

Til: Trafikudvalget

Direkte 38665565
Mail nina.vodstrup.jensen@regionh.
dk

Dato: 27. februar 2020

Region Hovedstaden og KKR Hovedstadens fælles prioriterede infrastrukturprojekter (VIP-projekter)

Nedenstående liste med 7 fællesprioriterede infrastrukturprojekter er vedtaget på KKR Hovedstadens mødet den 10. september 2018.

Projekt	Trafikale udforordringer	Status og videre proces	Fase
Færdiggørelse af Hillerød- og Frederikssundsmotorvejene Ca. 4,4 mia. kr. (Hillerød 830 mio. kr. + Frederikssund 3,6 mia. kr.)	De nuværende landeveje er stærkt trafikerede og folk holder i lange køer.	<u>Hillerød</u> : Der arbejdes på at gennemføre projektet, som er nævnt i det nuværende regeringsgrundlag. Der er gennemført en VVM-undersøgelse. Der udestår fortsat anlægslov og finansiering af anlægsprojektet. <u>Frederikssund</u> : Anlægsloven er vedtaget så projektet kan igangsættes hurtigt. Afventer større forhandlinger på Christiansborg.	Fase 2 afsluttet Fase 2 afsluttet. Niveau 2 beslutning gennemført.
Ring 5 syd – motorvejsforbindelse fra Frederikssundsvej til Køge Ca. 6,6 mia. kr.	Afgørende for at forbedre fremkommeligheden omkring hovedstadsområdet.	RegionH og fem kommuner har besluttet at bidrage til finansiering af en undersøgelse. Vejdirektoratet har indledt en undersøgelse. Dog er kommissoriet stadig under endelig afklaring. Der er nedsat et teknikerudvalg, hvor regionen er repræsenteret, som følger arbejdet.	Fase 0
Østlige ringvej (havnetunnel) Ca. 20 mia. kr.	Vil aflaste trafikken i indre København, sikre bedre adgang fra det nordlige Sjælland til Københavns Havn og Københavns Lufthavn.	Staten, Region Hovedstaden, Københavns Kommune, og Refshaleøens Ejendomsselskab har igangsat en forundersøgelse. Forundersøgelsens forudsætninger er blevet ændret pga. indgået principaftale om Lynetteholmen som betyder, at en alternativ linjeføring skal medtages. Forundersøgelsen forventes derfor først klar i primo 2020, herefter kan der træffes en beslutning og igangsættes en VVM-undersøgelse.	Fase 1

<p>Automatisering af S-tog</p> <p>Ca. 4,1 mia. kr.</p>	<p>Giver markant bedre betjening for passagerne med højere frekvens, punktlighed og færre aflyste afgang.</p>	<p>Transport- Bygnings- og Boligministeriet har afsluttet analysearbejdet medio 2017. Ministeren har udtalt sig positivt om projektet. Der pågår en politisk proces, og ministeriet ser på, hvordan det kan organiseres. Analyse forventes offentliggjort i efteråret 2018.</p> <p>Projektet skal ses i sammenhæng med køb af nye S-tog og udrulning af Signalprogrammet. Første skridt er at sikre beslutning i Folketinget om igangsættelse af automatisering af S-tog med pilotprojekt på Ringbanen.</p>	<p>Fase 0 Ikke anlægsprojekt</p>
<p>Direkte togforbindelse fra Roskilde til Kastrup Lufthavn</p> <p>Ca. 1 mia. kr.</p>	<p>Vil aflaste Københavns Hovedbanegård og skabe bedre adgang fra det vestlige hovedstadsområde til Kastrup Lufthavn.</p>	<p>Der er gennemført VVM-screening samt trafik og samfundsøkonomisk analyse. BaneDanmark har udarbejdet beslutningsgrundlag og har i Anlægsplan 2018-30 foreslået 2024-30 som anlægsperiode. Der forudsættes beslutning om anlægslov senest 2023. Der skal i kommunal regi udføres en afledt samfundsøkonomisk analyse af konsekvenserne. f.eks. øget kapacitet på Hovedbanegården, sparet rejsetid, styrkelse af Kastrup Lufthavn, forbedret passagergrundlag for letbanen og lignende.</p>	<p>Fase 2 afsluttet</p>
<p>Forbedringer af Kystbanen</p> <p>Forbedringen af Kystbanen skal primært finansieres af DSBs budget.</p>	<p>Øge rettidighed.</p>	<p>Kommunerne har totalafdækket årsagerne til den manglende rettidighed. Rettidighedsdata anvendes til faktisk at påpege, hvilke initiativer DSB og Banedanmark skal tage, for at togene i langt højere grad kører til tiden.</p> <p>I januar 2019 afholdes møde mellem transport-, bygnings- og boligministeren, kystbaneborgmestrene og regionsrådsformanden vedr. resultaterne af den analyse af togdriften på Kystbanen, som ministeriet har fået udført efter mødet den 13. juni 2018.</p> <p>Afkobling af Sverigestrafikken fra Kystbanen forventes realiseret efter at der er indgået aftale om overdragelse af øresundstogtrafikken til Skånetrafikken den 24. august 2018. Der er vedtaget en lovændring af lov om trafikelskaber den 13. december 2018, som muliggør overdragelsen.</p>	<p>Ikke anlægsprojekt</p>
<p>Letbane fra Gladsaxe til Nørrebro</p> <p>Ca. 3 mia. kr.</p>	<p>Skaber en højklasset, grøn kollektiv trafikforbindelse mellem den kommende metro cityring og den kommende letbane i Ring 3.</p>	<p>Region Hovedstaden, Gladsaxe Kommune og Københavns Kommune har fået udarbejdet en udvidet screening af en letbane på Frederikssundsvej, som er offentliggjort i efteråret 2018. Screeningen har resulteret i en anbefalet linjeføring i korridoren langs Frederikssundsvej over Tingbjerg og videre til Gladsaxe Trafikplads, hvor letbanen vil køre delvist i eget tracé, delvist i blandet tracé. Den forventes at have ca. 48.000 daglige påstigere i 2035 eller ca. 15 mio. påstigere årligt. Beregningerne viser en forventet anlægspris på 3 mia. kr. (inkl. en reserve på 50 procent) og et driftsoverskud på ca. 15 mio. kr. pr. år.</p> <p>På baggrund af screeningen kan der træffes beslutning om en egentlig udredning, denne afventer dialog mellem Gladsaxe Kommune, Københavns Kommune og staten.</p>	<p>Fase 0 (udvidet screening)</p>

