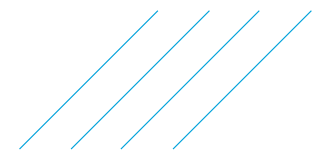


S-tog på Kystbanen

28.02.2019 – Anders H. Kaas



Presseklip

Artikler i Helsingør Dagblad

Pendlerformand: "Der er ingen anden løsning"

Leder: "Den bedste af de dårlige løsninger"

Pendlertalsmand vil reformere Kystbanen

Analyse: "S-togslinje vil tjene sig selv ind"

Klumme: "S-tog vil give 1,4 mio. flere rejsende på Kystbanen"

Kommunerne skal selv betale for en S-togsanalyse

Kystbanen – En strækning med rigtig mange tal

Kystbanen: Så kom der fart i debatten om S-tog

Vildt forslag: S-tog til Helsingborg

Frederiksborg Amts Avis • ONSDAG 27. FEBRUAR 2019 9

Kortere rejsetid og punktlighed med et S-tog til Helsingør

KOMFORT: Tidligere indvendinger mod S-tog har gået på, at komforten ikke er lige så god som i regionaltog. Men det kan løses ved at kravspecifere den næste generation af S-tog til en højere standard end hidtil.



Det er allerede besluttet, at Kystbanen fremover ikke vil være bundet sammen med Københavns Lufthavn og Sverige. Hvis man vælger en S-togs løsning, vil denne blive koblet på det eksisterende S-togsnet. Samtidig er der god samfundsøkonomi i at erstatte Kystbanens regionaltog med S-tog, skriver Anders H. Kaas.

Af Anders H. Kaas, afdelingschef hos SNC-Lavalin Atkins

I øjeblikket undersøger SNC-Lavalin Atkins, hvad det vil kræve at forlænge S-togsnettet fra Høje Taastrup til Roskilde, men man kunne også kigge mod nord og erstatte Kystbanens regionaltog fra Helsingør til København med S-tog.

Og inden nogen siger, at det lyder som kætersk tale at erstatte et regionaltog med et S-tog, skulle man se nærmere på argumenterne.

Det, der kendetegner vores S-tog, er den hurtigere acceleration og nemme ind- og udstigningsforhold, som gør dem mere velegnede til de korte strækninger med mange stop end de traditionelle regionaltog. Samtidig er punktligheden og strækningens kapacitet højere for S-tog end regionaltog.

Et S-tog fra Helsingør til København vil kunne spare passagererne fire-fem minutter på rejsen. For pendlere, der rejser omkring 200 dage om året, bliver det til en del minutter. Samtidig vil de hårdt prøvede pendlere være mere sikre på at nå på arbejde og hjem til tiden, og man kunne indføre flere afgange.

Det er allerede besluttet, at Kystbanen fremover ikke vil være bundet sammen med Københavns Lufthavn og Sverige. Hvis man vælger en S-togs løsning, vil denne blive koblet på det eksisterende S-togsnet. Samtidig er der god samfundsøkonomi i at erstatte Kystbanens regionaltog med S-tog, og det hæver til sjældenhederne med et kollektivt trafikprojekt.

Det nye signalsystem vil samtidig betyde, at endnu flere S-tog end i dag kan køre på skinnerne. I dag er der plads til 30 tog i timen i hver retning, men det vil kunne øges til 36 tog på det centrale afsnit mellem København H og Østertørr i fremtiden.

Billigere regning

Hvis man begynder arbejdet med at forlænge S-togsnettet samtidig med justering af perronhøjder, spor og køreledningsanlæg i forbindelse med implementeringen af det nye signalsystem, vil det gøre den samlede regning billigere. Dertil kunne man forberede banen til førerløse tog, de såkaldte femtengenerations S-tog.

Tidligere indvendinger mod S-tog har gået på, at komforten ikke er lige så god som i regionaltog. Men det kan løses ved at kravspecifere den næste generation af S-tog til en højere standard end hidtil.

Samlet set opvejer fordelene ved S-tog klart eventuelle ulemper. Udover de allerede nævnte fordele vil det yderligere gælde, at der kommer togdrift om natten via S-tog på de dage, hvor S-banen har nattogetdrift.

En anden gevinst er den miljø- og trængselsmæssige. Det er forventeligt, at med en mere punktlig og regelmæssig drift af togene, så vil en del bilister skifte bilen ud med toget.

