', 27. november 2015.

DEPARTEMENTET

Dato 12. november 2015  
J. nr. 2015-5552

Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

Bank Danske Bank  
reg. 0216 kt. 4069 065880  
EAN 5798000893429  
CVR 43265717

Københavns Kommune  
Ingvar Sejer Hansen, [ish@okf.kk.dk](mailto:ish@okf.kk.dk)

By og Havn  
Jørgen Poulstrup, [jorpou@tmf.dk](mailto:jorpou@tmf.dk)

Metroselskabet I/S  
Mikkel Kjær Jensen, [mkh@m.dk](mailto:mkh@m.dk)


Kære Københavns Kommune, By og Havn og Metroselskabet

Med aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 blev det besluttet at igangsætte en modernisering af Nordhavn Station.

Projektet har efterfølgende været i udbud, men det vindende bud lå væsentligt over Banedanmarks bygherreoverslag. Fordyrelsen skyldtes hovedsageligt et behov for ekstra arbejder, større mængder spuns og en kompliceret udførelsesplan.

Som følge af fordyrelsen er projektet foreløbigt sat i bero. Forligskredsen bag aftalen forventes ved næstkommende lejlighed drøfte projektets fremtid.

Med venlig hilsen



Jakob Karlshøj  
Konterchef Banekontoret



## Notat

**Emne:** Vurdering af konsekvenser for metroen af en ombygning af Nordhavn S-togsstation

**Fra:** Metroselskabet

**Til:** Københavns Kommune

**Kopi til:** Transportministeriet, Frederiksberg Kommune

**Dato:** 2015-27-11

### Baggrund

Transportministeriet har med brev af 12. november 2015 oplyst Københavns Kommune, By & Havn og Metroselskabet om, at Banedanmark foreløbig stiller de ændringer af Nordhavn S-togsstation, som blev vedtaget i 2010, i bero. Beslutningen skyldes, at ændringerne har vist sig at være dyrere end forudsat. På den baggrund har Københavns Kommune efterspurgt et notat, der belyser konsekvenserne af en manglende ombygning af Nordhavn Station.

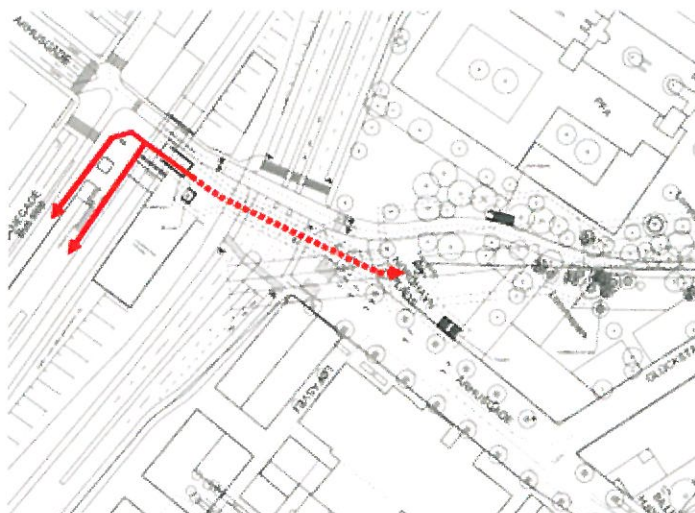
Ændringen af Nordhavn S-togsstation har været forudsat gennemført i forbindelse med beslutningen om anlæg af første etape af metroafgrening til Nordhavn, dvs. strækningen Østersøgade (skakt) – Nordhavn St – Orientkaj St og har blandt andet til formål at give gode omstigningsmuligheder mellem S-tog og metro på stationen.

### Konsekvens for kunder

#### *Med en ombygning*

Den hidtil planlagte ombygning vil medføre at gåafstanden mellem S-tog og Metro for kunderne, der skal skifte mellem S-tog og Metro på Nordhavn, vil reduceres fra ca. 300 m til ca. 100 m. Dette sker ved at S-togsperronnen forlænges mod nord til Århusgade, hvor der etableres trappe og elevator ned til gadeniveau tæt på opgangen fra metroens transfertunnel. Kunderne vil dermed kunne gå overdækket mellem metroen og S-tog.

I figur 1 herunder er den overdækkede skiftevej på ca. 100 m illustreret. Her er den i metroprojektet planlagte transfertunnel, som går under den trafikerede Kalkbrænderihavnsvej, fra metrostation til den planlagte plads ved Nordhavn S-togsstation, markeret med stiplede linje.



Figur 1 – Omstigningsvej mellem metrostation og planlagt placering af Nordhavn S-togsstation. Stiplet linje viser transfertunnel som etableres i forbindelse med metrobyggeriet

### Uden en ombygning

Såfremt Nordhavn S-togsperron ikke bliver forlænget og trappe ned til Århusgade ikke bliver etableret, så bliver gangafstanden mellem S-tog og metro blive forlænget fra 100m til 300m, og forlængelsen vil være i åbent terræn.



Figur 2 Forlænget gangafstand fra 100m til 300m ved undladt ombygning af Nordhavn S-togsstation



Kunder vil - uden en ombygning - skulle gå fra Nordhavns metrostations transfertunnel, ned ad Østbanegade til midt på Nordhavns S-togsstation, for at komme op ad en trappe til S-togsstationen i stedet for at kunne gå op ad en trappe ved Århusgade. Forlængelsen svarer derfor omtrentligt til hele gangafstanden på Østbanegade (200m).

### **Forudsætninger**

Af lovgivning, som ligger til grund for anlæg af metroafgrening til Nordhavn, fremgår det, at en ombygning af Nordhavn S-togsstation med en nordlig adgangsvej til metrostationen er en forudsætning. Ligeledes er ombygningen en forudsætning i udredning om en afgrening til Nordhavn.

Passagerprognoser for metroafgrening til Nordhavn er lavet på grundlag af forudsætninger i udredning og lovgivning.

### **Vurdering af effekt**

En forlængelse af gangafstanden vurderes at ville medføre at færre vil skifte mellem S-tog og metro på Nordhavn. I stedet vurderes størstedelen af kunderne at ville foretage skiftet på Østerport. Den forringede skiftemulighed vil medføre længere rejsetid for kunder, som skal til/fra Nordhavn til/fra S-tog mod Hillerød, Farum eller Klampenborg.

Trafikmodelberegninger viser, at omkring 1/7 af kunderne, der benytter Nordhavn metrostation forventes at komme fra eller gå til Nordhavn S-togsstation. Tilsvarende viser beregningerne, at omkring 1/9 af kunderne der benytter Nordhavn S-togsstation forventes at komme fra Nordhavn metrostation. I 2025 med en metroafgrening til Nordhavn og Sydhavn forventes det dagligt at dreje sig om ca. 1500 på- og afstigere, som forventes at skifte til/fra S-toget på Nordhavn. I 2040 – med et fuldt udbygget Nordhavn - forventes der at være ca. 2.000 daglige omstigere mellem S-tog og metro på Nordhavn station. De vil uden en ombygning af Nordhavn S-togsstation få forlænget deres rejsetid eller vælge andre transportformer.

Samlet forventes Nordhavn metro- og S-togsstation at være en betydelig station i hovedstadsområdet og have omkring 22.000 daglige på- og afstigere i 2025. Dette er sammenligneligt med stationer som Hellerup (23.000), Hillerød (18.400) og Høje Taastrup (23.500).<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Data er for øvrige S-togsstationer er for 2027.