

Hvordan kan vi videreudvikle den kollektive trafik i hovedstadsområdet?

12. april 2010

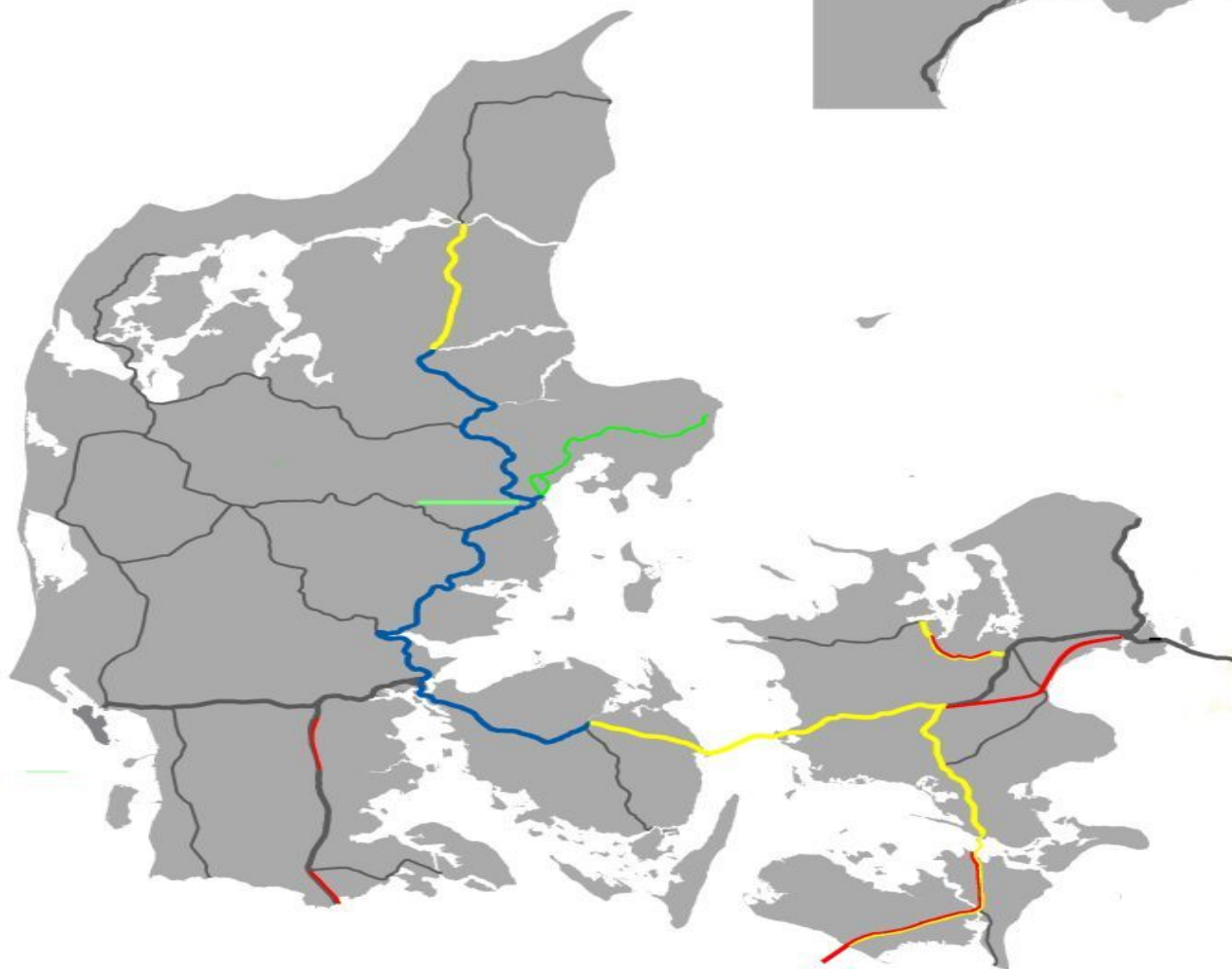
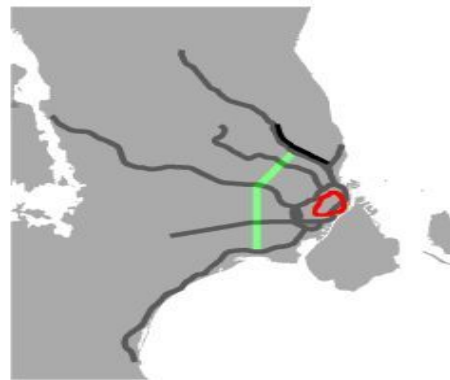


