

Infrastruktur i Hovedstaden

Færdiggørelse af Frederikssundmotorvejen



Øget trafikkapacitet, reduceret trængsel og bedre adgang til centrale trafikknudepunkter mellem Storkøbenhavn og Frederikssund



32.000

biler vil i 2030 køre på strækningen. Det er samme antal biler, som dagligt krydser Storebæltsbroen

Afgørende for udviklingen i hovedstadsregionen

5,6 % afkast

giver færdiggørelsen af Frederikssundmotorvejen. Projektet er en af de mest rentable infrastrukturinvesteringer

3,6 mia. kroner

er den samlede pris

23.000

biler kører dagligt på strækningen

Færdiggørelse af Frederikssundmotorvejen

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden anbefaler at gennemføre Frederikssundmotorvejens tredje etape fra Tværvej til Frederikssund



Trafikale udfordringer og potentialer

Behovet for Frederikssundmotorvejens tredje etape vil stige betragteligt i takt med befolkningstilvæksten og den nye fjordforbindelse til Frederikssund.

Færdiggørelsen kan igangsættes hurtigt, fordi anlægsloven er vedtaget.

Virksomhederne mister konkurrencekraft fordi deres medarbejdere holder i kø.



Økonomi og finansiering

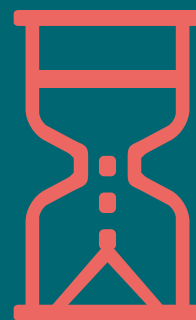
Samlet pris 3,6 mia kr.

En færdiggørelse af Frederikssundmotorvejen vil give et afkast på 5,6 %, hvilket gør projektet til en af de mest rentable infrastrukturinvesteringer i Danmark.



Status og videre proces

Anlægsloven er vedtaget så projektet kan igangsættes hurtigt. Afventer større forhandlinger på Christiansborg.



GREATER
COPENHAGEN

REGION
H Region
Hovedstaden

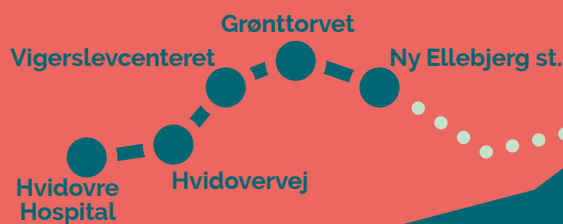
KKR

Infrastruktur i Hovedstaden

Metro fra Ny Ellebjerg st. til Hvidovre Hospital



En metro flytter 21.000 bilister over i den kollektive transport og er den mest effektive løsning på de lange transporttider til hospitalet, trængsel i hovedstadsområdet og for byudvikling på Vestegnen.



En metro sikrer ordentlig adgang til Hvidovre Hospital uanset sociale, fysiske og økonomiske vilkår.

500.000

borgere bliver ramt af den dårlige adgang og lange transporttider

+3.000

Vil antallet af borgere og ansatte øges ved en udbygning af Hvidovre Hospital.

Alle andre løsninger end en metro vil forværre de trafikale forhold ved hospitalet.

1 time og 15 min.

fra Dragør til Hvidovre Hospital med kollektiv transport.

Metro fra Ny Ellebjerg st. til Hvidovre Hospital

En metro er den mest effektive løsning på lange transporttider til hospitalet, trængsel i hovedstadsområdet og for byudvikling på Vestegnen.

Trafikale udfordringer og potentialer

På trods af korte afstande tager det lang tid at komme på Hvidovre Hospital for borgere, der ikke ejer en bil. Der er ofte flere skift undervejs, især for borgere fra Amager. Der er hverken plads til flere busser eller en letbane på vejene ved hospitalet. Udbygningen af hospitalet gør kun udfordringen større.

En metro til Hvidovre Hospital er den eneste mulige løsning, der kan sikre en effektiv kollektiv transport for alle borgere.