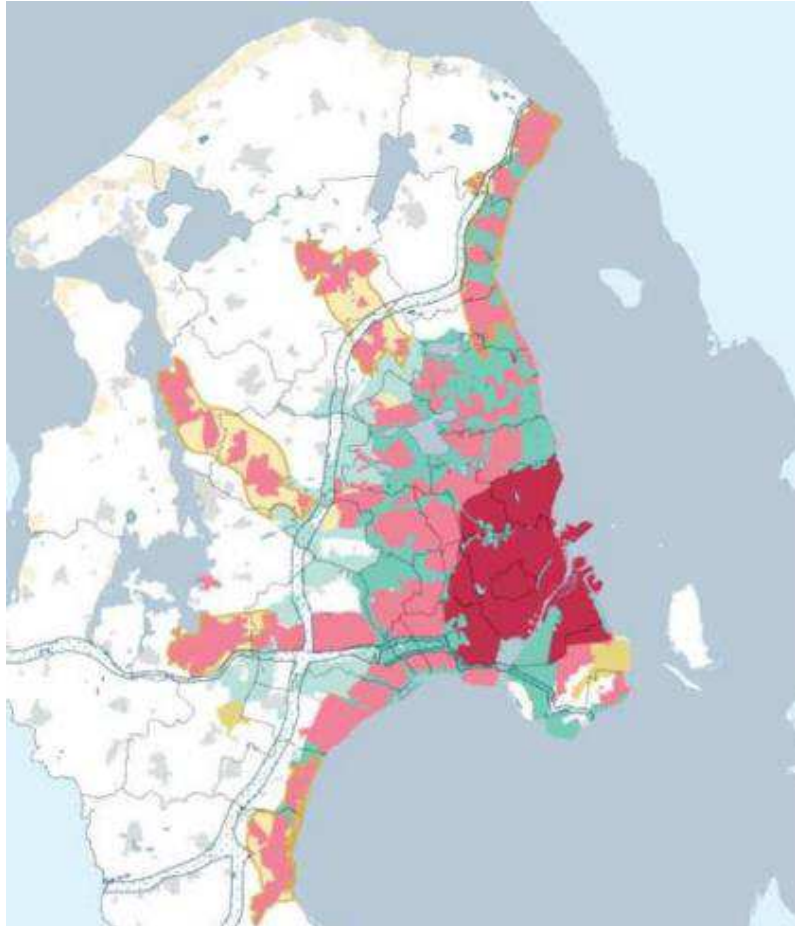
Hvorfor netop nu ?

Åbent vindue pga.

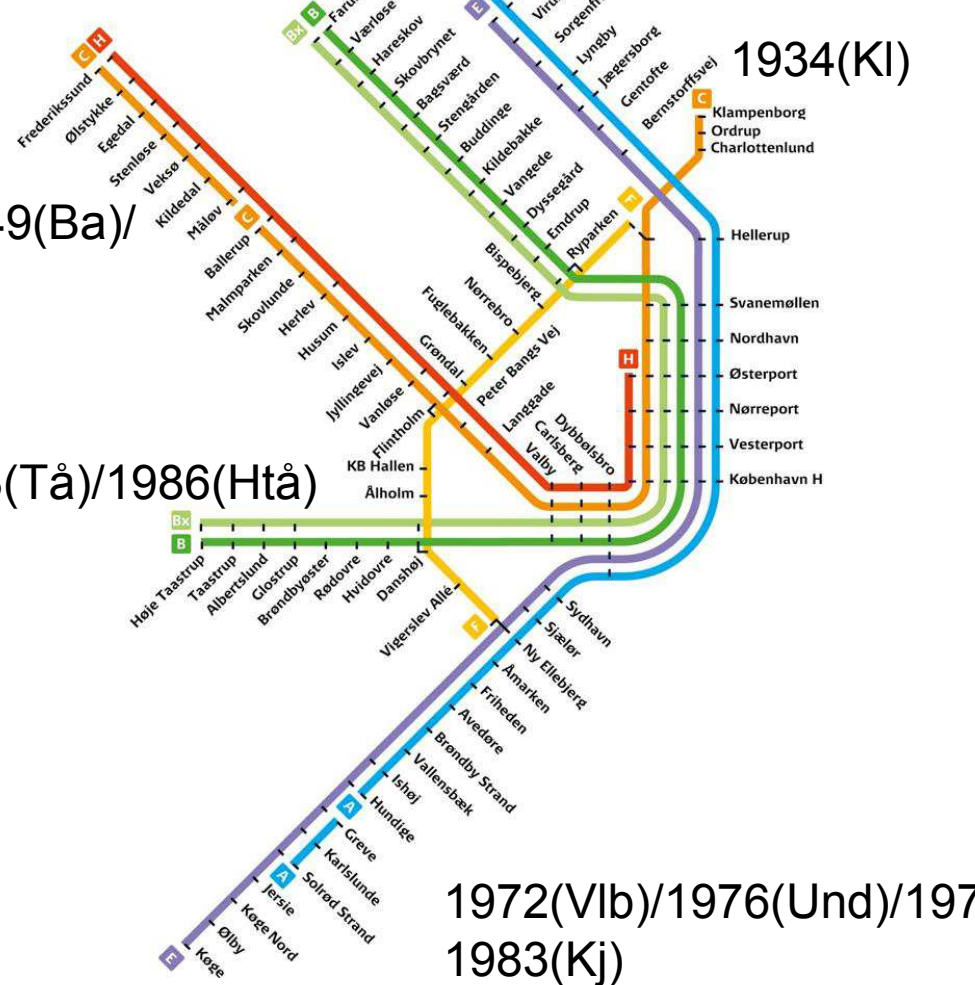
- * 5. generations S-tog (automatiseret drift) / Fremtidens tog (ca. år 2030)
- * Signalprogram (ERTMS eller CBTC)
- * Fast HH-forbindelse
- * Udfordringer med punktligheden
- * Fremtidige driftsforringelser for Kystbanen
 - * Direkte tog til/fra Lufthavnen forsvinder
 - * 1/2 times drift i aftentimer
 - * Vendende svenske tog på Østerport