- *”Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.”*

Hovedstadsområdet:

- Ny bane København – Ringsted.
- Anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen.
- Modernisering af Nørreport.
- Screening af kollektive trafikløsninger i Ring 3-korridoren.
- VVM-undersøgelse af kapaciteten på Øresundsbanen.
- VVM-undersøgelse af bedre og hurtigere S-banebetjening i Hillerødfingeren.
- Fast forbindelse over Femern Bælt.
- Nyt signalsystem.
- Gradvis etablering af Timemodellen, herunder reservering af midler til opgradering af strækningen Ringsted-Odense m.v.
- Fremrykket opgradering af Sydbanen.

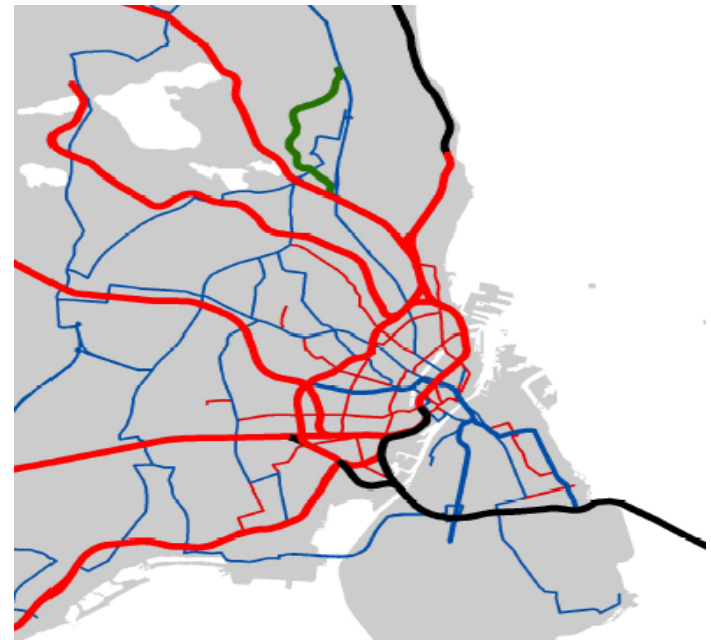
- Nye spor
- Nye spor undersøges
- Lettbane
- Lettbane undersøges
- Hurtigere hastighed
- Hurtigere hastighed undersøges
- Øvrige baner





Nuværende banebetjening i ”håndfladen”

- Baneinfrastrukturen i ”håndfladen” består af et overordnet net af radialer og ringe af baner.
- Radialerne er betjent af S-tog, regionaltog og Metro.
- Med åbningen af Cityringen vil ca. 60 pct. af alle bolig, arbejds- og studiepladser være banebetjent i ”håndfladen” inden for Ring 3-korridoren.



- S-tog
- Regionaltog
- Lokalbane
- Metro
- S-bus
- A-bus



Kommissorium for de strategiske analyser:

Strategisk analyse af de overordnede, langsigtede muligheder og problemstillinger – efter 2020:

- ”Øget banebetjening i ”håndfladen”
- Den fremtidige kollektive trafikbetjening i Ring 3-korridoren
- Fuldautomatisk S-banedrift
- Stationskapaciteten ved Københavns Hovedbanegård
- Samspillet mellem Byudvikling og mulige nye stationer
- Et trafikalt sammenhængende banenet
- Mulighederne for – og effekterne af – etablering af overhalingsspor på S-banen