Metroen er en fremtidssikret løsning, der forbedrer fremkommeligheden til områder uden S-tog på Vestegnen.

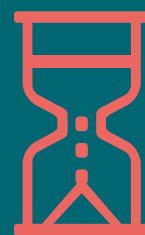
Økonomi og finansiering

Omkostningerne er ca. 5,7 mia. kr. excl. korrektionsreserve på 50% (2,85 mia. kr.). Metrolinjen vil udnytte investeringen på 615 mio. kr. der er gjort ved nedgrave metrostationen ved Ny Ellebjerg.

Status og videre proces

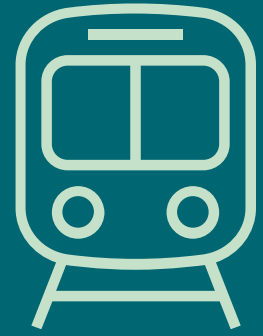
Metroselskabet arbejder på en rapport om forlængelse fra Ny Ellebjerg St. sammen med Hvidovre, København, Frederiksberg kommuner.

Rapporten forventes færdig i efteråret 2018.



Infrastruktur i Hovedstaden

Forbedringer af Kystbanen



Der er store udfordringer med forsinkelser, signalsystemer, aflyste tog, trafikinformation på stationerne og kundetilfredsheden



Afgørende for udviklingen i hovedstadsregionen

Knap **10**

mio. rejser hvert år med Kystbanen mellem Helsingør og Hellerup

64,5 %

rettidig i maj 2018
(kontraktmål 82,9 %)

Kunde-tilfredshed



Én af de mest benyttede togstrækninger i landet



Forbedringer af Kystbanen

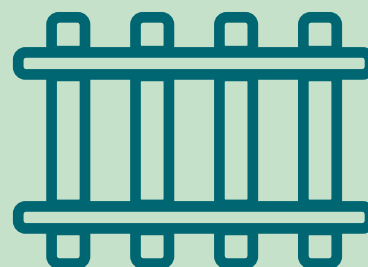
Kystbanen skal forbedres, så rettidigheden i Nordsjælland kan øges. Det anbefaler kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden



Trafikale udfordringer og potentialer

Togtrafikken mellem Københavns Hovedbanegård og Helsingør har store problemer med forsinkelser og antallet af aflyste tog

Derudover præges strækningen af væsentlige udfordringer i form af nedbrud på signalsystemer og trafikinformation på stationerne.



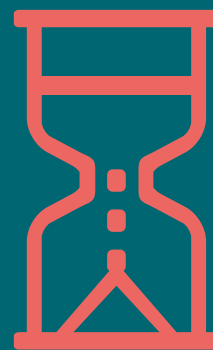
Økonomi og finansiering

DSB får hvert år ca. fire milliarder kroner af staten for at sikre togdriften i Danmark. Initiativerne til forbedringen af Kystbanen skal primært finansieres af det budget.



Status og videre proces

- DSB har ansat 40 mekanikere mere på Kystbanen 2017/2018
- DSB renoverer 2017-2022 alle Øresundstog inkl. Kystbanetogene
- Der er truffet beslutning om at afkoble Sverigestrafikken fra Kystbanen – delvist fra 2022 og helt fra 2027
- Transportministeriet foretager i efteråret 2018 en analyse af kapacitetsudfordringerne på Kystbanen og muligheden for at lade Kystbanen køre i et lukket system mellem København og Helsingør
- Kommunerne har totalafdækket årsagerne til den manglende rettidighed. Rettidighedsdata anvendes til faktisk at påpege, hvilke initiativer DSB og Banedanmark skal tage, for at togene i langt højere grad kører til tiden.

