

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

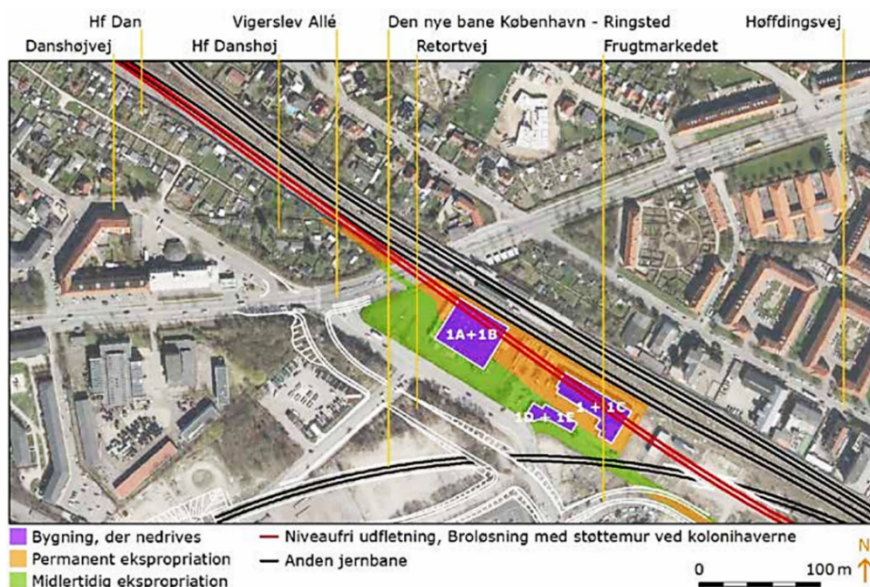
Notat
Dato 09-12-2024
Sagsnr.: 2021-023461
Dokumentnr. [Dokumentnr.]
Sagsbehandler: [Adressatkode]

Projektopfølgning for niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg (København Syd)

Dette notat beskriver grundlaget for og effekter af anlæg af en niveaufri udfletning, også kaldet en fly-over, ved København Syd Station (tidligere Ny Ellebjerg Station).

I forbindelse med beslutningsgrundlaget blev fremlagt tre løsninger udarbejdet af Banedanmark, herunder en tunnelløsning (fly-under) og en simpel broløsning uden spunsning. Valget faldt på en broløsning, der bl.a. tog særligt hensyn til kolonihavebebyggelse. Den nye bane mellem København og Ringsted (Ringstedbanen) var under anlæg på det tidspunkt, hvor den niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg skulle besluttes. Det var økonomisk fordelagtigt at foretage anlægget af den nye niveaufri udfletning inden ibrugtagning af Ringstedbanen.

Figur 1. Niveaufri udfletning ved København Syd station (Ny Ellebjerg) markeret med rødt



København Syd Station ligger helt centralt for passagertogtrafikken, da jernbanerne Ringstedbanen (København-Køge-Ringsted), Øresundsbanen (Kastrup-Roskilde) og S-tog (Ringbanen og Køge Bugt-banen) krydser hinanden her. Der har derfor været et ønske om at udvikle København Syd Station til et nyt trafikknudepunkt for hele Hovedstadsområdet.

Som led heri ville det blive nødvendigt at etablere en krydsning ude af niveau, sådan at togene på Ringstedbanen kunne køre uhindret af togene på strækningen Roskilde-Københavns Lufthavn. Uden den niveaufri udfletning ville tog fra forskellige retninger skulle passere hinanden på spor i samme niveau, hvorved der kunne opstå en række trafikale konflikter, der ville mindske den samlede kapacitet og funktionalitet af København Syd som knudepunktsstation med mulig negativ påvirkning af punktligheden.

Projektet omfattede etablering af en jernbanebro, der fører Øresundsbanen over Ringstedbanen samt tilhørende nye spor og ny krydsning af Vigerslev Allé i form af en bro.

Da Folketinget i 2015 besluttede at gennemføre projektet, blev det Banedanmarks opgave at fuldføre arbejdet.