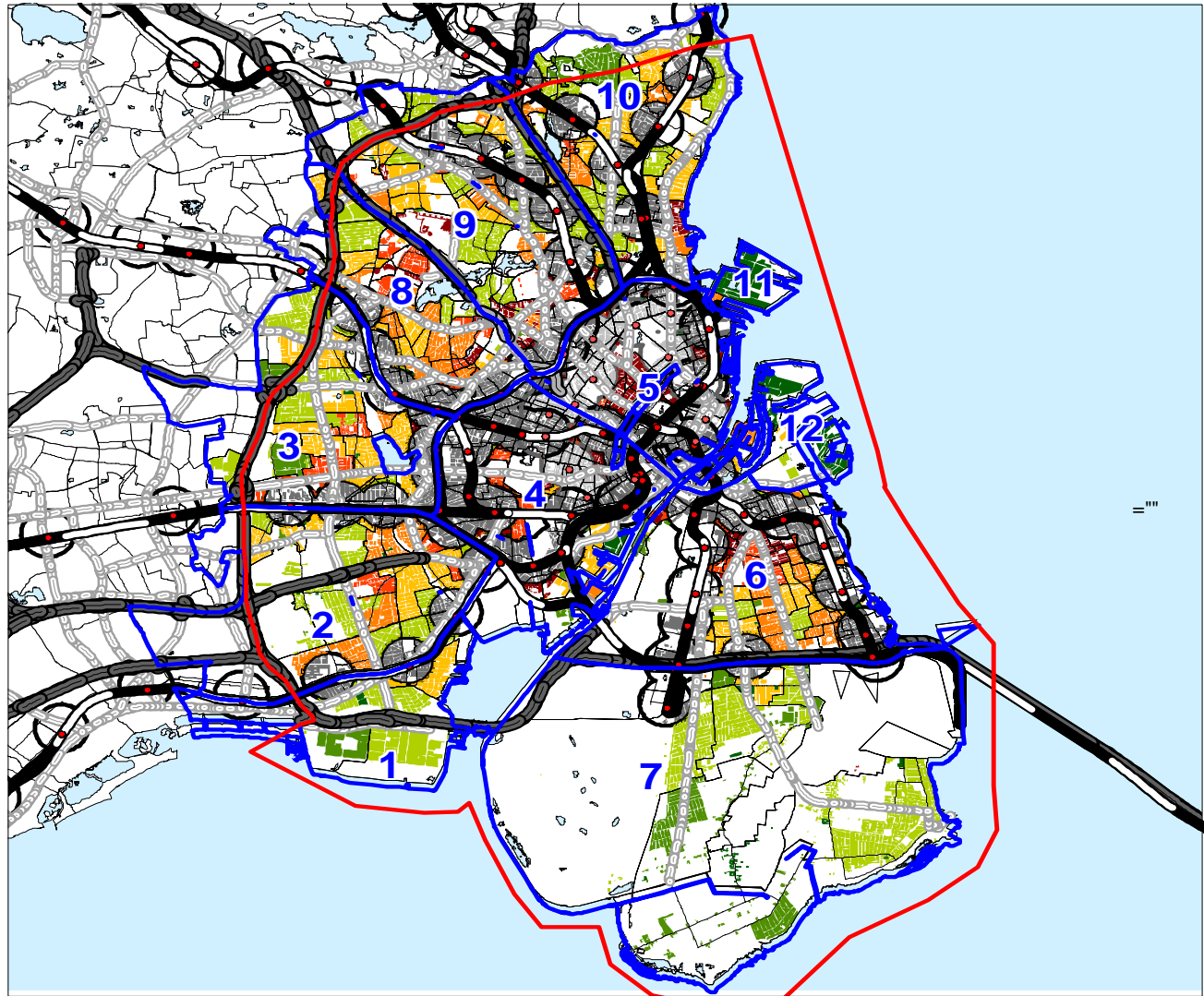
Analysearbejdet i gang sættes

- Screening af udbygningsmuligheder i ”håndfladen” på langt sigt 2030-2050.
- Screening af :
 1. optimering af den bestående infrastruktur.
 2. etablering af ny infrastruktur dvs. metro, letbane m.v.
- Der foreligger foreløbige resultater fra screeningen.



