

HILLERØD KOMMUNE

UNDERSØGELSE AF FASE 1 AF OMBYGNINGEN AF HILLERØD STATION

BESLUTNINGSNOTAT

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning	1
2	Baggrund	2
3	Banedanmarks projekt	2
4	Fase 1: Ombygning af Lokalbane-delen af stationen	4
5	Vurdering af mulighederne for at gennemføre en selvstændig Fase 1	4
6	Konklusion og anbefalinger	5

1 Indledning

Der blev i 2012 i forbindelse med aftalen om bedre og billigere kollektiv trafik afsat 15 mio. kr. til ombygningen af Hillerød Station. Pengene er bevilget til en såkaldt fase 1 af ombygningen, som er en minimal ombygning af den del af stationen, der vedrører Lokalbanelen.

COWI er på den baggrund blevet bedt om en nærmere vurdering og kvalificering af forslaget om at ombygge Lokalbane delen af stationen selvstændigt før ombygningen af S-bane delen.

Dette notat indeholder denne vurdering.

PROJEKTNR. A041425
DOKUMENTNR. 003
VERSION 0.2
UDGIVELSESDATO 13.06.2013
UDARBEJDET JACH
KONTROLLERET JSE, JIMH, LTU
GODKENDT JACH

2 Baggrund

Hillerød Station spiller en central rolle i forhold til udviklingen af fremtidens kollektive trafik i Nordsjælland. Som det fremgår af "Visionsplan for Lokalbansen" fra 2012 er en ombygning af Hillerød Station afgørende for, at Lokalbansen kan udvikle togtrafikken i almindelighed og kan køre togene igennem til den nye station Hillerød S, som ventes etableret før - eller senest i forbindelse - med bygningen af det nye sygehus syd for Hillerød. Ligeledes forventes antallet af S-togs passagerer at stige med ca. 35 % mellem Holte og Hillerød.

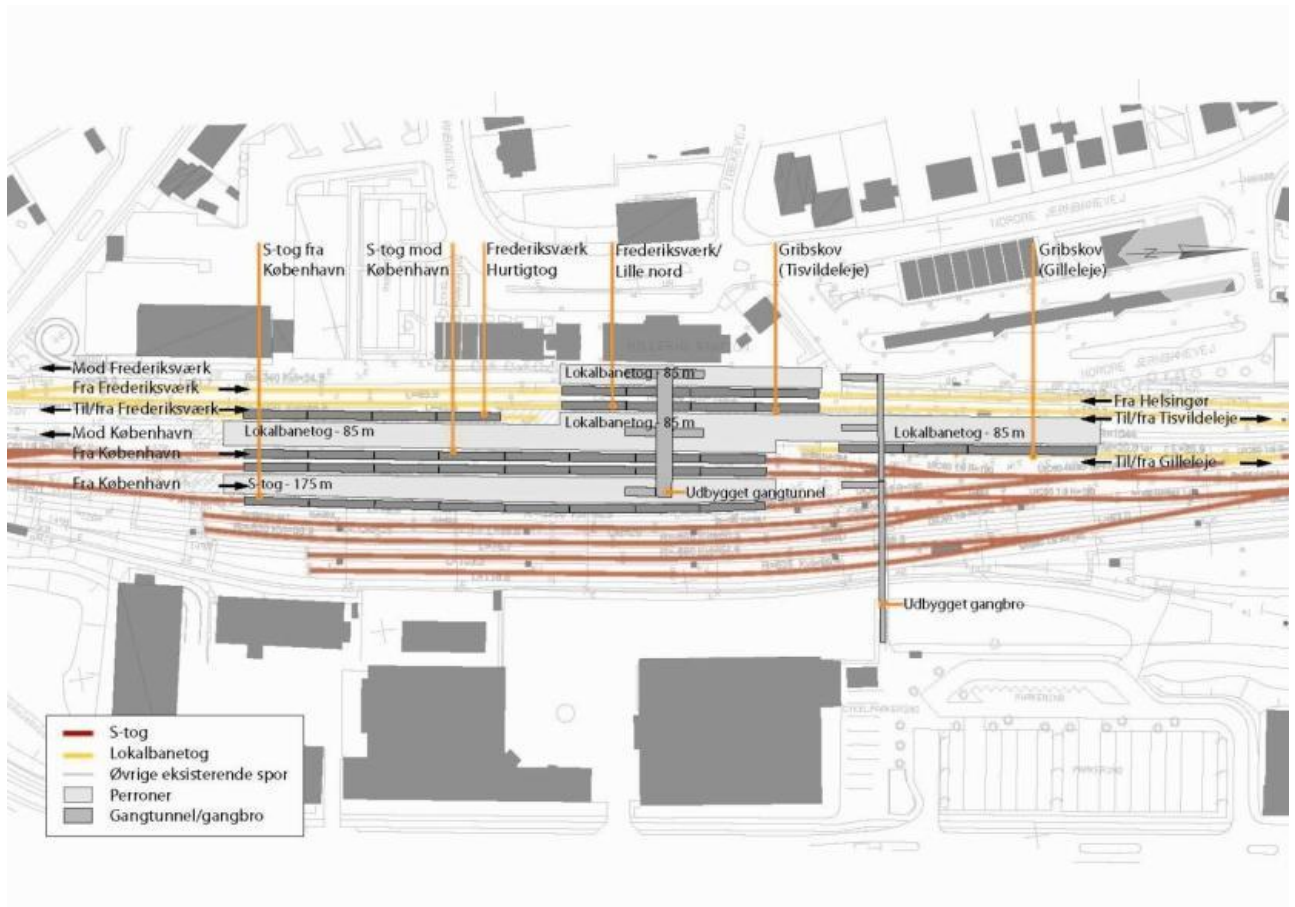
Hillerød Station er i forvejen én af de største stationer i landet målt på passagertal (hvis passagertallene for Lokalbansen medregnes) og ligger - hvad angår S-togs passagerer - på niveau med Flintholm, Svanemøllen og Ballerup. Antal af passagerer må herudover forventes at stige væsentligt, hvis visionerne for Lokalbansens trafik udmøntes fuldt ud.