Overordnede projektmål

Projektgrundlag	Umiddelbare effekter	Målbare effekter
Aftale om "En moderne jernbane" af 14. januar 2014. I den politiske aftale fremgår det, at anlæg af en niveaufri udfletning skal medvirke til at realisere Ny Ellebjerg som knudepunktsstation.	Fjerne trafikale konflikter ved krydsning af Øresundsbanen med Ringstedbanen, især hvad angår godstog. Centralt element i etablering af København Syd som nyt knudepunkt i Hovedstadsområdet.	Øget antal togafgange fra og til København Syd både fra Øresundsbanen, Vestbanen og Ringstedbanen med mulighed for at de rejsende kan foretage skift.

Baggrund:

Fra og med juli 2000 begyndte godstog at køre på den del af Øresundsbanen, der skærer gennem sporterrænet ved Ny Ellebjerg (nu København Syd). Senere i 2007 blev Køge Bugt-banens S-station 'Ellebjerg' flyttet frem til det, der bliver stationen Ny Ellebjerg. Samtidig med dette blev S-Ringbanen indviet mellem Flintholm og Ny Ellebjerg, hvorved første del af en knudepunktsstation var skabt, dvs. starten på stationen København Syd.

I forbindelse med projektet 'KØR' blev der afsat penge til at etablere fjernperron på Ny Ellebjerg med åbning 2013, og i 2014 indgås aftalen 'En moderne jernbane' om en større knudepunktsløsning for Ny Ellebjerg, herunder med etablering af en niveaufri udflætning.

Med vedtagelse af Ændringslov til Lov om anlæg af den Nye Ringstedbane i 2015 fastlægges den eksakte løsning for den niveaufri udflætning. I 2016 indgås i øvrigt særskilt aftale om en metrostation i forbindelse med etablering af linje M4 (åbnede juni 2024), og i 2021 besluttes anlæg af fjernperroner til Øresundsbanen på stationen.

Efter aftale med Transportministeriet begynder DSB fra december 2021 at køre toglinjen Slagelse-Roskilde-Københavns Lufthavn (dog uden at kunne stoppe på København Syd, da arbejdet med Øresundsperronerne stadig er i gang). Hermed var den nye Ring Syd-korridor åbnet.

Projektforløb

Aftalegrundlaget	Endelig beslutning	Ibrugtagning
Aftale om 'En moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK' af 14. januar 2014.	Besluttet ved L143 Lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge februar 2015, idet transportministeren bemyndiges til at igangsætte arbejdet og fastlægge tidsplan.	Den niveaufrie udflætning blev åbnet ultimo 2019. Togdriften på Ny bane og en del af godstogene via Øresundsbanen er dermed principielt skilt ad.

Anlægsfase:

På basis af Banedanmarks gennemførte VVM-proces samt Miljøredegørelse fra 2014 og efterfølgende vedtagelse af lovgrundlag i 2015 fulgte en proces med udarbejdelse af det specifikke projekteringsgrundlag og udbud af entreprenøropgave. Den niveaufri udflætning er en del af den samlede anlægsorganisation vedr. Ringstedbanen.

Der indgås entreprisekontrakt i 2017 og arbejdet udføres i 2018-2019 inkl. anlæg af en ekstra bro over Vigerslev Allé. Banedanmark meddeler i 2017, at der grundet ændringer i ekspropriationserstatninger samt større kompleksitet i de jernbanetekniske anlæg må tilføres et beløb fra den centrale anlægsreserve.

Som følge af en række merudgifter, herunder til spuns, broen over Vigerslev Allé, Signalprogrammets reviderede udrulningsplan, ombygning af ældre signalanlæg i Vigerslev, udgifter til immunisering, øges projektets totaludgifter, hvilket bevilges særskilt på aktstykke.

Ibrugtagning af det nye anlæg sker ultimo 2019. Men bl.a. forsinkelser i udrulningen af Signalprogrammet medfører udover fordyrelser, at anlægget tages i brug med en reduceret funktionalitet i første køreplanperiode.