Screening – geografisk afgrænsning

- ”Håndfladen” er inddelt i 12 områder med angivelse af befolkningstæthed, studie og arbejdspladser.
- Geografisk afgrænsning inden for Ring 3-korridoren.
- Banebetjente områder defineret indenfor en 600 meters radius fra en station.





Foreløbige resultater af screeningen

Etablering af ny infrastruktur:

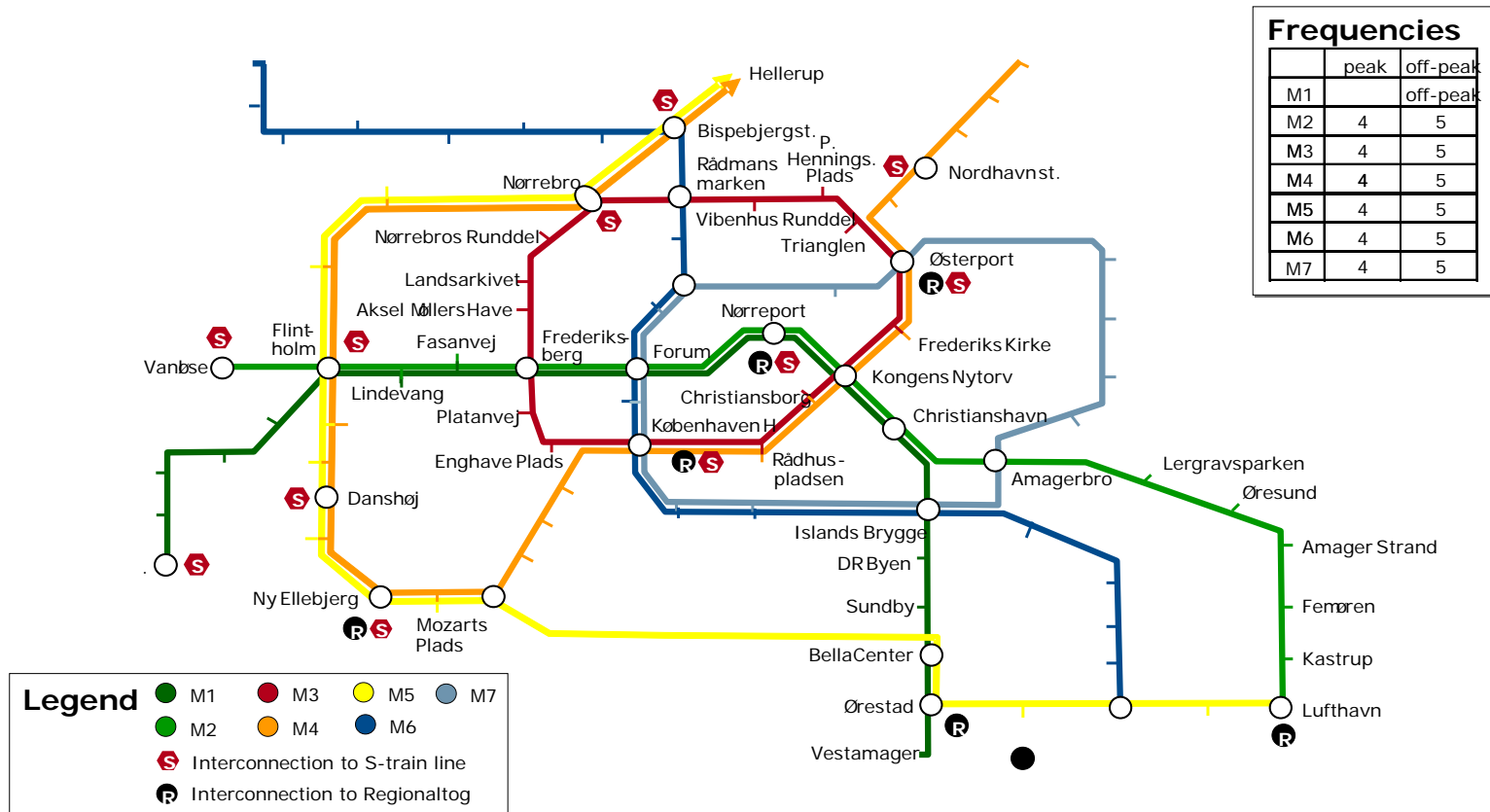
- Bruttoscreening af alle teoretiske muligheder
- Teoretiske metro- eller letbanenet
- Efterfølgende indsnævring og videre analyser
 - Passagertal?
 - Anlægsudgifter?
 - Samfundsøkonomi?
- Systemvalg (metro, letbane, Re-tog og S-tog) hvad de forskellige systemer kan og ikke kan.

