

# Udkast

Adelgade 13  
1304 København K  
Telefon 7226 7000  
Fax 7226 7070  
info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

## Kommissorium for analyse vedrørende Nordhavn Station

Notat  
Dato 23.03.2006

### Baggrund

Det er mellem Trafikstyrelsen, Københavns Havn A/S og Københavns Kommune aftalt at iværksætte en analyse af muligheder for forbedring af adgangsforholdene til Nordhavn Station. Spørgsmålet er aktualiseret af den igangværende omfattende udvikling af arealerne i Københavns Nordhavn.

Analysen tager udgangspunkt i et ønske om en forbedring af adgangsforholdene til Nordhavn Station og af forbindelserne på tværs af vej og banelegeme ved Nordhavn Station for at betjene det "gamle" Østerbro og de nye byudviklingsområder på havnearealerne. Et af målene er således, at stationsområdet bliver et trafikalt og bylivsmæssigt knudepunkt med et højt kvalitetsniveau.

Problemstillingen er tidligere belyst i en række overordnede analyser, bl.a.:

- Vurdering af forskellige muligheder for betjening af Nordhavnen med metro, letbane, S-tog og højklasset bus<sup>1</sup>
- Vurdering af potentialet for regionaltogets betjening af Nordhavn station<sup>2</sup>
- Forundersøgelse af terminalforhold ved Nordhavn station<sup>3</sup>
- Vurdering af forbedrede adgangsforhold til Nordhavn station ved forskellige gangbro- og tunnelløsninger på tværs af vej og bane<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Nordhavnen, Vision for kollektiv trafikbetjening, Tænk metro - kør bus; HUR, juli 2005

<sup>2</sup> Nordhavn st. passageranalyse; Banestyrelsen, maj 2001

<sup>3</sup> Terminalforhold ved Nordhavn station – en forundersøgelse; Terminalsamarbejdet, Københavns Kommune og Københavns Havn, maj/juni 2001

<sup>4</sup> Adgangsforhold omkring Nordhavn station, Fire muligheder for at krydse banen i Nordre Frihavsgade-linien

Med udgangspunkt i de tidligere analyser skal der nu arbejdes med et større koncept, herunder også muligheden for at udvikle et projekt, der kan være attraktivt for en investor. Ambitionen er at designe en 2-sidet station evt. integreret med andre funktioner, som kan betjene såvel det nuværende Østerbro som de nye boliger og arbejdspladser i havnen.

Projektet skal anvise en eller flere økonomisk realiserbare løsninger, som kan indpasses i området på en funktionel og visuelt acceptabel måde.

En fodgængerpassage, der krydser LOKO-sporene i niveau, er tidligere undersøgt som den mest oplagte mulighed for forbedring af adgangsforholdene til stationen. En sådan løsning kan imidlertid ikke realiseres, da den vil medføre uacceptable produktions- og sikkerhedsmæssige forhold for afvikling af jernbanetrafikken. Det skyldes, at sporanlæggene ud for stationen vil blive belastet med op mod 80-100 togbevægelser pr. dag ved ibrugtagningen af LOKO-projektet (Lille Opgradering af København og Omegn).

Som følge af ovennævnte, vil analysen af mulighederne for forbedring af adgangsforholdene være afgrænset til løsninger, der ikke indebærer nye passager på tværs af jernbanespor i niveau, og som herunder respekterer den nødvendige funktionalitet i LOKO-projektet. Der forventes at kunne opstilles en række principielle løsningsmodeller, eksempelvis kan der tænkes mere end en tunnellsøsnings, idet såvel placering som funktionelle sammenhænge kan være forskellige.

Parterne har med tilsagnet om at deltage i analysearbejdet ikke givet tilsagn om medfinansiering af et evt. projekt. Det indgår i kommissoriet, at det skal undersøges om et evt. projekt kan finansieres i et offentligt-privat samarbejde.

### **Analysens indhold**

Med udgangspunkt i ovennævnte skal følgende delelementer behandles:

- Opsamling af nuværende planforudsætninger, tekniske udfordringer, hidtidige planer og forslag, samt beskrivelse af interesser. Herunder indgår også hensyn til aftale om etablering af vejforbindelse mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnen samt etablering af nødvendig vejinfrastruktur til og fra udviklingsområderne i Københavns Havn jf. principaftale om etablering af en Cityring mv af 2. december 2005
- Beskrivelse og skitsering af alternative løsningsmodeller til forbedring af stationen og adgangsforholdene hertil, herunder:
  - adgangsforhold fra havnesiden til S-togsperronerne og Østerbro,

