



Beslutningsgrundlag Ny station ved Favrholt

September 2017

banedanmark





Sammenfatning

Ved Favrholm syd for Hillerød bygges et nyt regionshospital, og Hillerød kommune har omfattende planer om byudvikling i stationens nærområde. Ved Overdrevsvejen samles S-banen, der forløber mellem København og Hillerød, med lokalbanen, der forløber mellem Frederiksværk og Hillerød. En ny station på denne lokalitet vil ligge relativt tæt på det nye sygehus og den nye byudvikling i området, og vil reducere rejsetiden med 4 minutter for rejsende, der skal skifte mellem Frederiksværk-banen og S-banen mod København.



- | | | | |
|----------|----------------|-----------------------|------------------|
| Perron | Busholdeplads | Statsfinansieret | S-banen |
| Trappe | Cykelparkering | Regionalt finansieret | Lokalbanen |
| Elevator | Bilparkering | Kommunalt finansieret | Statsejet tunnel |

Projektet er undersøgt i et samarbejde mellem Hillerød Kommune, Region Hovedstaden/Lokaltog, DSB og Banedanmark. Projektet er opdelt i et statsligt projekt (Banedanmark/DSB), et Lokaltog/Region Hovedstadenprojekt og et kommunalt projekt for Hillerød kommune.

Dette beslutningsgrundlag vedrører den statslige del af projektet, men giver også en beskrivelse af projektet i sin helhed.

Den nye station omfatter sideliggende perroner på S-banen og en perron på den enkeltsporede bane mellem Hillerød og Frederiksværk. Adgang til perronerne sikres ved trapper og elevatorer, og eksisterende tunneler under banen anvendes som forbindelse imellem perronerne og på tværs af stationen. En stor forplads anlægges vest for stationen med forbindelse til Overdrevsvejen. På pladsen anlægges bl.a. 450 P-pladser, cykelparkering og busstop.

I dag er der en forholdsvis smal tunnel under S-banen, som fremover kommer til at fungere som del af perrontunnelen. Den nuværende tunnel under S-banen udgør dog ikke en tidssvarende adgangsvej for både togpassagerer, patienter, cyklister på den ny supercykelsti og golfspillere samt materiel til vedligehold af den nærliggende golfbane.

Derfor etableres en ny stitunnel syd for stationen, som skal udgøre en passagemulighed for golfspillere og øvrige brugere af rekreative områder, og som derved aflaster den eksisterende tunnel.

Derudover indeholder projektet erstatningsanlæg for Hillerød Golfklub, hvis baner påvirkes af stationsanlægget.

Anlægget har ingen væsentlige miljøkonsekvenser, hverken i anlægs- eller i driftsfasen, og det er ikke VVM-pligtigt.

Til den statslige andel af projektet er med aftale om "Elektrificering af jernbanen mv." af 7. februar 2012 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti reserveret 48,7 mio. kr. opregnet til prisniveau 2017.

De øvrige parter medfinansierer projektet som følger:

- DSB 13,8 mio. kr.
- Hillerød Kommune: 45,0 mio. kr.
- Lokalbanel/Region Hovedstaden: 19 mio. kr.

Med de øvrige parter medfinansiering er der således afsat i alt 126,5 mio. kr. til gennemførelse af projektet, som samlet set vurderes at koste 140,5 mio. kr. Der er således et udestående finansieringsbehov på 14,0 mio. kr., der alene vedrører det statslige projekt.

Baggrunden for det højere anlægsoverslag er væsentligt forøgede omkostninger til tilpasning af det nye signalsystem samt forøgede omkostninger til etablering af elevatorer, passagemulighed og erstatningsanlæg til Hillerød Golfklub, jordarbejder, tilpasning af kørestrømsanlæg og tele.

I erkendelse af dette blev der tidligt i projektet identificeret mulige besparelser. Der er således indarbejdet følgende besparelser ift. det oprindelige oplæg: der er udeladt ny perrontunnel under S-banen og overdækning af den centrale forplads, ligesom der er fundet besparelser i valgte løsninger for belægning, rampe og trappeanlæg på den centrale forplads. Disse besparelser vurderes samlet set at udgøre i størrelsesordenen 12-14 mio. kr. Fravalgte besparelsesforslag fremgår af afsnittet besparelsesmuligheder under Anlægsøkonomi og tidsplan.

Udover ovennævnte besparelser er der søgt supplerende finansiering fra projektets øvrige parter, hvilket har medført, at DSB finansierer 13,8 mio. kr. til anlæg på S-banen.

