

Kystbanen i år 2030?



Panelet



Anders H. Kaas
Afdelingschef
Infrastrukturrådgiveren Atkins



Morten Slotved
Borgmester
Hørsholm Kommune

Moderator



Michael Randropp
Talsmand
Pendlerklubben Kystbanen

Pendlerklubben Kystbanen

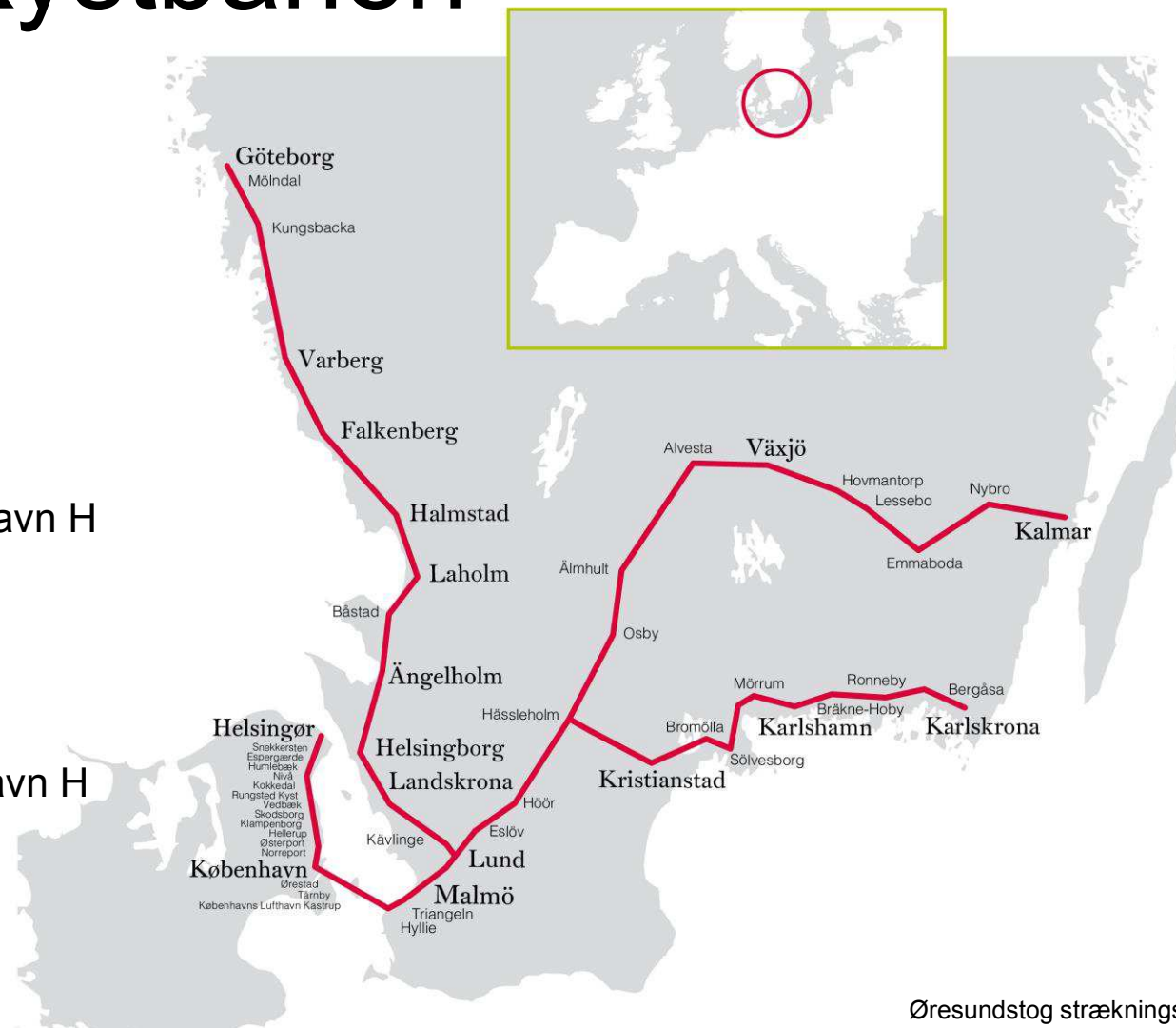
Pendlerklubben Kystbanen har eksisteret i mere end 80 år og har i de seneste år oplevet en markant stigning i medlemmer og har nu over 6.500 medlemmer