Projektøkonomien

Anlægsperiode	Afsat bevilling	Endelige projektomkostninger
<p>Detailprojektering starter i løbet af 2015.</p> <p>Herefter følger udbud og anlægsarbejde frem til 2019.</p>	<p>Der blev på finansloven for 2016 afsat en totaludgift til projektet på 367,8 mio. kr. (2016-pl).</p> <p>Med aktstykke 19 af 22. november 2018, blev projektets totaludgift øget med 79,6 mio. kr. (2018-pl).</p> <p>Projektets totaludgift blev yderligere forhøjet 44,8 mio. kr. (2020-pl) på hhv. TB20 og FL21</p>	<p>Projektet er blevet gennemført med tilførte midler fra den centrale reserve ud over projektets eget bidrag hertil.</p> <p>Projektets sidste godkendte totaludgift var dermed 502,4 mio. kr. (2021-pl).</p>

Driftsfasen:

Fra medio 2019 begynder i første omgang godstog at benytte den nye niveaufri udfletning, når de kører mellem Øresundsbanen og Vestbanen. Herved skabes en positiv effekt på Ringstedbanen, idet det muliggøres, at gradvist flere passagertog på Ringstedbanen til/fra Københavns Hovedbanegård kan køre konfliktfrit med den øvrige krydsende trafik gennem Ny Ellebjerg (nu København Syd).

Det er først og fremmest forsinkelser i udrulningen af Signalprogrammet, som medvirker til, at der ved ibrugtagning ikke kører så mange tog på Ringstedbanen, og dermed drager fordel af etableringen af broløsningen ved Ny Ellebjerg (København Syd). Medio 2021 opnås fuld funktionalitet via ombygning i gammel signalteknologi.

Effekter som følge af investering




Forventede samfundseffekter	Forventet kapacitet og trafikeringsnytte	Endelig bruger-effekt for passager-og godstog
Skabelse af en knudepunktstation, hvor en niveaufri udflætning skaber mulighed for at fremme tværgående trafik i Hovedstadsområdet på tværs af banelinjer med heraf følgende regionale effekter.	Der er med anlæg af en niveaufri udflætning skabt mulighed for at betjene op til otte persontog/time/retning med stop på København Syd Station, samtidig med at der håndteres op til tre godskanaler.	Det er ikke muligt at vurdere den fulde effekt, da udnyttelse af den niveaufri udflætning er sammenkædet med andre projekter, herunder ibrugtagning af Øresundsperroner.

Der har ikke været fastsat eksakte trafikale mål for den niveaufri udflætning i sig selv. Derfor vil en opfølgning på driftssiden også være af mere overordnet karakter. Den niveaufri udflætning giver dog en øget funktionalitet, hvilket er en effekt som øges, når togtrafikken gennem København Syd bliver mere intensiv.

Ved slutningen af 2024 standser op til tre fjern- og regionaltog per time per retning på København Syd, hvortil kommer S-tog og metroafgange. Når det samlede stationskompleks inkl. nye perroner ved Øresundsbanen er færdigt i andet halvår 2025, vil fire fjern- og regionaltog per time/retning standse ved København Syd.

Anlægget er fremtidssikret til, at der kan skabes større tværgående trafik, dels muliggør den etablerede broløsning ikke kun flere regionaltog men også Intercitytog, eller på sigt muligvis et Øresundstog via Københavns Lufthavn mod Roskilde. Antallet af internationale tog forventes at vokse efter åbning af Femern Bælt-forbindelsen og vil konfliktfrit kunne passere gennem stationen mod hovedbanegården. I øjeblikket er der kun to godskanaler per time, som ikke udnyttes fuldt ud, men det samlede anlæg skal kunne håndtere yderligere en gods kanal.

Sammenfatning:

Gennemførelse	Budget	Nytte
		

Det konstateres, at anlægsarbejderne blev udført indenfor tidsplanen, men en række forhold, der delvis er uafhængig af selve anlægget af Ny Ellebjergs (København Syds) niveaufri udflætning, har kompliceret og fordyret udførelsen. Udnyttelsen af den niveaufri udflætning er stadig i startfasen, men vil medvirke til, at togtrafikken fra flere baner kan øges markant, herunder at godstrafikken mellem Tyskland og Sverige kan øges efter ibrugtagning af Femern Bælt-forbindelsen.