En revideret tidsplan for regionshospitalet indebærer, at det åbner primo 2022. Den nye station vil kunne anvendes til standsninger på Lokalbanel på dette tidspunkt. Ibrugtagningen af S-togs stationen vil tidligst kunne ske i 2022 på grund af, at ændringen i signalanlægget først vil kunne ske, når det nye signalsystem i sin helhed er rullet ud på S-banen, hvilket sker i 2021.

Samfundsøkonomisk vil anlæg af station ved Favrholm være et godt projekt. Ved anvendelse af forsigtige forudsætninger opnås en forrentning på 4 %, som skal sammenholdes med det almindeligt anvendte kriterium for god samfundsøkonomi. Ved anvendelse af mere optimistiske forudsætninger med hensyn til udbygning af hospitalet og byudvikling i området fås en forrentning på 9 %, som samfundsøkonomisk er et attraktivt projekt.



Indhold

Sammenfatning	3
Indhold	6
Baggrund	8
Stationen	10
Konsekvenser af projektet	14
Miljøpåvirkninger	14
Trafikale gener	14
Anlægsøkonomi	16
Risikovurdering	17
Årsag til budgetforøgelse	17
Besparelsesmuligheder	18
Samfundsøkonomi	20
Det videre forløb	23



Baggrund

Med beslutningen om at bygge et nyt regionshospital ved Favrholm syd for Hillerød og med Hillerød kommunes planer om omfattende byudvikling er der behov for at styrke den kollektive trafik i området. Ved Overdrevsvejen samles S-banen, der forløber mellem København og Hillerød, med lokalbanen, der forløber mellem Frederiksværk og Hillerød. Denne lokalitet er relativt tæt på det nye sygehus og den nye byudvikling i området. Ligeledes vil en station her reducere rejsetiden væsentligt for rejsende, der skal skifte mellem Frederiksværkbanen og S-banen mod København.



På den baggrund blev i den politiske aftale om Bedre Mobilitet af 26. november 2010 besluttet at udarbejde et ideoplæg til en ny station ved det kommende hospital. Denne undersøgelse blev fremlagt i rapporten "Ny station syd for Hillerød – Ideoplæg til muligheder og anbefalinger", der var udarbejdet af Banedanmark i et samarbejde med Region Hovedstaden, Lokalbansen og Hillerød Kommune. Anlægsprisen for perroner på S-banen og Lokalbansen, interne adgangsveje og forplads med parkering blev vurderet til 110 mio. kr.

På dette grundlag blev det med aftale om "Elektrificering af jernbanen mv." af 7. februar 2012 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti besluttet at reservere 45 mio. kr., svarende til 48,7 mio. kr. i prisniveau 2017, til Banedanmarks udgifter til en ny station på S-banen. Derudover blev der afsat 1,5 mio. kr. til udarbejdelse af beslutningsgrundlag for stationsprojektet.

Det samlede projekt omfatter investeringer fra alle projektets parter: Hillerød Kommune, Region Hovedstaden, Banedanmark og DSB. Dette beslutningsgrundlag vedrører primært den statslige investering (Banedanmark og DSB), men for at give et dækkende billede af projektet, er de elementer der vedrører Hillerød Kommune og Region Hovedstaden ligeledes beskrevet. Nærmere beskrivelse af ejerskabet til stationens delelementer findes i afsnittet om anlægsøkonomi.