KystbanenLive
Strækningen Helsingør til København H



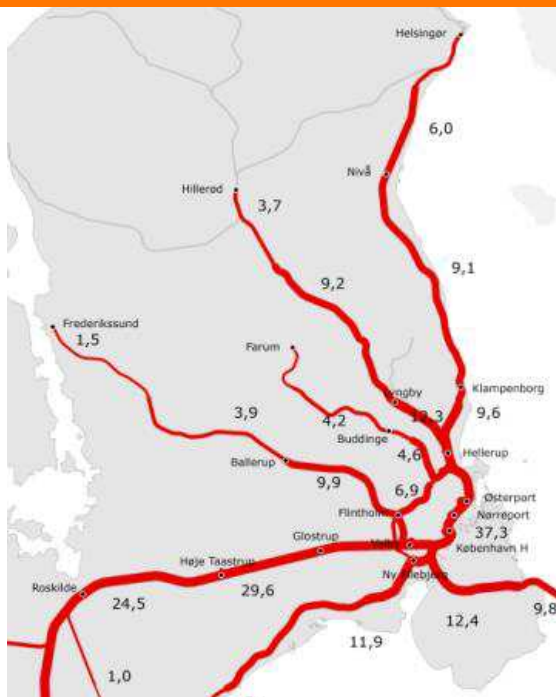
BroenLive
Strækningen Malmø C til København H



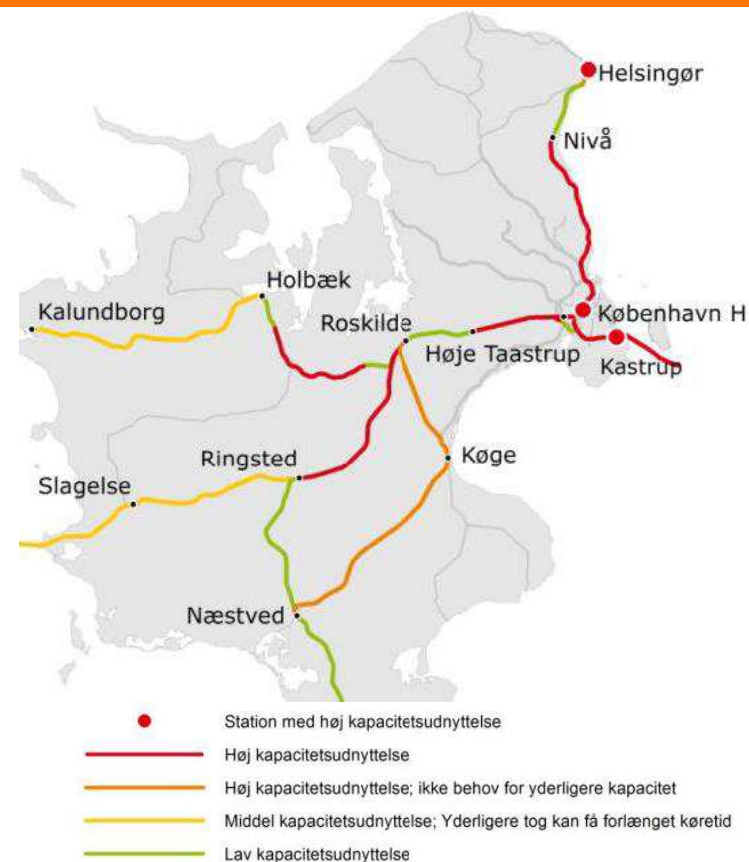
Øresundstog strækningsskema

Kystbanen har mange rejsende

Antal millioner rejser (begge retninger).