- busbetjening fra Nordhavnen og busholdepladser
  - cykeladgang og -parkering.
  - kys&kør
- Vurdering af løsningernes attraktivitet og konsekvenser, herunder:
    - det forventede antal rejsende med kollektiv trafik (S-tog og busser)
    - evt. vejtrafikkale konsekvenser
    - forholdet til godstransport til havnen samt behov for rangerterræn
    - fremtidssikring i forhold til eventuel betjening med skinnebåren kollektiv trafik i Nordhavnen
    - den visuelle indpasning i området
    - anlægsøkonomi med usikkerhedsberegninger og vurdering af risikoelementer
  - Vurdering af de enkelte løsningsmodellers muligheder for offentlig-privat finansiering herunder for løsningsmodeller, der integrerer forbedringer af adgangsforholdene med andre funktioner

Med hensyn til konsekvenser for antallet af rejsende med kollektiv trafik foretages vurderingerne på grundlag af den nuværende og fremtidige trafikering med S-tog. Der er således ikke grundlag for yderligere vurdering af regionaltogets betjening af stationen, idet generne for de gennemkørende passagerer vil være for store sammenlignet med fordelene for nye passagerer fra Nordhavn – jf. de tidligere analyser.

Afhængig af løsningernes attraktivitet for kommende investorer og dermed behovet for offentlige medfinansiering kan der blive behov for en samfundsøkonomisk vurdering af projektet. Det nærmere indhold i en sådan analyse skal i givet fald fastlægges i en senere fase.

## Proces

Undersøgelsen opdeles i 2 faser, hhv. en screeningsfase og en konkretiseringsfase.

I *screeningsfasen* vil der blive gennemført følgende aktiviteter:

- Opsamling af plangrundlaget samt identifikation af fysiske, visuelle, trafikale og øvrige bindinger i området
- Skitsering af alternative principielle løsningsmodeller med udgangspunkt i planerne om byudvikling og den nuværende placering af perroner og jernbanetekniske anlæg på Nordhavn station
- Overordnet beskrivelse af fordele og ulemper ved løsningerne

For at sikre, at alle forudsætninger og bindinger for de forskellige principielle løsningsmodeller i screeningsfasen er klarlagt og samtidig få deltagernes vurdering af forslagene, vil der blive afholdt en evt. to workshops. Deltagerne bliver udover projektets parter Banedanmark, HUR og DSB S-tog.

Resultatet af screeningsfasen bliver en indstilling til styregruppen om valg af 1 (evt. 2) principielle løsninger. Igangsætning af konkretiseringsfasen sker med Styregruppens beslutning om valg af principielle løsning(er) til videre bearbejdelse.

I *konkretiseringsfasen* skal de(n) udvalgte principielle løsning(er) gennemarbejdes, således at de(n) kan danne grundlag for en beslutning om hvilke(n) løsningsmodel(ler), der – såvel økonomisk som planmæssigt – kan lægges til grund for det videre arbejde med planlægningen af byudviklingen i området.

## Organisation

Analysearbejdet organiseres med en styregruppe med deltagelse af:

- Transport & Energiministeriet
- Trafikstyrelsen (formandsposten)
- HUR
- Banedanmark
- DSB S-tog
- Københavns Kommune
- Københavns Havn A/S.

Til styregruppen knyttes en arbejdsgruppe med faste repræsentanter fra Københavns Havn, Københavns Kommune og Trafikstyrelsen. De øvrige parter inddrages efter behov.

## Tidsplan

Projektet opstartes med forelæggelse af kommissoriet for styregruppen primo april 2006. Under forudsætning af styregruppens tilslutning kører screeningsfasen i perioden derefter med afslutning i juni 2006. Herefter indledes konkretiseringsfasen med forventet afslutning i november 2006.

Tidsplanen er nærmere specificeret i vedlagte bilag 1.

## Finansiering af undersøgelsen

Undersøgelsen er budgetmæssigt estimeret til 1 mio. kr. excl. moms, med ca. 500.000 kr. til hver fase, idet det forudsættes, at der efter fase 1 tages endelig stilling til omfanget af undersøgelser i fase 2. Be-

**Kommentar [CR1]:** Plan & Arkitektur (Jørgen Abrahamsen) forventes at deltage i arbejdsgruppen fremover

løbet er fortrinsvis afsat til ekstern rådgiverbistand, idet det forudsættes, at parterne stiller egne medarbejdere til rådighed uden beregning.

Notat  
Dato 23.03.2006

Undersøgelsen finansieres af Københavns Kommune og Københavns Havn med hver 500.000 kr.