S-tognet udbygget efter Fingerplan



1977(Fm) 1936(Hot)/1968(Hi)



Analyser af S-tog til Helsingør

2010-2011:
Screening af S-togsbetjening til Roskilde og Helsingør, tilpasning af Signalprogrammet. *Atkins/Trafikstyrelsen*

2012-2013:
Betænkning om mobilitet og trængsel i hovedstadsområdet, herunder S-tog til Helsingør. *Trængselskommissionen*

2019 ??
Screening for mulighed af S-tog på Kystbanen. *Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (21/1-2019)*



1,4 mio. ekstra rejsende årligt
1,8 mia. kr. i anlægsomkostninger
Intern rente 7,3% med 10 minutters drift
(flere varianter af tekniske løsninger undersøgt)



Stor positiv effekt på trængslen
God samfundsøkonomi



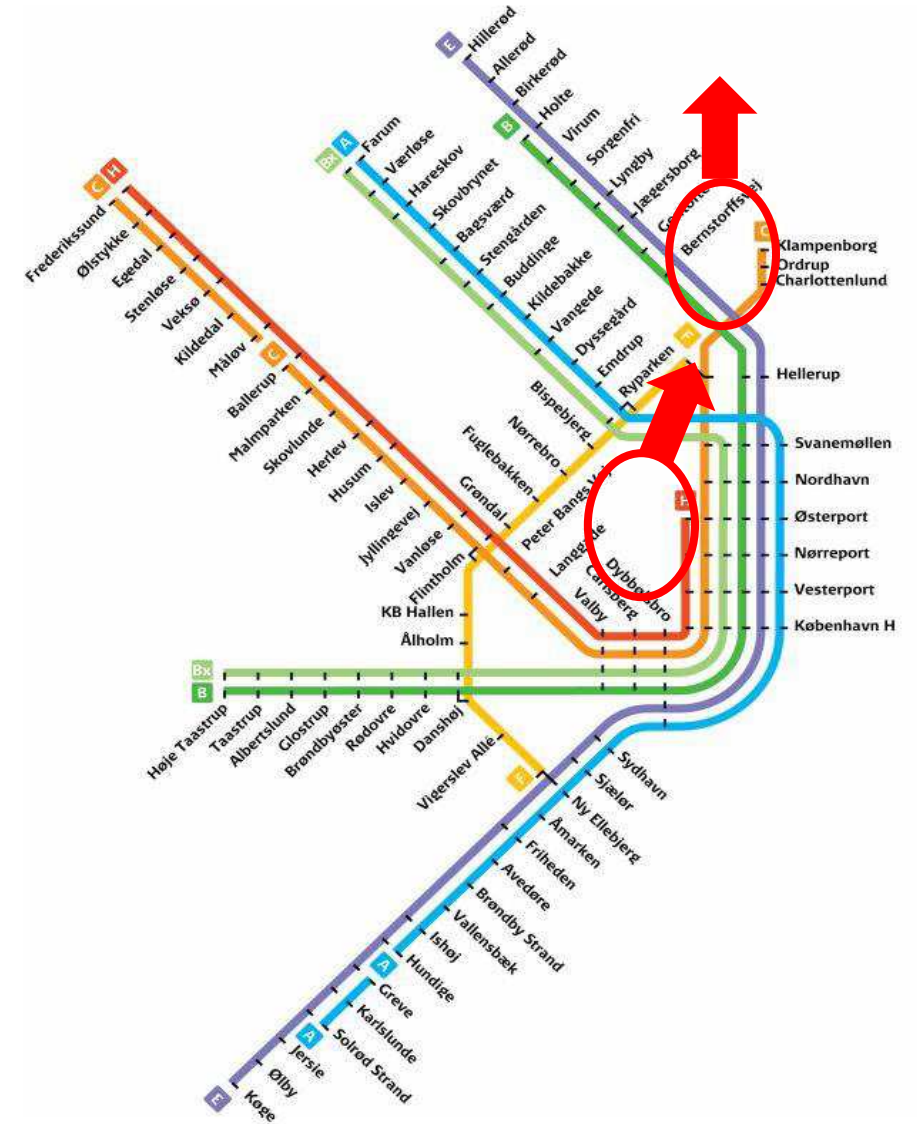