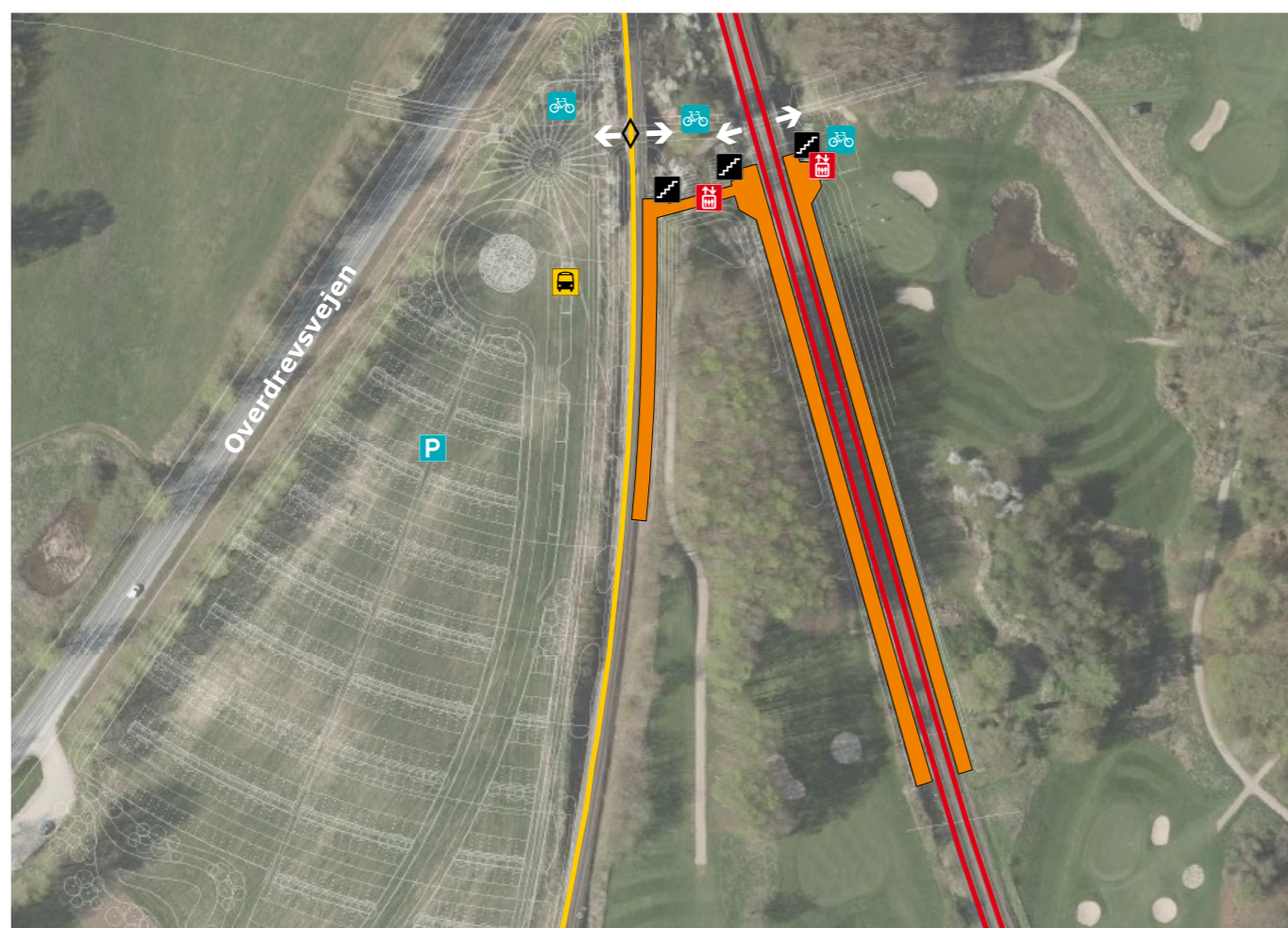
Projektet har haft en styregruppe bestående af repræsentanter for Hillerød Kommune, Region Hovedstaden, Lokaltog, Movia, DSB og Banedanmark. Banedanmark har haft formandskabet for styregruppen.

Det daglige arbejde har været forankret i en arbejdsgruppe med deltagere fra Hillerød Kommune, Lokaltog, Region Hovedstaden og Banedanmark.



Stationen

Den nye station omfatter sideliggende perroner på S-banen og en perron langs den enkeltsporede lokalbane. Perronerne anlægges lige syd for eksisterende underføringer under såvel S-banen som lokalbanen, og disse underføringer kommer således fremover til at fungere som forbindelse på tværs af stationen og imellem perronerne.



- Perron
- Busholdeplads
- S-banen
- Trappe
- Cykelparkering
- Lokalbanen
- Elevator
- Bilparkering
- Statsejet tunnel

Oversigtskort over adgangsforhold og aptering på Favrholm Station



Visualisering af S-baneperroner

Fra perronen ved lokalbanen til den vestlige perron ved S-banen etableres direkte forbindelse, der muliggør et bekvemt skift for rejsende, der skifter fra lokalbanen til S-tog ind mod København. For skift fra S-banens østlige perron til lokalbanen og for rejsende til og fra den nye station anvendes trapper eller elevatorer.

Perronerne på S-banen bygges i en længde på 180 meter svarende til den maksimale tog længde på S-banen. De udstyres med belysning, sædvanlig aptering og læskærme. Perronen på Frederiksværkbanen bliver 90 meter lang og forsynes med belysning, sædvanlig aptering og læskærm.