Her ses kapacitetsudnyttelsen på banenettet og som det fremgår er udnyttelsen fra København H til Nivå markeret som "høj".



Kilde:
Trafikstyrelsen, Notat: Kapacitet og trængsel i den kollektive trafik, 2012

Effektiv transport af mange



Kilde:

COWI, Effekter af infrastrukturforbedringer, Michael Knørr Skov, Afdelingschef Plan og trafik, 21. nov 2018.

Forskelle

S-tog

- Mange døre til ind-/udstigning (kort stop)
- Ingen toiletter
- Mange siddepladser (340 stk.) - pladserne er mindre komfortable
- Beregnet til kort afstand imellem stationer
- Kort standsning
- Handicaphjælp skal ikke bestilles for at kunne rejse
- Flexrum med plads til mange cykler (gratis at medtage)
- Niveaufri ind-/udstigning

Øresundstog

- Få døre til ind-/udstigning (længere stop)
- Handicap toiletter
- Færre siddepladser (237 stk.) - pladserne er mere komfortable
- Beregnet til længere afstand imellem stationer
- Længere standsning
- Handicaphjælp skal bestilles for at kunne rejse
- Flexrum med plads til få cykler (koster at medtage)
- Niveauforskel ved ind-/udstigning



Udfordringer

Kapacitet er i praksis opbrugt på København Hovedbanegård

Kapacitet er i praksis opbrugt i "boulevardrøret" under København H til Østerport st.



Løsninger

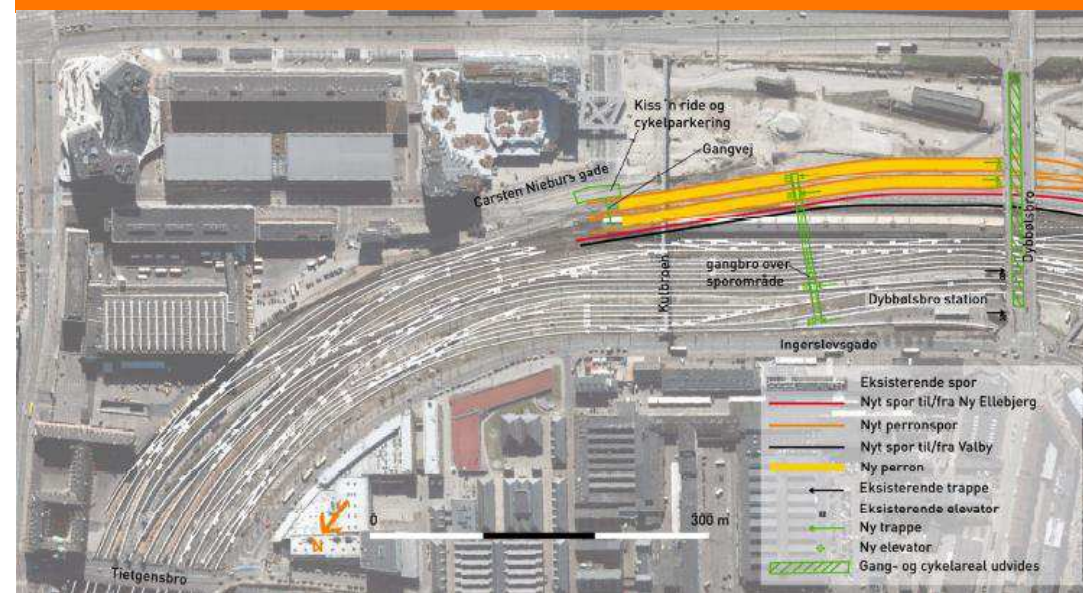
Øge vendekapacitet ved anlæg af Perroner under Bernstorffsgade



Pris ca. 4.7 mia. kr
God trafikal løsning, gode passagerforhold.

Kilde:
Trafikstyrelsen, Strategisk Analyser. Stationskapaciteten ved København H., december 2013.

Terminal ved Dybbølsbro



Pris ca. 2.2 mia. kr.
God trafikal løsning, dårlige passagerforhold.