Hillerød Station er også endestation for S-togsbetjeningen af Nordbanen. Forbindelsen mellem Nordsjælland og de øvrige dele af Hovedstadsområdet er helt afhængig af S-togsbetjeningen til Hillerød, som i øjeblikket kører i 10 minutters drift i dagtimerne på hverdage. Der er imidlertid ønske om at få 5 minutters betjening af Hillerød, f.eks. ved at føre linje B igennem til Hillerød, hvor den i dag ender i Holte. Realisering af dette ønske vil kræve en ombygning af Hillerød Station.

Endelig er Hillerød Station fortsat et knudepunkt for bustrafikken i Nordsjælland, både som tilbringer til togene og i forhold til transport til det centrale Hillerød.

3 Banedanmarks projekt

Både Banedanmark, DSB og Lokalbansen har været opmærksom på de stigende krav til funktionaliteten af Hillerød Station. I forbindelse med et projekt om udvikelse af banen mellem Hellerup og Holte til 3 eller 4 spor, gik Banedanmark i gang med at undersøge en ombygning af Hillerød station, som ville være en forudsætning for 5 minutters drift til Hillerød. Projektet blev stoppet før tid, men Banedanmark nåede i 2011 frem til følgende principtegning for en ombygning af Hillerød station:



Hovedelementerne i Banedanmarks forslag fra 2011 var følgende:

- › Etablering af to gennemgående perronspor tæt på stationsbygningen, således at Lokalbanen får mulighed for at køre gennem stationen fra Lille Nord og Gribskovbanen til Frederiksværkbanen.
- › Etablering af to vendespor ved perron – et sydligt og et nordligt - til Lokalbanens benyttelse
- › Ombygning af S-togenes vendeanlæg, således at der etableres vendespor nord for stationen. Dette vil muliggøre 5 min. frekvens i S-togsdriften
- › Forlængelse af eksisterende gangbro over hele sporterrænet, da der ikke længere vil være gangforbindelse i niveau fra vestsiden af stationen til S-togssporene, når Lokalbanens spor føres igennem.
- › Ombygning af perrontunnelen, således at tunnelen giver adgang til de nye S-togsperroner under lokalbanens spor.
- › Ombygning af depotspor for S-togene.

Banedanmark offentliggjorde ikke et officielt anlægsoverslag i forbindelse med projektet.

4 Fase 1: Ombygning af Lokalbane-delen af stationen

På baggrund af den store betydning, som Hillerød Station har for den kollektive trafik i Nordsjælland tog Hillerød Kommune initiativ til at fremskynde processen omkring ombygningen. Hillerød Kommune introducerede derfor forslaget om en fase 1 af ombygningen af stationen, som fokuserede snævert på at give Lokalbaneln mulighed for at køre igennem stationen og dermed binde Gribskovbanen og Lille Nord sammen med Frederiksværkbanen.

