

NOTAT

Dato [dato]  
J. nr. 2016 - 559

### **Arealreservationerne i Ring 5 – projekter på baneområdet og en evt. HH-forbindelse**

Der er i de senere år gennemført og igangsat en række større og mindre kollektive trafikprojekter i hovedstadsområdet. I det følgende gennemgås nogle af de igangværende og mulige fremtidige projekter på baneområdet samt en mulig HH-forbindelse. På den baggrund vurderes relevansen af arealreservationerne i Ring 5 fsva. baneområdet og en mulig HH-forbindelse.

#### *Metro- og Letbanelinjer*

I 2005 blev det besluttet at udvide det eksisterende metronet med en cityring, som forventes at stå færdig i 2019. Der er efterfølgende indgået aftaler om at udvide nettet med en Nordhavnsmetro og en Sydhavnsmetro. En letbane langs Ring 3 er desuden under behandling i Folketinget.

Der er i løbet af de senere år lavet forskellige analyser af - og forslag til - udbygning af et metro- og letbanenet kombineret med BRT-linjer i Storkøbenhavn, herunder i forbindelse med de strategiske analyser, Trængselskommissionens arbejde og i regi af Region Hovedstaden, DTU m.fl.

Arealreservationerne i Ring 5 er ikke relevante for de forslag, der har været til nye letbane- og metrolinjer, da de begrænser sig geografisk til området i en radius fra København og ud omkring Ring 3.

#### *S-banen og knudepunkter*

Der er i de senere år igangsat en række undersøgelser af mulige projekter til forbedring af S-banedriften, herunder en undersøgelse af fordele og ulemper ved at omlægge den til såkaldt metrodrift (automatisering).

Der er desuden igangværende og mulige fremtidige projekter vedrørende udviklingen af nye trafikale knudepunkter i hovedstadsområdet. Der er perspektiver i at udvikle knudepunkter i Ny Ellebjerg og Glostrup, som vil kunne aflaste de eksisterende knudepunkter i hovedstadsområdet.



Arbejdet med at opgradere Ny Ellebjerg Station er igangsat, og der foretages undersøgelser af kapacitetsudvidelser ved Glostrup og Ørestad stationer, som desuden kan muliggøre etablering af et nyt regionaltogssystem mellem Roskilde og Kastrup (Ring Syd). Realisering af Ring Syd-projektet kræver desuden en kapacitetsudvidelse i form af såkaldt retningsdrift ved Kastrup Lufthavn Station, som hverken er besluttet eller finansieret på nuværende tidspunkt.

Arealreservationerne i Ring 5 er ikke relevante for gennemførelsen af disse projekter.

### *HH-forbindelse*

Muligheden for en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg kombineret med en vej- og baneforbindelse i Ring 5-korridoren (den maksimale løsning) har været drøftet flere gange. I den maksimale løsning indgår separate tunneler under Øresund til både biler, persontog og godstog samt en fuld udbygning af Ring 5-korridoren med motorvej og bane til både regional- og godstog.

De regionale aktører har nu opdateret planerne for en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. I en opdateret analyse, som Øresundskomiteen offentliggjorde i foråret 2015, er Ring 5-korridoren ikke en forudsætning for HH-projektet. Hovedparten af vejtrafikken i en Ring 5-korridor vil under alle omstændigheder være lokal og regional trafik, og i stedet forudsættes transittrafikken at køre via Helsingørmotorvejen. Persontogene integreres med det eksisterende system via Kystbanen. Samlet set er Ring 5-korridoren således ikke en forudsætning for en eventuel fremtidig fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

I den opdaterede mindre HH-model vil godstog ikke køre via HH-forbindelsen, men vil fortsat skulle køre over den eksisterende Øresundsforbindelse, der i en overskuelig fremtid har kapacitet nok. Således relaterer kapacitetsudfordringen i forbindelse med Øresundsforbindelsen sig primært til landanlæggene på både dansk og svensk side. På dansk side vil man kunne fremtidssikre landanlæggene ved at etablere retningsdrift ved Kastrup Lufthavn Station.

Den mindre HH-model vil desuden givetvis medføre et behov for at udbygge kapaciteten på fx Helsingørmotorvejen og eventuelt også på de eksisterende tværforbindinger i hovedstadsområdet. Til gengæld vil det mindre HH-projekt givetvis kunne medfinansiere disse udbygninger, der er fornuftige investeringer, og som der sandsynligvis under alle omstændigheder vil blive behov for på længere sigt.

### *Relevansen af arealreservationerne i Ring 5*

Fingerplanen udgør det bærende planlægningsredskab for kollektiv trafik i hovedstadsområdet, men i de senere år har der været et stigende fokus på at



forbedre mobiliteten på tværs af fingrene. Letbanen i Ring 3 skal blandt andet ses i det lys. Befolkningstætheden i de ydre områder af Region Hovedstaden vurderes dog ikke tilstrækkelig – hverken for nuværende eller på sigt – til at understøtte tværgående højklassede kollektive løsninger i Ring 5 korridoren.

Det vurderes derfor, at arealreservationerne i Ring 5 ikke er relevante for fremadrettet at kunne udvikle den skinnebårne kollektive trafik i hovedstadsområdet. Som det fremgår af ovenstående, er der desuden en række igangsatte og mulige fremtidige projektplaner for kollektive løsninger i hovedstadsområdet.

Arealreservationerne kan have en vis relevans i tilknytning til en mulig fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. På baneområdet ville dette primært vedrøre godstrafikken.

Ring 5-korridoren er dog ikke en forudsætning for HH-projektet i dets mest sandsynlige udformning. En mindre HH-model uden Ring 5, der alene knytter op på den eksisterende infrastruktur, er billigere og derfor mere realistisk at gennemføre end den maksimale løsning.