Optimering af eksisterende infrastruktur:

- Trafikafvikling med hurtigere S-tog, men med færre stop ved stationerne.
- Optimering og ændret anvendelse af Ringbanen.

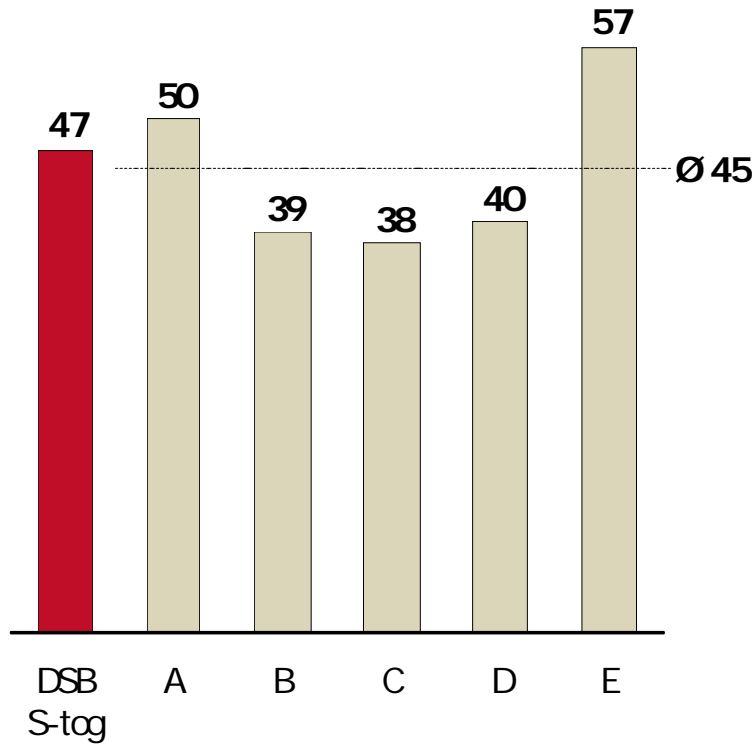


Eksempel på teoretisk fremtidigt metronetværk





Gennemsnitlig hastighed for S-tog [km/t]





Optimering af bestående infrastruktur

Optimering af kapacitet og køretider på S-banen.

- Der er p.t. overskudskapacitet på S-banen.
- Mulighed for yderligere kapacitetsforøgelser?
- Næppe behov for ny S-togstunnel
- Hurtigere S-tog, men med færre stop ved stationerne?

Optimering af Ringbanen.

- Ringbanens forlængelse mod nord til Klampenborg, Lyngby m.v. og øst med forbindelse til Ørestad og lufthavnen?
- Forøgede netværkseffekter ved en konvertering af Ringbanen til et førerløst metrosystem?
 - Ses i sammenhæng med en undersøgelse af indførelsen af automatisk S-tog.



Videre analyser

Øget banebetjening på ny infrastruktur.

- Analyse af et mindre antal konkrete skinne baserede løsninger inden for Ring 3-korridoren.
- Videre bearbejdning af screening, herunder:
 - Samfundsøkonomiske overslag
 - Anlægsskøn.
 - Passagertal.
- Fremtidig kollektiv trafikbetjening i Ring 3.

Øget banebetjening på bestående infrastruktur.

- Analyse af mulighederne for bedre S-togsbetjening.
- Analyse af en udvidelse af S-togsbetjeningen.
- Indførelse af automatisk S-tog.
- Analyse af banegårdskapaciteten på Københavns Hovedbanegård.
- Analyse af stationsstrukturen i Hovedstadsområdet.
- Forbedring af adgangsforholdene til Nordhavn station.

Samlet forventet statusafrapportering i efteråret 2011