Trafikkonceptet

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-togsstrækning, hvor passagererne kører længst i dag - Dermed vil man kunne udnytte 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.



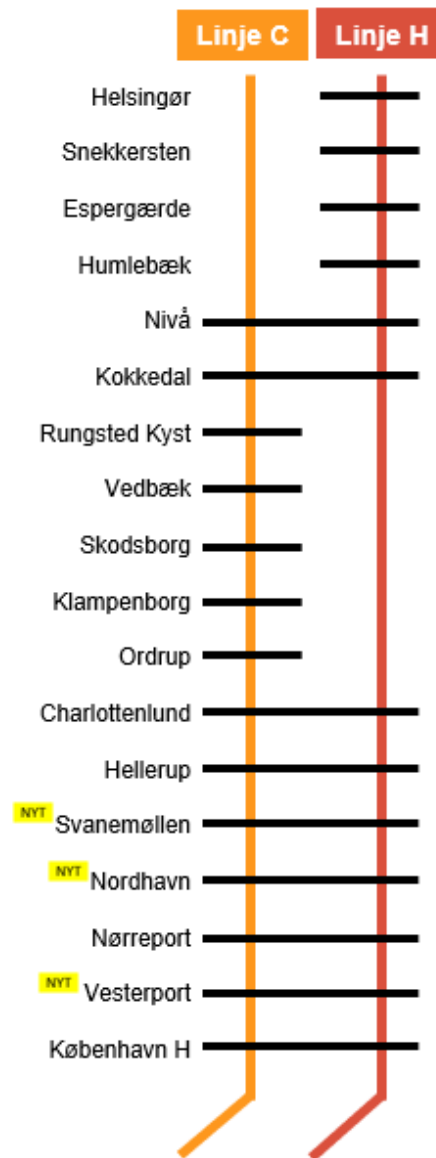
Betjeningsmønster

Linje H i 10-minuttersdrift, som betjener de nordlige stationer Helsingør, Snekkersten, Espergærde, Humlebæk, Nivå og Kokkedal og er gennemkørende mellem Kokkedal og Hellerup.

Linje C 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.

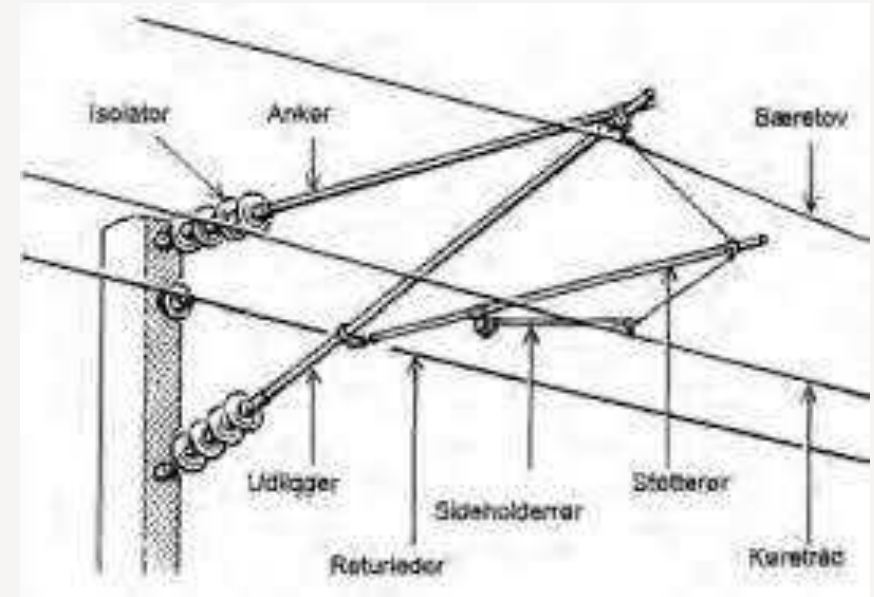
Med den beskrevne betjening opnår stationerne på Kystbanen en væsentlig bedre betjening end nu, da der kommer 10-minuttersdrift frem for 20/30-minuttersdrift i dagtimerne.