Mod Overdrevsvejen etableres en forplads med busstoppesteder, taxipladser, pendlerparkering med 450 P-pladser, cykelparkering hvoraf en del er overdækket, kiss and ride samt en pausepavillon for buschaufførerne. Arealerne belyses for at sikre tryghed for de rejsende og for at reducere risici for hærværk og tyveri af parkerede biler og cykler. Forpladsen forberedes for etablering af direkte stiforbindelse til det nye sygehus, men forbindelsen indgår ikke i dette projekt.



Visualisering af forpladsen vest for stationen

Mod øst etableres en mindre forplads med cykelparkering. Mellem de to tunneler under S-banen og Frederiksværkbanen etableres også en mindre forplads. Herfra udgår trapperne til perronen på lokalbanen, den vestlige S-togsperron og den fælles elevator til de to perroner.



Visualisering af den indre forplads med adgang til Lokaltog og vestlig S-togsperron



Visualisering af den indre forplads (i midten) og forplads med busstoppested (til højre)

De første år efter åbning vil stationen være lokaliseret i et ret åbent område. Der vil derfor blive lagt vægt på trygheds-skabende tiltag som god belysning over alt og størst mulig transparens og overskuelighed.

Tunnelen under S-banen, der fremover kommer til at fungere som del af perrontunnelen, anvendes i dag af Hillerød Golfklub som forbindelse mellem golfhullerne på hver side af S-banen. Den forholdsvis smalle tunnel (3 meters bredde) indgår, ud over funktion som perrontunnel, også i et regionalt stiforløb. Der kan derfor til tider være en betydelig trafik igennem tunnelen.

For at aflaste den snævre passage og sikre en tidssvarende adgang for passagererne til stationen etableres en ny stitunnel ca. 600 m syd for stationen som en del af projektet. Stitunnelen udgør en alternativ passagemulighed for golfspillere, cyklister, golfklubbens driftskøretøjer samt øvrige brugere af de rekreative områder.

Et af golfklubbens huller vil skulle flyttes som konsekvens af projektet, idet det har udslag op imod de nye perroner. Desuden afkortes 2 huller og erstattes af en nødvendig forlængelse andre steder på banen. Derfor indgår der i projektet erstatningsanlæg for Hillerød Golfklub, hvis baner påvirkes af stationsanlægget.

Med anlæg af en perron langs Frederiksværkbanens spor sikres, at tog mellem Hillerød og Frederiksværk kan standse ved den nye station. Der er imidlertid ikke kapacitet til at betjene de øvrige linjer af Lokaltog fra Tisvildeleje, Hornbæk og Helsingør, der i dag har endestation på Hillerød station. Skal dette være muligt, skal der dels ske en større ændring af Hillerød station, dels skal anlægget i Favrholm udbygges med vendemuligheder. Disse muligheder er undersøgt som del af projektet, men da det vil være anlæg, der kun vedrører Lokaltog/Region Hovedstaden, er de ikke medtaget i dette beslutningsgrundlag.

Konsekvenser af projektet

Miljøpåvirkninger

Naturstyrelsen har med afgørelse af 10. februar 2016 afgjort, at projektet ikke er VVM-pligtigt.

Baggrunden herfor er, at der ikke er sårbar natur, der vil kunne påvirkes, og at nærmeste beboelse ligger i en afstand på 300-400 meter fra stationen. Stationen vurderes således hverken i byggefasen eller under driften at kunne påvirke miljøet væsentligt.

Dog skal der i byggefasen anlægges midlertidige tilkørselsveje øst for S-banen og imellem lokalbanen og S-banen. Disse veje vil komme til at påvirke fredskov, som derfor skal genetableres, når projektet er afsluttet.

Trafikale gener

Anlægsarbejderne kan ikke udføres uden gener for togtrafikken på såvel S-banen som lokalbanen. Konsekvenserne er oversigtligt vurderet i denne fase og må tages med et vist forbehold for den videre planlægning.