Herudover er Region Hovedstaden og KKR Hovedstaden enige om, at der brug for at kigge nærmere på 3 yderligere projekter:

Projekt	Udfordring	Status	Fase
<p>Ombygning af Hillerød station</p> <p>Ca. 182 mio. kr. (Staten har i ”Aftale om bedre og billigere kollektiv trafik” afsat 17 mio. kr. Hillerød Kommune har til merpris for bro afsat 8 mio. kr. I alt, udestår finansiering på 157 mio. kr.)</p>	<p>Så passagerer fra hele Nordsjælland kan komme direkte til det nye Hospital Nordsjælland uden at skulle skifte på Hillerød Station.</p>	<p>Banedanmark har i 2015 udarbejdet rapport for fase 1 for projektet og en fase 2-analyse forventes igangsat i den nærmeste fremtid. Nyt Hospital Nordsjælland åbner 2023/24. Favrholm Station åbner 2023.</p> <p>Det er afgørende, at Hillerød Station opgraderes i koordination med Favrholm Station, der betjenes af både S-tog og lokaltog. Herved undgås fordyrelse ved en senere ombygning af Favrholm Station. Partierne bag ”Aftale om bedre og billigere kollektiv trafik” har senest i aftale fra 2018 afsat 4 mio. kr. til en fase II-analyse. Regionen har i budget 2019 ligeledes afsat 4 mio. kr. til medfinansiering af analysen. Der udestår fortsat finansiering af anlægsprojektet.</p>	<p>Fase 1 afsluttet</p> <p>Fase 2 igangsat ultimo 2019 og forventes klar ultimo 2020.</p>
<p>Forlængelse af metroen (Ny Ellebjerg til Hvidovre hospital og videre til Rødovre Centrum)</p> <p>Ca. 5,7 mia. kr.</p>	<p>Afhjælpe de massive problemer med at komme til og fra hospitalet, samt øge områder med højklasset kollektiv transport i omegnskommunerne.</p>	<p>Region Hovedstaden, Hvidovre, Frederiksberg og Københavns Kommuner har i 2019 med hjælp fra Metro-selskabet fået regne på forskellige scenarier, linjeføringer og teknologier (BRT, letbane og metro), på strækningen hhv. mod Hvidovre og Bispebjerg hospitaler. Arbejdet blev færdig i maj 2019 og har vist at indbyrdes er der forskelle på i hvilket omfang de forskellige løsninger genererer nye rejsende til det kollektive system samt størrelsen på anlægsomkostninger og behovet for restfinansiering.</p> <p>Gennemførelsen af de to undersøgte linjer vil medføre at yderligere to af Region Hovedstadens hospitaler betjenes af højklasset kollektiv transport.</p>	<p>Fase 0</p>
<p>Forlænge S-banen fra Farum til Hillerød.</p> <p>1 mia. kr.</p>	<p>En robust kollektiv forbindelse fra Hillerød mod København vil kunne flytte bilpendlere fra den trængselsramte Hillerødmotorvej.</p>	<p>Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag på baggrund af anlægsoverslag og en samfundsmæssig analyse. Herefter kan der træffes en beslutning på baggrund af: VVM redegørelse, finansiering og anlægslov.</p> <p>Furesø Kommune har med hjælp fra Atkins fået udarbejdet teknisk notat af mulige linjeføringer og stop, og har på denne baggrund genoptaget dialogen.</p>	<p>Fase 0</p>

