

24. november 2021  
2021-5058

## Kommissorium for undersøgelse af overhalingsspor til godstog ved Kalvebod

### **Baggrund**

Med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 (S, V, DF, SF, RV, EL, K, NB, LA, ALT og KD) af 28. juni 2021 blev det besluttet at afsætte 344 mio. kr. (2022-priser) til etablering af et overhalingsspor til godstog ved Kalvebod.

Med den samme politiske aftale blev der afsat 8,0 mio. kr. (2022-priser) til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag på VVM-niveau af et overhalingsspor til godstog ved Kalvebod.

For at få de fulde gevinster af den nye sydlige jernbanekorridor fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn er det afgørende at der bliver skabt plads til godstog på strækningen. Med etableringen af et overhalingsspor til godstog ved Kalvebod kan det sikres, at godstog ikke kommer i konflikt med passagertogtrafikken som følge af det øgede trafikomfang og det forventede øgede antal godstog, når Femern Bælt-forbindelsen åbner i 2029.



Kilde: Projektoversigt Infrastrukturplan 2035 (2021)

Banedanmark udarbejdede en undersøgelse for Ring Syd (Glostrup St. – Kalvebod – Ørestad St.) i 2017, hvori et overhalingsspor mel-



lem Kalvebod og Ny Ellebjerg Station blev undersøgt på forundersøgelsesniveau. Beslutningen om undersøgelsen skete i regi af den politiske aftale om Metro, letbaner, nærbane og cykler (S, DF, SF, RV, EL) af 12. juni 2014.

I forundersøgelsen blev der undersøgt to mulige løsninger i form af en grundløsning med et midtliggende overhalingsspor og en alternativ løsning med to sideliggende overhalingsspor. Forundersøgelsen viste at et midtliggende overhalingsspor er tilstrækkeligt til at udvide kapaciteten.

### **Opgave**

Der udarbejdes en undersøgelse på fase 2-niveau i henhold til ny anlægsbudgettering for etablering af et overhalingsspor til godstog ved Kalvebod. Undersøgelsen skal konsolidere resultaterne af forundersøgelsen gennem en mere dybdegående undersøgelse, således der foreligger et beslutningsgrundlag for etablering af et overhalingsspor til godstog ved Kalvebod.

For at få projektet undersøgt til fase 2-niveau kræver det en VVM-screening af projektet. I forbindelse med udarbejdelsen af fase 1-undersøgelsen blev overhalingssporet ikke VVM-screenet, men det var dog Banedanmarks vurdering, at projektet ikke vil medføre væsentlige påvirkninger af miljøet, og dermed ikke være underlagt VVM-pligt.

Fase 2-undersøgelsen skal omfatte følgende punkter:

- En konsolidering af den mest hensigtsmæssige placering af et overhalingsspor til godstog på Øresundsbanen.
- Ansøgning om screeningsafgørelse til Trafikstyrelsen, som træffer afgørelse om, hvorvidt der er VVM-pligt for projektet.
- Udarbejdelse af projektforslag og visualiseringer af en grundløsning med et midtliggende overhalingsspor og en alternativ løsning med to sideliggende overhalingsspor.
- Vurderinger af banetekniske- og trafikale konsekvenser, herunder opdatering af de trafikale effekter. Dette sker i samarbejde med Banedanmark, som har det tværgående overblik over trafik og tilstødende projekter, som påvirker trafikken.



- Geotekniske analyser og vurderinger af areal- og ejendomsforhold, herunder relationer til gældende planlægning.
- Udarbejdelse af risikovurdering, anlægsoverslag og forslag til afløb, herunder eventuelle synergieffekter som følge af organisering med øvrige kapacitetsudvidelsesprojekter på Øresundsbanen.
- En samfundsøkonomisk beregning.
- Vurdering af mulige besparelsetiltag.
- Samlet vurdering og anbefaling i forhold til om der skal anlægges et midtliggende overhalingsspor eller to sideliggende overhalingsspor samt vurdering af placering på strækningen.
- Afklaring og plan for gennemførelse i relation til Signalprogrammet i Banedanmark.

Såfremt det af Sund & Bælt A/S vurderes hensigtsmæssigt for projektets fremdrift at foretage en fremrykket projektering parallelt med udarbejdelse af fase 2-undersøgelsen kan Sund & Bælt A/S gøre dette efter nærmere aftale med Transportministeriets departement.

### ***Ekstern kvalitetssikring***

Efter principperne i Ny Anlægsbudgettering om ekstern kvalitetssikring af projekter med et anlægsoverslag på mere end 250 mio. kr. vil der blive gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet.

Grundlaget for den eksterne kvalitetssikring omfatter blandt andet materiale om den tekniske udformning, anlægsoverslag med tilhørende dokumentation for mængder, risikoanalyse og samfundsøkonomiske beregninger.

### ***Tidsplan***

Sund & Bælt A/S vurderer, at undersøgelsen kan gennemføres på ca. et år, såfremt der ikke skal gennemføres en VVM-undersøgelse. Ved en igangsættelse af undersøgelsen ultimo 2021 forventes beslutningsgrundlaget således at foreligge 1. kvartal 2023.

Projektets tidsplan eksklusiv VVM-undersøgelse:

- Ultimo 2021: Undersøgelsen bliver igangsat.



- November 2022: VVM-screening bliver afsluttet.
- December 2022: Anlægsoverslag og risikovurdering bliver afsluttet.
- Februar 2023: Ekstern kvalitetssikring bliver afsluttet.
- April 2023: Afrapportering til Transportministeriets departement.

Såfremt der mod forventning skal gennemføres en VVM-undersøgelse af projektet, vurderer Sund & Bælt A/S, at undersøgelsen kan gennemføres på ca. to år. Ved en igangsættelse af undersøgelsen ultimo 2021 forventes beslutningsgrundlaget således at foreligge 1. kvartal 2024, såfremt der skal gennemføres VVM-undersøgelse.

### ***Grænseflader og interesser***

Projektorganisationen i Sund & Bælt A/S varetager arbejdet med indhentning af kommunale tilladelser og øvrig koordination med relevante kommuner.

Sund & Bælt A/S skal sikre en tæt dialog med Banedanmark under hele projektet med henblik på rettidig koordinering med Signalprogrammet og Banedanmarks øvrige projekter.

Trafikstyrelsen bistår Sund & Bælt A/S med udarbejdelsen af togdriftsoplægget og de samfundsøkonomiske beregninger. Til brug for udarbejdelsen af togdriftsoplægget inddrages trafikplangruppen i regi af Transportministeriets departement.

### ***Organisering***

Undersøgelsen gennemføres i en projektorganisation i Sund & Bælt A/S. Sund & Bælt A/S skal inddrage relevante kommuner, styrelser, passager- og godsoperatører samt eventuelt andre relevante eksterne interesser undervejs i undersøgelsen.

Der nedsættes samtidig en følgegruppe bestående af Transportministeriets departement, Banedanmark og Sund & Bælt A/S. Gruppen kommer desuden til at følge de øvrige jernbaneprojekter på Øresundsbanen (udvidelse af Københavns Lufthavn Station og vendespor ved Københavns Lufthavn Station).