Forslaget var en minimumsløsning bestående af følgende elementer:

- › Etablering af en gangbro med elevatorer
- › Forlængelse af tunnellen, så den kommer op på den anden side af de forlængede lokalbanespor
- › Forlængelse af lokalbanesporene, så man kan køre igennem stationen

Dette forslag havde COWI meget indledningsvis vurderet til 29 mio. kr. Hertil blev det anslået at et eventuelt nyt sikringsanlæg til brug for Lokalbaneln alene ville koste ca. 15 mio. kroner.

5 Vurdering af mulighederne for at gennemføre en selvstændig Fase 1

I foråret 2013 blev COWI bedt om at kvalificere forslaget om en fase 1 ombygning af Hillerød Station. Omdrejningspunktet var om det teknisk og økonomisk var realistisk og hensigtsmæssigt at gennemføre en fase 1 af ombygningen.

COWI har derfor nøje gennemgået forslaget om en fase 1 ombygning, de forudsætninger, der ligger til grund samt gennemført en dialog med projektets forskellige parter.

Det må på den baggrund konstateres at:

- › Det er ikke realistisk at gennemføre den minimumsløsning, der lå til grund for de 15 mio. der blev tildelt projektet i 2012, fordi der på daværende tidspunkt ikke blev taget stilling til hvordan projektet kunne håndtere visionsplanens oplæg til fremtidig trafik. Projektet vil derfor kræve en mere omfattende ombygning af den nordlige del af stationen end hidtil antaget, - der skal blandt andet etableres en række transversaler og ombygges spor.
- › Alle sporanlæg på Hillerød Station er ejet af Banedanmark. Det er ikke teknisk realistisk at nogen anden part end Banedanmark kan foretage så omfattende indgreb i sporanlægget.
- › Juridisk kan hverken Lokalbaneln, Hillerød Kommune eller Region Hovedstaden stå som bygherre i forhold til ombygninger af Banedanmarks spor. Det er heller ikke muligt i forhold til de økonomiske risici man skal påtage sig som bygherre.

- › Der vil være omfattende trafikale gener i forbindelse med ombygningen af fase 1, hvor der må forventes indsat erstatningsbusser på dele af lokalbanestrækningerne. Der må også forventes omfattende gener i forbindelse med ombygningen af S-togsdelen af stationen – det vil derfor være hensigtsmæssigt af gennemføre ombygningerne som et samlet projekt for at minimere de samlede gener for de rejsende.
- › Der vil være betydelige besparelser i at gennemføre ombygningen som et samlet projekt bl.a. i forhold til etablering af arbejdsplads, projektering, styring og opfølgning, byggeledelse mv.

6 Konklusion og anbefalinger

Det minimumsprojekt, der var den oprindelige ide bag at etablere en fase 1 af ombygningen af Hillerød Station, var håndterbart fordi det forudsatte en meget lille indgriben i Banedanmarks anlæg, men det forholdt sig ikke til den fremtidige trafikmængde på og gennem stationen. Det har derfor vist sig at der skal en væsentlig større ombygning til, der vil involvere Banedanmarks sporanlæg.

Det samlede anlægsoverslag for et fase 1 projekt, der er meget betydeligt udvidet og kan leve op til de fremtidige trafikale krav fra Lokalbansen beløber sig nu til ca. 155 mio. kroner eksklusive risikotillæg.

Det er derfor hverken realistisk eller hensigtsmæssigt at etablere en fase 1 af ombygningen af Hillerød Station. En ombygning i to faser vil:

- › Være juridisk og teknisk urealistisk
- › Give meromkostninger
- › Medføre forøgede trafikale gener

Det vil derfor være mere hensigtsmæssigt at gennemføre en samlet ombygning af Hillerød Station som forestås af ejeren af stationen og dens infrastruktur - Banedanmark. Dermed vil man på koordineret vis og med færrest mulige omkostninger og gener kunne gennemføre ombygningen af stationen.

Ombygningen af stationen haster imidlertid stadig i forhold til en styrkelse af den kollektive trafik og etableringen af det nye sygehus. Forudsætningen for en optimal betjening af Hillerød Syd er at der gennemføres en ombygning af Hillerød Station, der tillader Lokalbansens tog at køre igennem.

Projektet har et omfang og en kompleksitet, der gør det ganske urealistisk at de lokale parter kan løfte projektet alene. Det anbefales derfor at projektet føres tilbage i Banedanmarks regi og at bevillingen på de 15 mio. kr. anvendes til at gennemføre projekteringen af en ombygget Hillerød Station.