

24. november 2021
2021-4591

Kommissorium for ideoplæg til en forenkling og fremtidssikret Københavns Hovedbanegård

Baggrund

Med den politiske aftale om udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035 (S, SF, RV og EL) af 28. juni 2021 blev der afsat 907 mio. kr. (2022-priser) til en forenkling og fremtidssikring af Københavns Hovedbanegård.

Med den samme politiske aftale blev der afsat 50 mio.kr. (2022-priser) til at gennemføre en forudgående undersøgelse af mulighederne for at forbedre og fremtidssikre Københavns H. På baggrund af denne undersøgelse skal der udmøntes midler til gennemførelsen af et konkret projekt inden for en ramme på 907 mio. kr.

Parterne bag aftalen om Infrastrukturplan 2035 (S, V, DF, SF, RV, EL, K, NB, LA, ALT og KD) af 28. juni 2021 har tilsluttet sig projekt.

En samlet anlægsprojekt på Københavns H, inden for en ramme af 907 mio. kr., er i infrastrukturplanen forudsat igangsat i 2024. Dette igangsættelsestidspunkt følger af, at den kommende udrulning af det nye signalsystem på København H sker i perioden fra 2025 til 2030, hvilket potentielt giver mulighed for at gennemføre nye projekter direkte i ny signalteknologi og uden at der er behov for at skulle ændre i de aldrende signaler.

Den tidsmæssige binding betyder, at projekter, som ønskes gennemført på København H inden 2030, skal være færdigundersøgt senest i 2024.

Opgave

København H er præget af et kompliceret spornet, som er resultatet af knopskydning over mange år i takt med udbygningen af infrastrukturen og at de trafikale behov har ændret sig. De mange



sporskifter og krydsende sporveje medfører en kompliceret og sårbar togdrift til skade for punktligheden og rejsetiden. Derudover udgør København H en mulig flaskehals for en robust udvidelse af togdriften, som følge af den nuværende perronkapacitet.

Undersøgelsen af København H skal belyse mulige forbedringer af infrastrukturen til fordel for en eller flere hensyn som kapacitet, punktlighed og rejsetid. Ændringerne skal kunne gennemføres inden for den afsatte ramme på 907 mio. kr. og være koordineret med planerne for Signalprogrammet og så vidt mulig ikke udelukke senere udvikling af infrastrukturen.

Med henblik på en beslutning om hvilke anlægsprojekter, som skal undersøges nærmere på VVM-niveau, indledes undersøgelsen med udarbejdelsen af et ideoplæg, som skal belyse hvordan en samlet fremtidssikret og forenklet København H kan designes med vægt på prioritering af de mulige første anlægsprojekter, der kan gennemføres, som led i en første etape frem mod 2030.

Af hensyn til projektets fremdrift og sammenhængen til Banedanmarks signalprogram vil undersøgelserne på NAB fase 2-niveau igangsættes parallelt med udarbejdelsen af ideoplægget. På baggrund af ideoplægget og den politiske beslutning heraf vil NAB 2-undersøgelserne blive tilpasset og en miljøkonsekvensvurdering (VVM) kunne gennemføres.

På samme vis kan der, hvis det af Banedanmark vurderes hensigtsmæssigt for projektets fremdrift, foretages en fremrykket projektering parallelt med udarbejdelse af beslutningsgrundlaget i 2024 efter nærmere aftale med Transportministeriets departement.

Analyse- og anlægsforløb:

- Efteråret 2021: Fastlæggelse af kommissorium (dette).
- Efteråret 2021 til maj 2022: Udarbejdelse af ideoplæg.
- Juni 2022: Politisk stillingtagen til ideoplæg og beslutning om hvilke anlægsprojekter, som skal undersøges nærmere.
- Sommeren 2022 til 2024: Udarbejdelse af undersøgelse på NAB fase 2-niveau af de konkrete anlægsprojekter. Af hensyn til indarbejdelse i signalprogrammet og sikkerhed i anlægsoverslaget kan det i denne fase blive aktuelt at fremrykke projektering.



- Ultimo 2024: Politisk stillingtagen til gennemførelsen af de konkrete anlægsprojekter.
- 2025 til 2030: Gennemførelsen af anlægsprojekter og ud-rulningen af de nye signaler på København H.

Der forelægges et separat kommissorium for undersøgelsen på VVM-niveau efter den politiske stillingtagen inden sommeren 2022.

Sammenhæng til Metrodrift på Kystbanen

Den fremtidige trafikbetjening af Kystbanen spiller en central rolle for den mulige langsigtede udvikling af København H. Det er således afgørende for indretningen af infrastrukturen på København H om næste generation af automatiske S-tog skal betjene Kystbanen med metrodrift eller om regionaltogetsdriften på Kystbanen skal udvikles og i større eller mindre grad integreres i regionaltogetsdriften på resten af Sjælland.

Som følge af den tætte sammenhæng mellem Kystbanen og København H er det hensigtsmæssigt, at der parallelt med udarbejdelsen af et ideoplæg til København H, foretages en screening af perspektiverne i metrodrift på Kystbanen og en forbedret regionaltogetsdrift. Screeningen skal være færdiggjort samtidig med ideoplægget til foråret 2022 jf. separat kommissorium.

Organisering

Undersøgelsen gennemføres i en projektorganisation i Banedanmark under tæt inddragelse af DSB og Trafikstyrelsen. Der nedsættes samtidig en styregruppe med deltagelse af Transportministeriets departement (formand), Banedanmark, DSB og Trafikstyrelsen.

Banedanmark er ansvarlig for afrapporteringen, og der vil i arbejdet blive initieret en række undergrupper, som afdækker specifikke problemstillinger og løsninger.

Som led i at kvalificere ideoplægget inddrages øvrige operatører og eksterne interessenter undervejs frem mod foråret 2022. Efter færdiggørelsen af ideoplægget afholdes der en eksperthøring.