

25. oktober 2023
2023 - 4479

Kommissorium for videre undersøgelse af en forenkling af Københavns Hovedbanegård

Baggrund

Forligskredsen bag den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 (Socialdemokratiet, Venstre, Moderaterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet) er enige om, at der skal gennemføres en forenkling af Københavns Hovedbanegård.

Af aftalen om Infrastrukturplan 2035 er der afsat 978,5 mio. kr. (2023-priser) til at gennemføre denne forenkling af Hovedbanegården. Formålet med forenklingen er at forbedre infrastrukturen til fordel for kapaciteten og derigennem muligheden for at sikre en bedre punktlighed i fjern- og regionaltrafikken

Banedanmark har med inddragelse af DSB og Trafikstyrelsen udarbejdet et idéoplæg til en forenkling af Hovedbanegården. Der er i idéoplægget undersøgt to principløsninger, som repræsenterer to forskellige tilgange til at løse nogle af udfordringerne på Hovedbanegården.

- Principløsning A dækker over en forenkling af spornettet med højere hastighed, et ekstra spor til indføring af Ringsted-/Øresundsbanen, ekstra perronsporkapacitet samt dedikeret perronsporanvendelse inden på Hovedbanegården.
- Principløsning B fjerner konflikter mellem ind- og udkørende tog ved at anlægge en jernbanebro vest for Hovedbanegården.

Idéoplægget peger på, at der i det videre forløb bør være fokus på løsninger inden for principløsning A. Idéoplægget, og den efterfølgende kvalificering af oplægget af eksterne eksperter, peger også på, at en udbygning af Hovedbanegården efter principløsning A er robust i forhold til en senere videreudvikling af Hovedbanegården, hvor der kan være forskellige tilgange og udbygningsmuligheder.



Principløsningerne i idéoplægget har været underlagt en betingelse om, at de skulle holde sig inden for den økonomiske ramme af 978,5 mio. kr. (2023-priser). Principløsningerne er udviklet og prissat før markedet for jernbaneentrepriser – i lyset af blandt andet krigen i Ukraine – blev udsat for ekstraordinære volatile priser, Dette giver en særlig usikkerhed om prissætningen, og den seneste prisudvikling indikerer, at anlægsoverslaget for samme projekt kan være i størrelsesordenen 200-300 mio. kr. dyrere.

Ovenstående usikkerhed bæres ind i næste fase af projektet, hvor den kan afdækkes yderligere. Fase 2-undersøgelsen skal således afspejle det projekt, der er undersøgt i idéoplægget. Undervejs i undersøgelsen skal det afsøges, hvorvidt der er behov for at enkelte anlægselementer skal kunne fravælges for at nedbringe anlægsomkostningerne.

Opgave

Der skal gennemføres en undersøgelse på NAB fase 2-niveau og en miljøkonsekvensvurdering (VVM) af et projekt inden for principløsning A fra idéoplægget.

Idéoplægget viser, at en ulempe ved principløsning A er de relativt lange adgangsveje til de nye perroner samt gener under anlægsfasen for togoperatørerne og passagererne. På den baggrund skal Banedanmark kortlægge om der mulige løsninger, som mindsker disse ulemper, inden for principløsning A. Efterfølgende udvælges en af disse løsninger til at blive undersøgt i et beslutningsgrundlag på NAB fase 2-niveau.

NAB fase 2-undersøgelsen og miljøkonsekvensvurderingen skal omfatte følgende punkter:

- Udarbejdelse af projektforslag og visualiseringer af løsningen på Københavns Hovedbanegård.
- Udarbejdelse af anlægsoverslag for løsningen samt eventuelle tilvalg og mulige besparelsetiltag. Anlægsoverslagene skal fordeles på et økonomisk afløb.
- Udarbejdelse af miljøkonsekvensvurdering, herunder identificering af eventuelle natur- og miljømæssige effekter i anlægsfasen.
- Oplæg til køreplaner (herunder mulighed for udvidelse i trafikken), trafikmodelberegninger, vurdering af punktlighedseffekt og samfundsøkonomiske beregninger.



- Oplæg til gennemførelse af togtrafikken i anlægsfasen, herunder en vurdering af den samfundsøkonomiske effekter heraf.
- Afklaring af om delmængder (herunder spor 50) meningsfuldt kan igangsættes forud for det samlede projekt.
- Afklaring af muligheden for at der sammen med Københavns Kommune blive bygget en større bro på tværs af sporene, som også kan anvendes som bydelsforbindelse.

Budgettet for den samlede undersøgelse er 36,8 mio. kr. (2023-priser), som er afsat i regi af aftalen om Infrastrukturplan 2035.

Tidsplan

Den samlede tidsplan for undersøgelsen frem mod et beslutningsgrundlag på NAB fase 2-niveau er:

- November 2023: Undersøgelsen bliver igangsat.
- 2. halvår 2024: Afrapportering af løsninger inden for principløsning A og præsentation for forligskredsen.
- 1. halvår 2026: VVM-høring.
- 2. halvår 2026: Ekstern kvalitetssikring.
- Ultimo 2026: Afrapportering af beslutningsgrundlag til forligskredsen og stillingtagen til igangsætning af anlæg.

Grænseflader og øget inddragelse af interessenter

I forbindelse med undersøgelsen skal Banedanmark inddrage Københavns Kommune, passager- og godsoperatører samt andre relevante eksterne interessenter undervejs i undersøgelsen. Dette bl.a. med henblik på rettidig koordinering med eksempelvis byudvikling og udvidelserne af metroen. Der gennemføres en offentlig høring i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen.

Banedanmark nedsætter en ekstern følgegruppe med fageksperter, som undervejs involveres i undersøgelsen og beslutningsgrundlaget.



Organisering

Undersøgelsen gennemføres i en projektorganisation i Banedanmark med tæt inddragelse af DSB i forhold til eksempelvis det trafikale oplæg og adgang til klargørings- og værkstedsfaciliteter.

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