Løsninger

Tunnel København H-Østerport



Pris ca. 13.1 mia. kr.
Fremragende trafikal løsning, gode passagerforhold.

Kilde:
Trafikstyrelsen, Strategisk Analyser. Stationskapaciteten ved København H., december 2013.

S-tog løsning på Kystbanen



Pris ca. 1.9 mia. kr.
God trafikal løsning, gode passagerforhold.

Pendlerklubben har ændret holdning

- Med regionaltog kunne man køre direkte fra Helsingør til Lufthavnen og videre til Malmø (Greater Copenhagen).
 - Transportministeren har i 2018 underskrevet aftale der fjerner denne mulighed.
- Man havde politisk besluttet en hastighedsopgradering af Kystbanen i forbindelse med andet stort renoveringsarbejde.
 - Opgraderingen blev sparet væk.
- Det var forventet at man ville følge nogle af Trængselskommissionens anbefalinger fra 2013.
 - Man laver forsøg med, at undlade stop på Nørreport. Intet øvrigt relevant for Kystbanen.
- De rejsende på Kystbanen kører længere end de rejsende på S-banen, og man er derfor bekymret for den ringere komfort i de nuværende S-tog kontra de nuværende Øresundstog.
 - Der skal købes nye S-tog omkring år 2030 med mulighed for at forbedre komforten
- Kystbanen skal have nyt signalsystem i år 2030, skal enten være Regional- eller S-tog system.

Kilder:

Transportministeriet, Ekstra togafgange over Øresund og en forbedret punktlighed på Kystbanen, 24. august 2018.

BaneDanmark, Notat om Hastighedsopgradering Østerport-Helsingør, Transport- og Bygningsudvalget, november 2015.

Incentive, Screening af idékatalog fra Trængselskommissionen, Rapport Version 2.0., 26. marts 2013.

Fordele ved S-tog

- Mulighed for at standse ved flere københavnske stationer såsom: Svanemøllen, Nordhavn og Vesterport.
- Ingen stationer vil behøve, at få den planlagte 30 min drift (men kan bibeholde 10/20 min drift).
- Rettidigheden vil kunne nå same høje niveau som resten af S-tog driften, med ca. 93% modsat de nuværende ca. 70%-80% med regionaltog.
- Man kan tilføje flere og tættere afgang. - Herunder afgang døgnet rundt.
- Siddepladser til flere rejsende (grundet flere afgang og færre togsæt på værksted).
- Handicappede behøver ikke bestille tid i forvejen, når de vil med toget (det skal man med regionaltog).
- Når de nuværende S-tog er udtjente, omkring år 2030, kan man sikre at komforten bliver bedre i de nye S-tog der skal anskaffes.
- Stor effekt på trængsel i den kollektive trafik og på vejtrængsel
- Driften af S-tog sker med en-mands betjening og koster kun ca. det halve af regionaltogdriften.
- Der er generelt overskud på S-togs driften men underskud på regionaltogdriften.

Kilder:

Trafikstyrelsen, Screening af S-togsbetjening til Roskilde og Helsingør, juli 2011.

DSB.dk, Trafikdata for Fjern- og regionaltog, Strækningen København – Helsingør, gennemsnit jan - okt 2018.

Trængselskommissionen, Reduktion af trængsel og forurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet, februar 2013.

Fordele ved S-tog

- Kan komme hurtigere frem og standse ved flere stationer
- Kan kobles på nuværende S-tog system så det ikke belaster "røret" yderligt.
- De øvrige tog som kommer sydfra samt Sverige får mere plads i røret.
- Mulighed for automatisering med den øvrige S-bane.
- Plads til cykler (gratis på S-tog, koster i regionaltog).
- DSB vil spare på driftsudgifter til udbetaling af rejsetidsgaranti til forsinkede passagerer.

Kilder:

Trafikstyrelsen, Strategisk Analyser. Stationskapaciteten ved København H., december 2013.

