

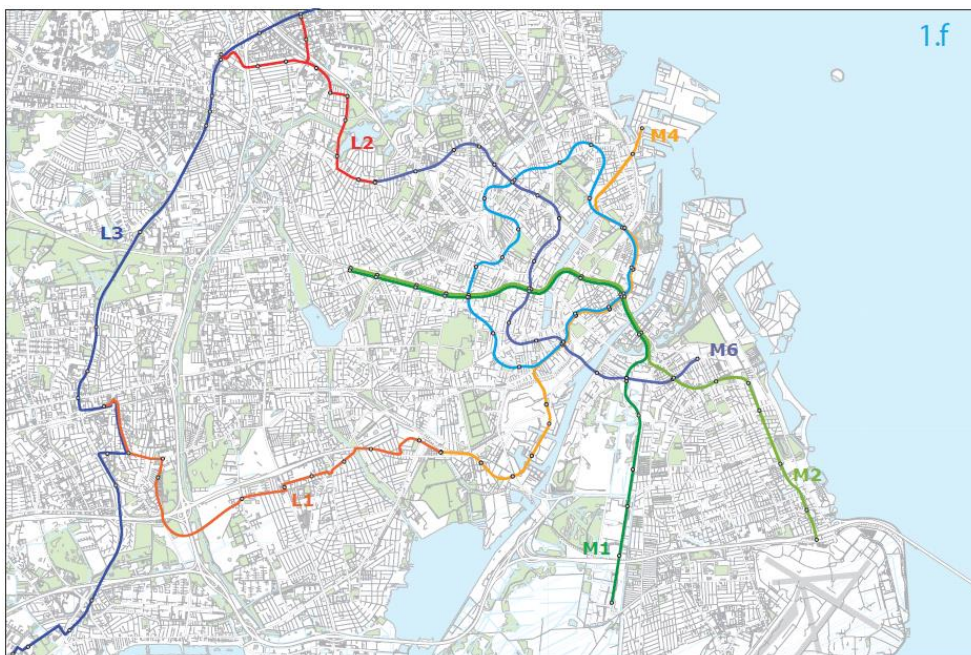
Bedre mobilitet i hovedstadsområdet: Baneinfrastrukturen

Som led i de strategiske analyser i hovedstadsområdet er der set på, hvilke tiltag for baneinfrastrukturen, der vil kunne bidrage til målsætningen om, at den kollektive trafik skal løfte størstedelen af fremtidens trafikvækst. Følgende perspektiver og projekter banenettet har indgået i analyserne:

- Perspektiver for nye metrolinjer og letbaner, herunder kollektiv trafikbetjening i Ring 3
- Udvikling af stationskapaciteten i København, hvor kapaciteten på Københavns Hovedbanegård i fremtiden risikerer at blive for knap
- Udvikling af S-banen, herunder bl.a. perspektiverne for automatisk S-togsdrift

Øget banebetjening inden for Ring 3

Transportministeriet har gennemført en screening af nye potentielle letbaner og metrolinjer inden for Ring 3. Screeningen giver en række eksempler på fremtidige strategiske udbygningsmuligheder af banenettet inden for Ring 3. Et væsentligt perspektiv i screeningen har været mulighederne for at koble banesystemerne yderligere sammen.





Resultaterne viser, at overstående net vil koste over 48 milliarder kroner at etablere. Der er siden analysens offentliggørelse truffet beslutning om en metro til Nordhavn og en ny letbane i Ring 3. I første omgang viser analysen, at der kan arbejdes videre med afgreninger eller forlængelser af de eksisterende metrolinjer og letbaner som eksempelvis:

- En metroafgrening fra Cityringen til Ny Ellebjerg via Sydhavnen.
- En letbane på Frederikssundsvej mellem Nørrebro station og Gladsaxe/Herlev ved Ring 3.

Stationskapaciteten ved København H

Analysen af stationskapacitet i København viser, at der selv med Togfonden DK vil være tilstrækkelig kapacitet til at afvikle trafikken på København H. Hvis den kollektive trafik skal løfte størstedelen af den fremtidige vækst i trafikken, vil det dog kræve, at stationskapaciteten i København øges på længere sigt.

Som led i analyserne er der set på to grundlæggende løsninger på stationskapaciteten i København:

- En udbygning af stationskapaciteten på København H, som kan give mulighed for at køre flere tog
- Etablering af Ny Ellebjerg som et nyt trafikalt knudepunkt for S-tog samt fjern- og regionaltogtrafikken, som bl.a. kan gøre det muligt at køre nogle tog til Kastrup Lufthavn og Amager via Ny Ellebjerg i stedet for Københavns H og dermed frigive kapacitet på hovedbanegården.

Efter åbningen af Metrocityringen bliver det også muligt at øge kapaciteten omkring København H ved at undlade stop af fjerntog på Nørreport. Samlet vil etablering af Ny Ellebjerg som knudepunkt og udeladelse af stop ved Nørreport kunne gøre det muligt at køre knapt dobbelt så mange tog til og fra København, som der er kapacitet til i dag.

	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Samfundsøkonomi (intern rente)
<i>Kapacitetsløsning på Københavns hovedbanegård</i>		
Udbygning af København H	2.000-5.000	Ikke rentabelt
<i>Kapacitetsløsning ifm. Ny Ellebjerg station som nyt knudepunkt</i>		
Udbygning ved Ny Ellebjerg st. (Besluttet med Togfonden DK)	512	21 pct.*
Kapacitetstiltag ved Ørestad st.	150	
Undlade fjerntogsstop Nørreport	0	
Kapacitetstiltag ved Kastrup st.	380	7 pct.

* Ved etablering af nyt togsystem Roskilde-Ny Ellebjerg-Kastrup og to fjerntog i timen til Kastrup uden om København H. Desuden antaget tilstrækkelig kapacitet ved Kastrup.



Automatisk og metrolignende S-banedrift

Side 3/3

Analysen belyser mulighederne for og perspektiverne i at omlægge S-banen til automatisk drift. En automatisering af S-banen med førerløs betjening vil gøre det muligt at forbedre S-togbetjeningen for passagererne markant.

Den væsentligste gevinst ved en overgang til førerløs betjening består i, at man kan tilbyde passagererne en højere frekvens, uden at driftsomkostningerne stiger tilsvarende. Eksempelvis kan man indføre en metrolignende drift, som er højfrekvent og har et ensartet standsningsmønster.

For passagererne vil en sådan drift på S-banen betyde flere afgang og dermed kortere ventetider. Der vil eksempelvis kunne køres med 2 minutters drift på Ringbanen i dagtimerne.

Som det fremgår af nedenstående tabel, er forventningen, at de nødvendige investeringer vil kunne finansieres af øgede driftsindtægter, hvorfor en automatisering vil være neutral set i forhold til statens nuværende udgifter til S-togbetjeningen.



Nøgletal for automatisk og metrolignende S-banedrift	
Antal kørte kilometer i S-togsnettet	Stiger med 74 %
Antal påstigere i S-togene	Stiger med 30 %
Antal rejser i den kollektive trafik i hovedstadsområdet	Stiger med 50.000 pr. hverdagsdøgn
Årlig merindtægt	318 mio. kr.
Samlet investeringsbehov i materiel og anlæg	4,3 mia. kr.
Tilbagebetalingsperiode for investeringen	19 år
Forventet levetid for materiel og anlæg	15-50 år
Mulig udrulning	2026-2035