

## NOTAT

Dato  
J. nr.

### **Stationskapaciteten ved Københavns Hovedbanegård**

Analysen viser, at kapaciteten på Københavns Hovedbanegård er tilstrækkelig for nuværende. Der er primært to forhold, der har betydning for stationskapaciteten: *Perronsporskapa-* *capiteten* er belægningen af perronsporene på stationen, mens *ind- og udkørselsforhold* omhandler kapaciteten til og fra stationen.

Med åbningen af den nye jernbane mellem København og Ringsted i 2018 er det planlagt at udvide antallet af toglinjer, der kører mod København, fra de nuværende 13 til 17 linjer. Før signalprogrammet er implementeret i 2021 vil 17 linjer mod København dog betyde, at kapacitetsgrænsen på København H er nået. Det er derfor nødvendigt at foretage optimeringer af den tekniske drifts-tilrettelæggelse for at være sikker på, at København-Ringstedbanens køreplan kan afvikles med god kvalitet.

Såfremt der efter 2021 er et ønske om at køre flere tog end forudsat i København-Ringsted projektet og Togfonden DK eller et ønske om at forbedre serviceniveauet, kan det blive nødvendigt at udbygge kapaciteten i fremtiden.

Analysen viser, at der ikke er nogen nemme løsninger for udvidelse af kapaciteten i direkte tilknytning til København H. Der er analyseret en række udbygningsløsninger, som alle har en dårlig samfundsøkonomisk forrentning, fordi de er dyre, giver store gener for trafikken i anlægsperioden og ikke altid gør passagerernes rejser lettere.

Af udbygningsløsningerne er forslaget om perroner under Bernstorffsgade i direkte tilknytning til den eksisterende gangtunnel under København H den mulighed, der er bedst for passagererne. Forslaget er dog meget dyrt, og giver væsentlige gener i anlægsperioden.

Denne analyse peger derfor på alternativer til en udbygning i direkte tilknytning til København H, som kan sikre kapaciteten fremover.

Analysen konkluderer, at såfremt der skal køre flere tog end forudsat i København-Ringsted og Togfonden DK vil den bedste løsning for at udbygge kapaciteten, givet rejsestrømmene til og i København, være at udvikle Ny Ellebjerg som knudepunkt. Dette er samtidig den samfundsøkonomisk mest rentable løsning.



Det kan både gøres i en lille og en stor variant. Den lille variant består i at indsætte flere regionaltog, og køre dem direkte fra Roskilde til Amager. Den store variant består i, at København H aflastes ved at der i tillæg til det nye regionaltogssystem køres to fjerntog i timen direkte til Amager udenom København H. Dette forslag er samfundsøkonomisk rentabelt særligt pga. kapacitetsgevinsten og besparelser på driftsomkostninger. Den lille variant har en nettonutidsværdi på 121 mio. kr., mens den store variant har en nettonutidsværdi på 591 mio. kr.

Analysen konkluderer desuden, at forslaget om at stoppe færre eller ingen fjerntog på Nørreport station også er samfundsøkonomisk rentabelt. Da der nærmest ikke er udgifter forbundet med forslaget, er det en billig måde at opnå en hurtig kapacitetsforøgelse. Forslaget om at undlade fjerntogsstop på Nørreport station har en nettonutidsværdi på 402 mio. kr.

En meget langsigtet sikring af kapaciteten på København H kan opnås ved at kombinere en 'stor' udbygning af Ny Ellebjerg med en 'stor' variant af Nørreport. Det vil sige, at hvis man kører fjerntog udenom København H og undlader at stoppe fjerntog på Nørreport, vil man opnå en kapacitetsgevinst, der svarer, til at der kan køres 29 linjer mod København.