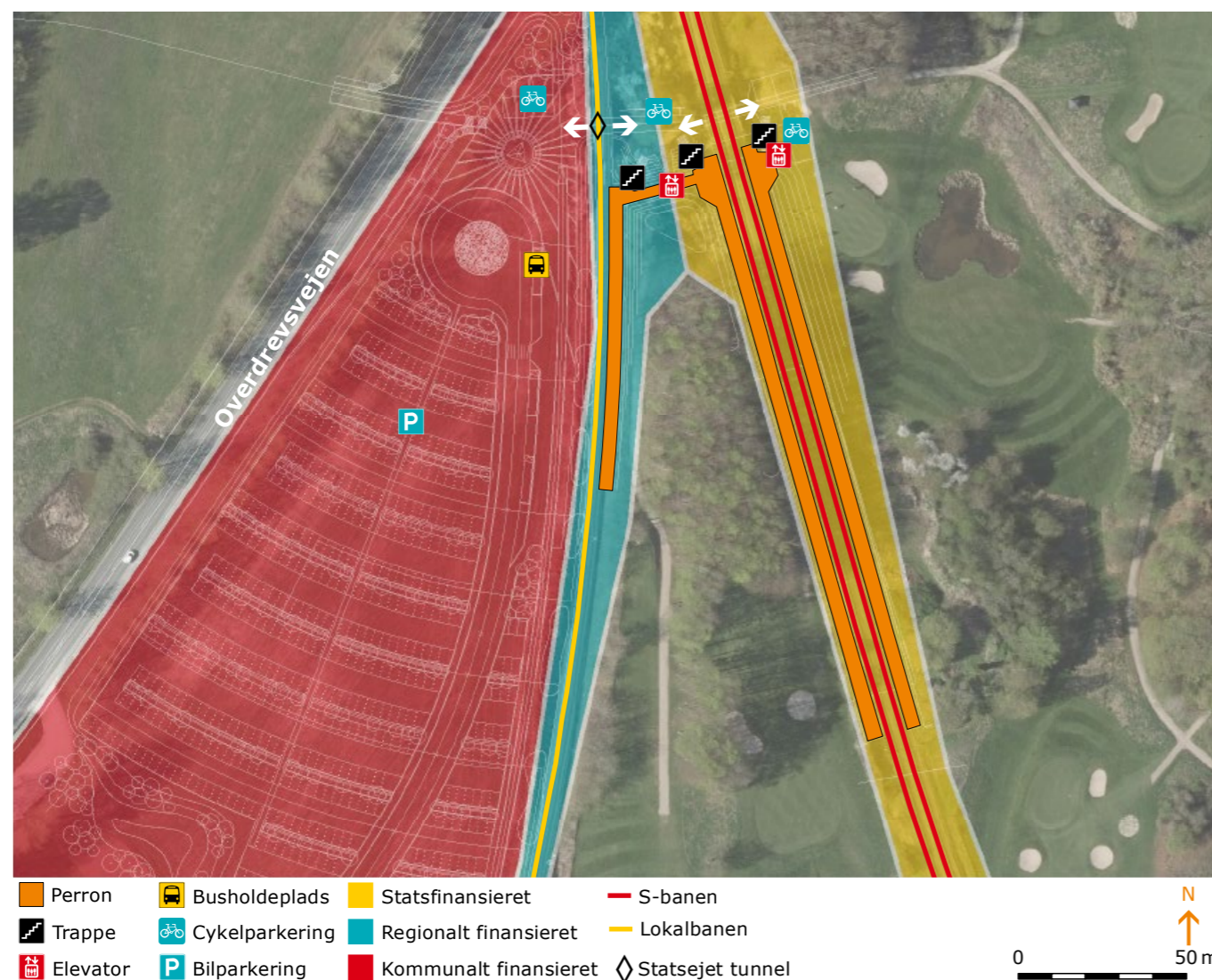
- Ved etablering af den ny gangtunnel, der aflaster den eksisterende adgang til S-banen, vil begge S-banespor skulle spærres i en periode på ca. 5 dage.
- I forbindelse med jordarbejder, spuns- og støttevægge og arbejder på perrontunneller vil banen skulle spærres. Det tilstræbes i anlægsperioden at begrænse antallet af de totalspæringer, som foregår i lange weekendspæringer.
- Ved de egentlige perronarbejder inklusive elevatorskakte, stærkstrøm og kørestrøm samt afvanding kræves en længere totalspærring af Frederiksværkbanen, mens S-banen kan spærres i et spor ad gangen for fortsat drift, dog reduceret. Spærringen vil forventeligt vare ca. 14 dage.
- Derudover vil der være yderligere cirka 14 dage med enkeltspærning af S-banen samt kortere totalspæringer i togfri intervaller samt om natten. I denne periode udføres justering af spor og kørestrøm og de sidste arbejder på perronerne.
- Endelig til opsætning af sikringstekniske objekter, test og ibrugtagning spærres sporet i en kortere periode på 3-4 dage. Det tilstræbes at spærre et spor ad gangen.

Generne i forbindelse med spæringerne vil blive imødegået ved indsættelse af erstatningsbusser og tilpasning af køreplanerne.



Anlægsøkonomi

Omkostningerne til projektet er fordelt imellem Hillerød Kommune, Region Hovedstaden/Lokaltog og staten ved Banedanmark og DSB. Fordeling af omkostningerne sker på grundlag af de fremtidige ejerforhold.



