

25. oktober 2023
2023 - 4479

Kommissorium for en helhedsplan for jernbanen i hovedstadsområdet

Baggrund

Hovedstadsområdet har igennem en lang årrække oplevet en stor befolkningsvækst, og den samlede transportefterspørgsel har været stigende. Det har dog primært ledt til stigende biltrafik, som øger trængslen på vejene, og prognoserne peger i retning af, at denne udfordring vil vokse. Brugen af togtrafikken i Hovedstadsområdet har ikke kunnet følge med og har siden perioden med Covid-19 udviklet sig negativt.

Der er i den sammenhæng brug for at belyse, hvordan det gennem trafik- og serviceforbedringer er muligt at vende passagerudviklingen – og hvilke forbedringer der for både S-togtrafikken og fjern- og regionaltogtrafikken kan give de største effekter i forhold til investeringens omfang.

København er den største destination og udgangspunkt for togtrafikken i Danmark samt til og fra nabolandene. Togtrafikken over de længere afstande i Danmark samt internationalt til nabolandene udvikler sig positivt, og rummer et stort transportarbejde på jernbane, hvorfor det samtidigt er vigtigt at understøtte og fremme den positive udvikling for de længere togrejser på bedst mulige måde.

De forskellige togtrafiktyper mødes i København. Regionaltog og fjerntog kæmper om samme plads på Københavns Hovedbanegård samt strækningen til Østerport. Den manglende kapacitet her påvirker punktligheden i hele landet negativt. Strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Svanemøllen er dimensionerende for antallet af S-tog, og driftsforstyrrelser her rammer hele S-banenet.

Opgave

Udfordringerne taler for at udarbejde en samlet langsigtet strategi for jernbanen i Hovedstadsområdet. Formålet med en sådan strategi er grundlæggende todelt i form af dels en opstilling af den mulige fremtidige efterspørgsel efter togtrafik fordelt på de forskellige



typer af tog og passagerer, dels en strategisk analyse af en række anlægsprojekter, som bliver puljet i forskellige helhedsplaner. Planen skal i sidste ende kunne anviser en omkostningseffektiv udvikling af jernbanen i Hovedstadsområdet til gavn for hele landet.

Analysen skal således forholde sig til mulige forbedringer af jernbanen i Hovedstaden, som kan fastholde og udvikle passagertransportomfanget regionalt, nationalt og internationalt. Analysen er afgrænset til statens jernbaneinfrastruktur, men skal belyse samspillet til de øvrige kollektive transportformer, samt hvordan ny jernbaneinfrastruktur kan overflytte trafik fra vej til jernbane og herved reducere trængsel og andre eksternaliteter affødt af vejtrafik.

Den strategiske analyse skal omfatte følgende punkter:

- Opstille en langsigtet prognose for fremtidens efterspørgsel på togtransport i Hovedstadsområdet fordelt på rejsekategorier.
- En rangordning og prioritering af ønskede indsatsområder for at tiltrække størst mulige transportarbejde – rejsetid, frekvens, punktlighed, pålidelighed mv. og henholdsvis afdækning af nødvendige kapacitetstiltag.
- Formulering af et sæt af helhedsplaner for udvikling i togtrafikken med udgangspunkt mulige projekter, der bl.a. omfatter:
 - 1) Fire S-togsspor i ”Røret” inklusive S-tog på Kystbanen
 - 2) Eksprestunnel for S-tog
 - 3) Isoleret drift på Kystbanen
- For hver helhedsplan lægges vægt på en afdækning af optimale driftsoplæg for togtrafikken i Hovedstadsområdet, og prognostisering af den efterspørgselsmæssige effekt.
- Afdækning af nødvendige investeringer for at realisere de undersøgte helhedsplaner samt anlægsoverslag, således at projekterne kan sammenlignes på tværs.
- Beskrivelse af gener i anlægsfasen og vurdering af deres omfang, herunder en risikovurdering.
- Samfundsøkonomiske beregninger og konsekvensanalyser.



Der tages i analysen udgangspunkt i besluttede og finansierede jernbaneprojekter jf. *Aftalen om Infrastrukturplan 2035*, herunder forenkling af Københavns Hovedbanegård (jf. separat kommissorium), projekterne i den sydlige jernbanekorridor og kapacitetsudvidelsen ved Ringsted.

Undersøgelsen finansieres af en del af de afsatte undersøgelsesmidler til Metrodrift på Kystbanen, som er afsat i regi af aftalen om Infrastrukturplan 2035. Der resterer her 23,5 mio. kr. (2023-priser).

Tidsplan

Den samlede tidsplan for undersøgelsen frem mod afrapportering af den strategiske analyse er:

- November 2023: Undersøgelsen bliver igangsat.
- Ultimo 2024: Midtvejsrapportering og præsentation for forligskredsen.
- Senest primo 2026: Afrapportering af beslutningsgrundlag til forligskredsen og stillingtagen til videre undersøgelse.

Såfremt det undervejs i undersøgelsen viser sig, at nogle af de mulige løsninger ikke vurderes at stå mål med omkostningerne, inddrages forligskredsen med henblik på en beslutning om afgrænsning af løsningsrummet.

Grænseflader og øget inddragelse af interessenter

I forbindelse med undersøgelsen inddrages passager- og godsoperatører samt andre relevante eksterne interessenter. Der nedsættes en ekstern følgegruppe med fageksperter, som undervejs involveres i undersøgelsen og beslutningsgrundlaget.

Organisering

Undersøgelsen gennemføres af Transportministeriets departement i samarbejde med Banedanmark, DSB og Trafikstyrelsen, som får særskilt ansvar for udarbejdelse af delanalyser mv.

Der nedsættes en styregruppe med deltagelse af Transportministeriets departement (formand), Banedanmark, DSB og Trafikstyrelsen. Transportministeriets departement er ansvarlig for afrapporteringen.