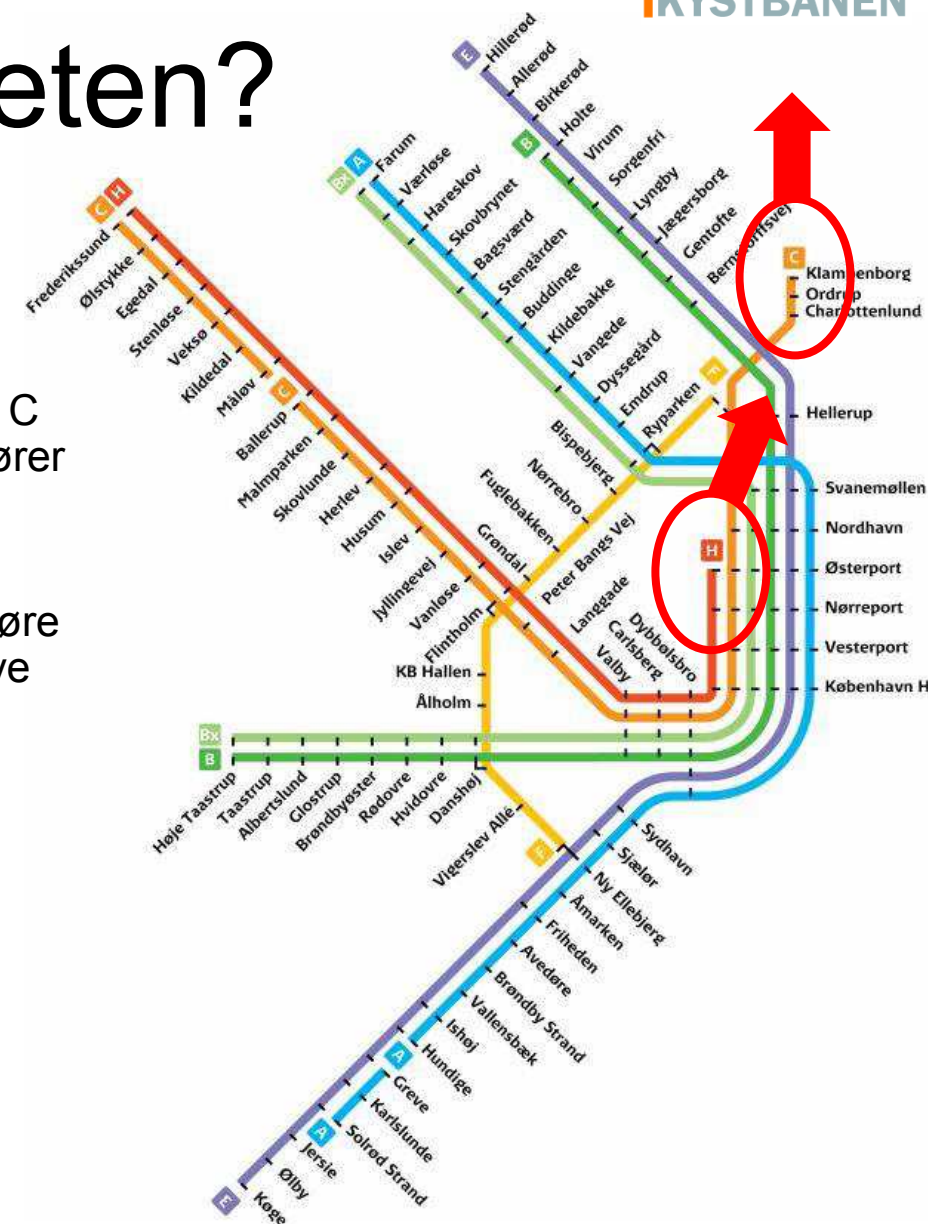
Trafikstyrelsen, Screening af S-togsbetjening til Roskilde og Helsingør, juli 2011.

Trængselskommissionen, Reduktion af trængsel og forurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet, februar 2013.



Men hvordan med kapaciteten?