Stationen er opdelt således:

Staten

S- togs perroner, perrontunneler, trappe til S-togsperroner, elevator til østlige S-togsperron, 1/2 elevator til den vestlige S-togsperron/Lokaltogsperron, perronaptering på S-togsperroner, S-bane spor, kørestrøm, sikring og fjernstyring for S-banen, forplads øst, 1/2 indre forplads, istandsættelse af den statsejede perrontunnel under Frederiksværkbanen, ny stitunnel under S-banen, erstatningsanlæg til golfklub. DSB's bidrag indgår som finansiering af det statslige jernbaneprojekt.

Region Hovedstaden/Lokaltog

Perron på Frederiksværkbanen, trappe til perron, 1/2 elevator til den vestlige S-togsperron/Lokaltogsperron, perronaptering på lokaltogsperron, lokaltogsspor, sikring og fjernstyring til lokalbanen, chaufførpavillon på forpladsen, 1/2 indre forplads.

Hillerød Kommune

Forplads Vest med veje, belægninger og P-pladser.

Den samlede omkostning for anlægsprojektet udgør 140,5 mio. kr. som fordeler sig som vist i oversigten herunder.

Som det fremgår af oversigten er der trods bidrag fra DSB et udestående finansieringsbehov på 14,0 mio. kr. af den statslige del af projektet, som det ikke har været muligt at finde ved merfinansiering fra projektets parter.

Risikovurdering

Ved prissætning af den del af projektet, der handler om erstatning til Hillerød Golfklub, er anvendt en risikobaseret tilgang hvad angår ændringer af golfbanen. Det drejer sig om etablering af golfhuller til erstatning for de huller, projektet inddrager for at realisere Favrholm Station, etablering af erstatningstunnel samt nødvendig tilpasning af et eksisterende stendige i den sydlige del af golfbanen.

Der skal i de næste faser af projektet udarbejdes en mere detaljeret plan for den nødvendige tilpasning af golfbanen. Der er gennemført en besigtigelse af golfbanen sammen med Hillerød Kommune og Hillerød Golfklub for at sikre projektets bygbarhed. Fokus har været nødvendige tilpasninger af stendiget, hvor kommunen skal give tilladelse. Der skal i projektets senere faser gennemføres nærmere vurderinger af den nødvendige tilpasning for indhentning af tilladelsen.

I projektets anlægsoverslag er der taget afsæt i erfaringer fra Hillerød Golfklub med omkostninger til tilpasning og erstatning af golfhuller. Der er desuden indarbejdet en sumpost i anlægsoverslaget på ca. 0,5 mio. kr. inkl. korrektionstillæg til at imødegå omkostninger, som erfaringsmæssigt først konstateres, når projektet detailprojekteres.

Årsag til budgetforøgelse

Baggrunden for det højere anlægsoverslag er væsentligt forøgede omkostninger til tilpasning af Banedanmarks signalsystem samt forøgede omkostninger til etablering af elevatorer, passagemulighed for gående, erstatningsanlæg til Hillerød Golfklub, jordarbejder, tilpasning af kørestrømsanlæg og etablering af passagerinformation mm, samt tilhørende kabler og kabelrender.

Det oprindelige anlægsoverslag fra 2011 var en forundersøgelse på NAB fase 1 niveau, som har vist sig mangelfuld. Endvidere var fordeling af omkostningerne baseret på procentvise skøn, hvilket gør en direkte sammenligning af omkostningerne til de enkelte parter vanskelig.

Hovedårsagen til det højere budget er, at omkostningerne til tilpasning af det nye sikringsanlæg nu opgøres til 16,1 mio. kr., hvor det i budgettet i ideoplægget var vurderet til 0,15 mio. kr.

	Anlægsoverslag	Finansiering	
Statsligt projekt	76,5	DSB*	13,8
		Banedanmark	48,7
		I alt	62,5
Frederiksværkbanen	18,9	Lokaltog/Region H	19,0
Forplads	45,1	Hillerød Kommune	45,0
I alt	140,5	I alt	126,5

*Alle tal i mio. kr. i 2017-priser. DSB's bidrag var ikke forudsat da forligskredsen afsatte midlerne til den statslige del af projektet.

Endvidere har det vist sig, at de forudsatte elevatorer i andre situationer har haft en ringe driftssikkerhed, og derfor ikke mere anvendes. Dette har forøget omkostningerne med ca. 5,2 mio. kr.