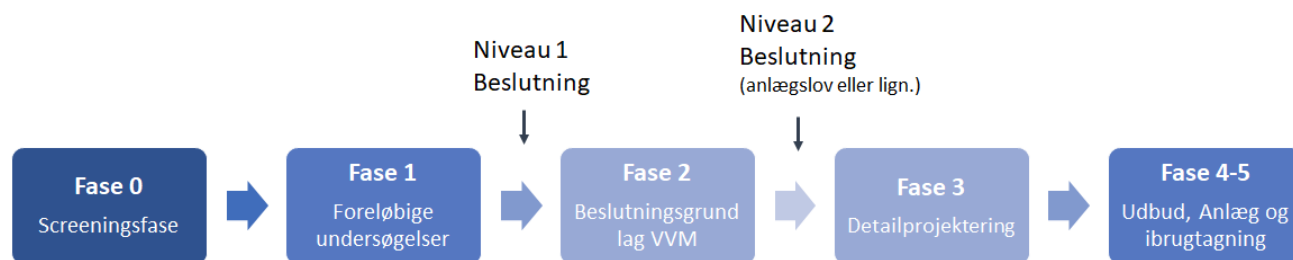
Overordnet beskrivelse af projekternes faser

Nedenstående inddeling i et anlægsprojekts faser er taget fra principperne for Ny Anlægsbudgettering på Transport-, Bygnings- og Boligministeriets område og illustrerer faserne i et anlægsprojekt generelt og som Banedanmark og Vejdirektoratet anvender dem. Anlægsprojekterne, kan derfor være både bane- og vejprojekter.

Faserne anvendes som led i styring af et statsligt anlægsprojekts økonomi, hvor det er muligt at følge udviklingen i projektøkonomiens forventede anlægsudgifter fra projektets indledende faser, hvor projektet overvejes og besluttet igangsæt, over de mellemliggende faser frem til de konstaterede faktiske udgifter ved projektets færdiggørelse.

Faserne kan variere fra anlægsprojekt til anlægsprojekt, men der vil dog være krav til undersøgelsen som altid skal overholdes, såfremt der skal være tale om en fase 1-undersøgelse.

De fem faser og deres placering i forhold til beslutningsniveauerne er illustreret i figuren herunder.



Fase 0 (screeningsfase)

Her udarbejdes indledende tekniske rapporter m.m.

Fase 1 (forundersøgelser)

Formålet med det indledende fase 1-overslag er at sikre beslutningsstøtte for Folketingets prioritering af statens anlægsmidler, bl.a. i forbindelse med udarbejdelse af investeringsplaner og trafikpolitiske forlig.

Analysen kan anvendes som grundlag for at afgøre, om projektet er relevant og rentabelt at gå videre med. Analysen skal tilvejebringe et basisoverslag som er "det bedste realistiske estimat ud fra den tilgængelige viden" og danne grundlag for en beslutning om at undersøge bestemte alternativer yderligere f.eks. ved at gennemføre VVM-undersøgelse, (dvs. en fase 2-undersøgelse).

Til basisoverslaget tillægges der i fase 1 et korrektionstillæg (reserve) på 50 pct., hvorved det indledende anlægsoverslag fremkommer.

Det er ikke alle baneprojekter, der gennemgår en VVM-proces.

Fase 2 (VVM-redegørelser/beslutningsgrundlag)

Formålet med en fase 2-undersøgelse er at etablere et grundlag for en endelig politisk beslutning (anlægslov eller lignende) om at gennemføre et projekt. Således rettes fokus i fase 2 på at afklare centrale tekniske, økonomiske, trafikale og miljømæssige forhold samt risici.

Undersøgelsen indeholder blandt andet en VVM-undersøgelse (dog ikke for alle baneprojekter) og benævnes ofte "VVM-redegørelse".

Der tillægges sædvanligvis et korrektionstillæg (reserve) på i alt 30 pct. i fase 2.

Fase 3 - 5 (detailprojektering, udbud, anlæg og ibrugtagning)

Fra fase 3 overgår projektet til detailprojektering og udførelse m.v.