- Kystbanen kobles på det eksisterende S-togs net.
- Det betyder at S-tog som kommer fra Frederikssund og Ballerup (linje C og H) som i dag har endestation hhv. på Østerport og Klampenborg kører videre op mod Helsingør.
- Linje C og H betjener allerede den S-tog strækning hvor passagerer køre længst i dag. - Dermed vil man kunne bruge en evt. bedre komfort i nye S-tog, i begge ender af linjerne optimalt.
- Rettidigheden i hele landet vil blive positivt påvirket da forsinkelser grundet "røret" vil blive mindre.



Kilder:

Incentive, Screening af idékatalog fra Trængselskommissionen, Rapport Version 2.0., 26. marts 2013.

Trafikstyrelsen, Strategisk Analyser. Stationskapaciteten ved København H., december 2013.

Trafikstyrelsen, Screening af S-togsbetjening til Roskilde og Helsingør, juli 2011.

Betjeningsscenarium

- Et system i 10-minuttersdrift, som betjener de nordlige stationer Helsingør, Snekkersten, Espergærde, Humlebæk, Nivå og Kokkedal og er gennemkørende mellem Kokkedal og Hellerup.
- Et system i 10-minuttersdrift som betjener alle stationer mellem Nivå og København H. Herved bevares S-togsbetjeningen af Klampenborg, Ordrup og Charlottenlund på samme niveau som nu.

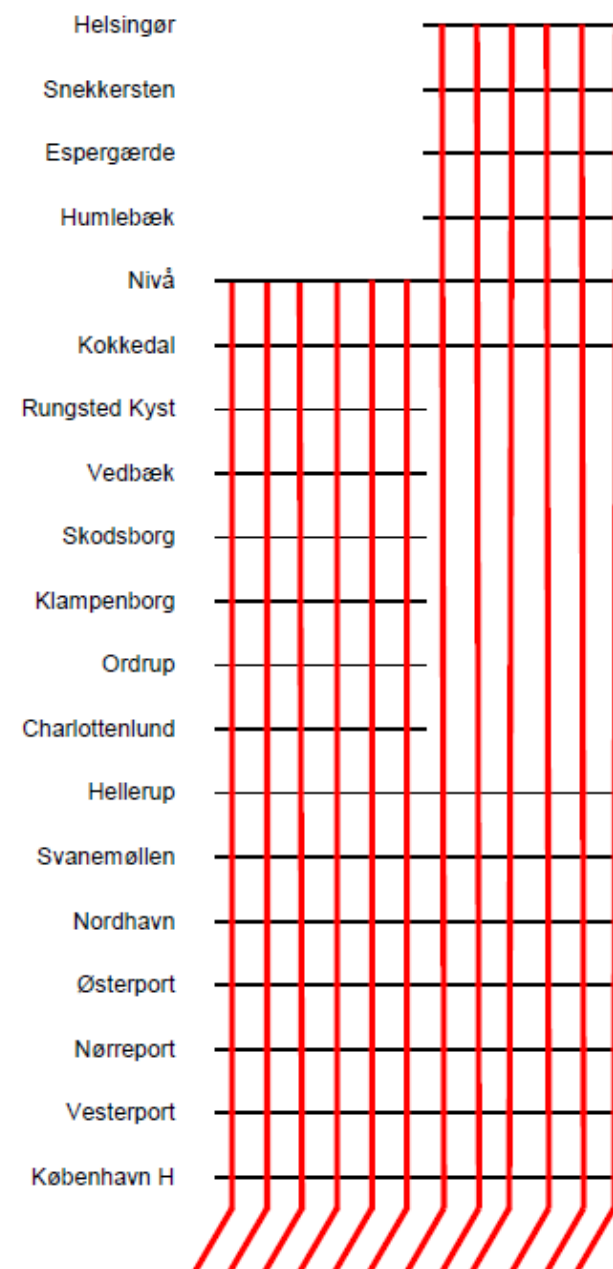
I aftentimerne vil begge systemer køre i 20-minuttersdrift.