Derudover indeholder det opdaterede budget omkostninger til erstatning og forlængelse af golfhuller mv. (ca. 6,5 mio. kr.) og jordarbejder (2,0 mio.kr), ligesom der er konstateret fordyrelser af kørestrøm og tele, som ikke indgik i tilstrækkeligt omfang i det oprindelige budget.

Besparelsesmuligheder

I erkendelse af det mangelfulde budget blev der tidligt i projektet identificeret mulige besparelser, der er indarbejdet i det opdaterede anlægsoverslag. Der er således udeladt ny perontunnel under S-banen og overdækning af den centrale forplads, ligesom der er fundet besparelser ved de valgte løsninger for belægning, rampe og trappeanlæg på den centrale forplads. Disse besparelser vurderes samlet set at udgøre i størrelsesordenen 12-14 mio. kr.

Elevator fra gangtunnel til perron kunne evt. undlades eller erstattes med ca. 100 meter lange ramper suppleret med en let stålbro, der giver direkte adgang mellem regionaltoogs- og S-togsperroner. Det ville give en besparelse på 5-6 mio. kr. Denne besparelse er fravalgt, da det generelt prioriteres at anlægge og opgradere stationer med god tilgængelighed for gangbesværede, eller personer med barnevogn/cykler. Et særligt aspekt i den forbindelse er, at stationen har som primærfunktion at betjene det kommende Ny Hospital Nordsjælland, og derfor kan forventes at få en del passagerer med funktionsnedsættelser.

Det har også været overvejet at undlade etableringen af ny stitunnel under S-banen til aflastning af den nuværende tunnel. Hvis man ikke etablerer en ny tunnel under S-banen, kan der spares i størrelsesordenen 1,1 mio. kr. Besparelsen er ikke større end som så, da det derfor vil være nødvendigt at etablere en bro mellem den vestlige S-togsperron og Frederiksværksbanens perron, som gør det muligt at komme ind i området mellem de to jernbaner. Styregruppen vurderer, at besparelsen er for lille i forhold til de ulemper, som både togpassagerer, stitrafikanter, golfspillere og golfbanens personale med driftskøretøjer vil blive påført i den kun 3 meter brede tunnel.



Samfundsøkonomi

Når der etableres et nyt standsningssted på en banestrækning, er det en fordel for personer, der har ærinde på stedet eller kan have gavn af en ny skiftemulighed. De vil få en tidsbesparelse, hvilket udgør en samfundsøkonomisk gevinst.

Således vil passagerer til de ny byudviklingsområder, herunder det ny regionshospital, samt til Parker og Rejs anlægget hver spare mellem 4 og 12 minutter. Passagerer, som skifter mellem S-banen og lokalbanen, vil spare 4 minutter.

Modsat vil passagerer i togene, som passerer den nye station, og som ikke har ærinde på stationen, opleve en forlængelse af rejsetiden på 1 minut på grund af den ekstra standsning. Det udgør et samfundsøkonomisk tab.

For togoperatørene vil der være både gevinster og tab. Passagertallene, og dermed billetindtægterne, vil blive påvirket positivt på grund af flere passagerer på den nye station, men negativt på grund af længere rejsetid for øvrige passagerer. Togdriftsomkostningerne vil stige på grund af den længere køretid.

Hertil kommer omkostninger til anlægsarbejderne og gener for passagerer i anlægsperioden. Der indgår også forhold som tilpasning af busdrift og afledte konsekvenser for afgifter og arbejdsudbud.

Samfundsøkonomien for en station ved Favrholm afhænger i høj grad af den byudvikling, som vil finde sted i de ny byudviklingsområder. Derfor er den beregnet ud fra to sæt forudsætninger; forsigtige og optimistiske.

De forsigtige forudsætninger svarer til indholdet i Hillerød Kommunes Helhedsplan for Favrholm fra 2014, der giver plads til 3.700 indbyggere og 12.800 arbejdspladser. Her er ikke forudsat udbygninger af hospitalet ud over det allerede besluttede, som indeholder 3.500 arbejdspladser. Parker og Rejs anlægget anvendes ikke fuldt ud.

De optimistiske forudsætninger indeholder fuld udnyttelse af de samlede byudviklingsmuligheder (som oplyst af Hillerød Kommune), hvilket giver plads til 9.800 indbyggere og 38.600 arbejdspladser. Der er forudsat en udvidelse af sygehuset med blandt andet et psykiatrisk afsnit, så der i alt bliver 7.200 arbejdspladser, og fuld anvendelse af Parker og Rejs anlægget.