Tekniske forhold

- * Perronforhold
- * Konstruktioner
- * Køreledningsanlæg
- * Sikring/Togkontrolsystem (ETCS/CBTC)
- * Systemskiftezone

Afhængig af løsningsvalg kan én eller flere af forholdene udgå (løses af det rullende materiel)



Udfordringer

* Komfort i tog

- Aarhus letbane har 2 materieltyper for bl.a. at kunne give bedre komfort på lange rejser (f.eks. til/fra Grenaa)

* Toiletter

- Lugtgener og fordyrende at have toiletter i toget
- Tendens i udlandet er, at tog på kortere rejser er uden toilet

* Anlægsfase

- Bør tænkes ind i udrulning af Signalprogram og andre eventuelle nødvendige anlægsarbejder
- Kan reduceres, hvis der vælges 2-systemløsning for togmateriel

* HH-forbindelse

- Da det er grænseoverskridende trafik bør der stadig være mulighed EU-støtte



HH-forbindelse

- * Kan potentielt binde hele Helsingborg (150.000 indb.) sammen med Sjælland
- * Undgår forsinkelser fra Sverige
- * Lavere driftsomkostninger og måske billigere anlægsomkostninger end fjernbaneløsning
- * Imødekommer bedre end fjerntog pendlerrejsendes behov (højere frekvens, kortere rejsetid, højere punktlighed)



10 gode grunde (1 – 5)

- * Rejsetiden til/fra Helsingør/Snekkersten afkortes med 3-4 minutter, og tilsvarende 1-2 minutter gældende for Espergærde, Humlebæk og Nivå.
- * Flere direkte togforbindelser i Hovedstadsområdet (hvorfra til de fleste passagerer på Kystbanen rejser til/fra) - til/fra f.eks. Svanemøllen, Nordhavn, Vesterport, Dybbølsbro, Carlsberg samt stationer på den S-togslinje i sydsystemet (formentlig Frederikssundslinjen), den kobles sammen med.
- * Rettigheden på togafgange vil kunne nå et niveau på ca. 95% svarende til, hvad der idag er gældende for S-banen, mod idag 75-80% på Kystbanen.
- * Mulighed for at medtage cykler
- * Kørestolsbrugere behøver ikke bestille tid i forvejen, når de vil med toget



10 gode grunde (6 – 10)

- * Siddepladser til alle togrejsende
- * Mulighed for hyppigere frekvens (se bemærkning nedenfor)
- * Mulighed for at udvide driftsdøgnet - f.eks. med nattog natten til lørdag og søndag
- * Undgår at der kommer fjerntog på Kystbanen (f.eks. til/fra Göteborg), når en HH-forbindelse måtte være etableret, som alt andet lige vil påvirke punktligheden negativt på Kystbanen - I stedet vil HH-forbindelsen blive et bybanesystem, som forbinder Helsingborg (med 3-4 stop på svensk side) med Helsingør og resten af Kystbanen/København
- * Punktligheden på det tilbageværende sjællandske regionaltoogsnet forbedres, da denne trafik ikke knyttes sammen med trafikken på Kystbanen i flaskehalsen på København H.



..... Og 3 gode grunde mere – af driftsøkonomisk karakter

- * Driften af S-tog sker med en-mands betjening, og koster kun ca. det halve af regionaltogetsdriften.
- * Der er generelt overskud på S-togsdriften men underskud på regionaltogetsdriften.
- * DSB vil – grundet forventet større punktlighed – kunne spare på driftsudgifter til udbetaling af rejsetidsgaranti til forsinkede passagerer.



Spørgsmål – kommentarer - debat