Med den beskrevne betjening opnår stationerne på Kystbanen en væsentlig bedre betjening end nu, da der kommer 10-minuttersdrift frem for 20/30-minuttersdrift i dagtimerne.

Ved dette scenarie forventes en vækst på 1,4 millioner rejser/årligt.

Kilde:

Trafikstyrelsen, Screening af S-togsbetjening til Roskilde og Helsingør, juli 2011.



Hvad skal der til?

- Perroner vil skulle tilpasse i højde og bredde og kørestrømmen er anderledes.
- Der skal bruges flere S-tog for at kunne betjene strækningen.
- Langsigtet politisk planlægning og beslutsomhed.



Kilde:
Trafikstyrelsen, Screening af S-togsbetjening til Roskilde og Helsingør, juli 2011.

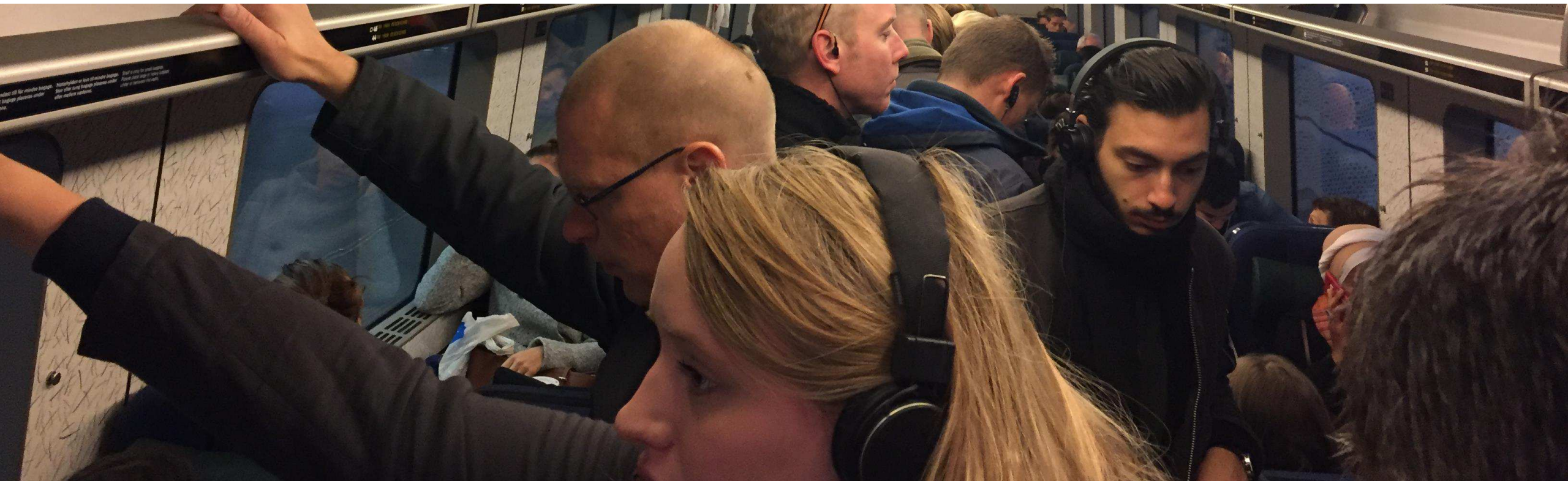
Næste skridt?

Gør man ikke noget vil:

- Forholdene på Kystbanen gradvist blive værre.
- Signalsystemet ca år 2030 blive skiftet til Regionaltog-system, og det vil i praksis være umuligt, at få S-tog på Kystbanen.
- Rejsetiden fortsætte med at være længere end den var for 20 år siden.

Hvilken løsning skal vi have på
Kystbanen ?

Tak



Kontakt



Michael Randropp

Pendlertalsmand

m.randropp@gmail.com

Kystbanenlive.dk

(+45) 2639 7100



KystbanenLive

Strækningen Helsingør til København H.



BroenLive

Strækningen Malmø C til København H.



Sep 2018. Folk venter på Kystbanetog på Nørreport inde i flaskehalsen "røret".