Som det fremgår af tabellen på næste side, vil en station ved Favrholm selv ved anvendelse af forsigtige forudsætninger have en god samfundsøkonomi med en forrentning på 4 % og en nutidsværdi tæt på nul, hvilket svarer til det almindeligt anvendte kriterium for god samfundsøkonomi. Ved en fuld udnyttelse af området kan forrentningen komme op på 9 %, hvilket samfundsøkonomisk er et attraktivt projekt.

Nettonutidsværdi i 2017 Mio. kr. (2017-prisniveau)	Forsigtig	Optimistisk
Tidsgevinster	114	349
- heraf til/fra station, regionshospital	72	99
- heraf til/fra station, øvr. lokalområde	140	325
- heraf til/fra station, parker og rejs	19	39
- heraf omstigere	101	101
- heraf gennemrejsende	-217	-217
Togdrift	-19	142
- heraf billetindtægter, station/omstigere	227	388
- heraf billetindtægter, gennemrejsende	-130	-130
- heraf togdriftsomkostninger	-116	-116
Busdrift	47	47
- heraf billetindtægter	-177	-177
- heraf busdriftsomkostninger	224	224
Anlægsomkostninger (inkl. restværdi)	-133	-133
Gener i anlægsperioden	-16	-16
Øvrige konsekvenser	0	83
- heraf afgifter	-13	-22
- heraf arbejdsudbudsforvridning	-29	2
- heraf arbejdsudbudsgæst	16	51
- heraf øvrige*)	25	52
Resultat	-6	472
Intern rente	4 %	9 %

*) fremkommelighed for vejtrafik samt påvirkning af uheld, støj, luftforurening og klima.

Der er forudsat ibrugtagning i 2022. Hvis ibrugtagningen udskydes til 2024 forringes den interne rente med 0,1 % med forsigtige forudsætninger og 0,7 % med optimistiske forudsætninger.





Det videre forløb

I oplægget til den politiske beslutning om reservering af midler til statens andel af stationen var angivet, at regionshospitalet ville være færdigt i 2020, og at den nye station ville kunne være klar til brug samtidig. Imidlertid er tidsplanen for regionshospitalet siden blevet revideret til ibrugtagning i starten af 2022.

Endvidere kan den nye station først lægges ind i S-banens signalanlæg efter det nye signalsystem i sin helhed er taget i brug. Dette sker med udgangen af 2021. Den nye S-togsstation vil således tidligst kunne tages i brug i 2022. Hvor når stationen faktisk kan ibrugtages afhænger af en samlet prioritering af projekter på S-banen samt interne og eksterne ressourcer hos Signalprogrammet. Ift. stationen som stands-

ningssted for Lokalbanelen vil den kunne ibrugtages i slutningen af 2021.

Det videre arbejde med at afslutte sidste del af programfasen kan starte efter en politisk beslutning om gennemførelse af projektet senest i efteråret 2017. Herefter kan arbejder med forberedelse af ekspropriationen sættes i gang. Detailprojektet af stitunnel og golfklubbens erstatningsanlæg kan starte i 2018, således at disse kan anlægges i 2019.

Samtidigt med anlæggelsen af tunnelen og erstatningsanlægget vil detailprojektering af station og forplads finde sted. Anlægsarbejderne kan herefter påbegyndes medio 2020 med henblik på at stationen kan stå færdigt i 2022.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Politisk beslutning (senest)	◆					
"Endeligt Fase II-projekt og udbud af rådgiverydelse"	■					
Ekspropriation		■				
Lokalplan		■				
"Detailprojektering tunnel og erstatningsanlæg"		■				
"Anlæg tunnel og erstatningsanlæg"			■			
"Detailprojektering station og forplads"			■			
"Sporlayout fastlåses til Signalprogrammet"				◆		
Anlæg station og forplads				■		
"Stationen åbner for Frederiksværkbanen"					◆	
Detailprojektering signalanlæg (S-bane)				■		
Anlæg signalanlæg S-bane						■
"Stationen åbner for S-tog (tidligst)"						◆

- Fælles planlægningsaktiviteter ■
- Stationsanlæg ekskl. signal på S-banen ■
- Tunnel og erstatningsanlæg ■
- Signalanlæg på S-banen ■
- Milepæl ◆

Banedanmark
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Telefon 82 34 00 00
Info@banedanmark.dk
www.banedanmark.dk

Beslutningsgrundlag
Ny station ved Favrholt

Udgivet af Banedanmark
Kort og fotos: Banedanmark
Layout: Karen Krarup

banedanmark