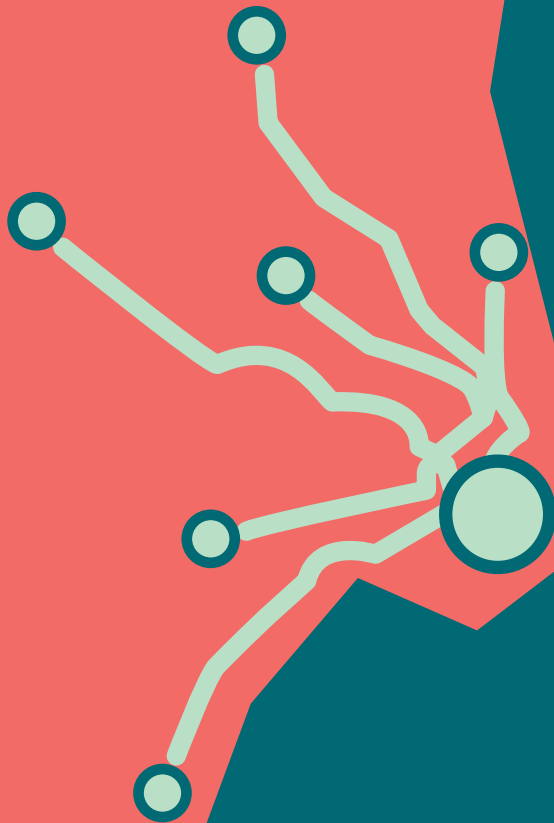


Infrastruktur i Hovedstaden

Automatisering af S-tog



S-togene er ryggraden i den kollektive trafik i hele hovedstadsregionen. Automatisering kan effektivisere S-togsdriften til gavn for borgerne, for væksten og den grønne mobilitet i hele Greater Copenhagen



Vil være til gavn for alle kommuner og regioner på Sjælland

11%

flere S-togsrejsende med automatiserede S-tog. Mere grøn mobilitet og mindre trængsel på vejene.

4,1 mia. kr.

er den samlede pris. Projektet vil give en indtægt på ca. 4,6 mia. kr.

9,6%

vil automatiseringen give i positiv forrentning. Det er 5% mere, end staten kræver af trafikprojekter.

Selvfinansierende

Automatisering af S-tog vil give en markant bedre togbetjening og kan finansiere sig selv.

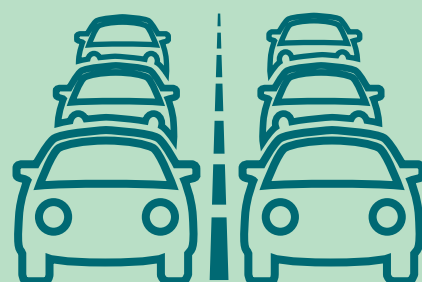
Automatisering af S-tog

Automatisering af S-togene forbedrer en eksisterende infrastruktur, og derved understøtter projektet vækstmulighederne, mobiliteten og løsningen af trængselsproblemer uden at kræve nyt udlæg af arealer.



Trafikale udfordringer og potentialer

Trængselskommissionen vurderer, at bilisterne i 2025 vil tilbringe 18,4 mio. forsinkelsestimer i trafikken, hvis der ikke tages initiativer til at nedbringe trængslen. Det er en stigning på 96% siden 2012. Automatisering af S-togene giver markant bedre betjening for passagererne med højere frekvens, punktlighed og færre aflyste togafgange. Det er et væsentligt bidrag til at forbedre mobiliteten og mindske trængslen.



Økonomi og finansiering

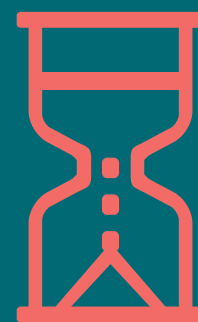
Automatisering af S-tog vil have en meget positiv samfundsøkonomisk effekt. Rambøll har for Transport- Bygnings- og Boligministeriet i 2017 beregnet, at projektet vil opnå en forrentning på 9,6%. Det er betydeligt over de 4%, staten normalt kræver af trafikprojekter.



Status og videre proces

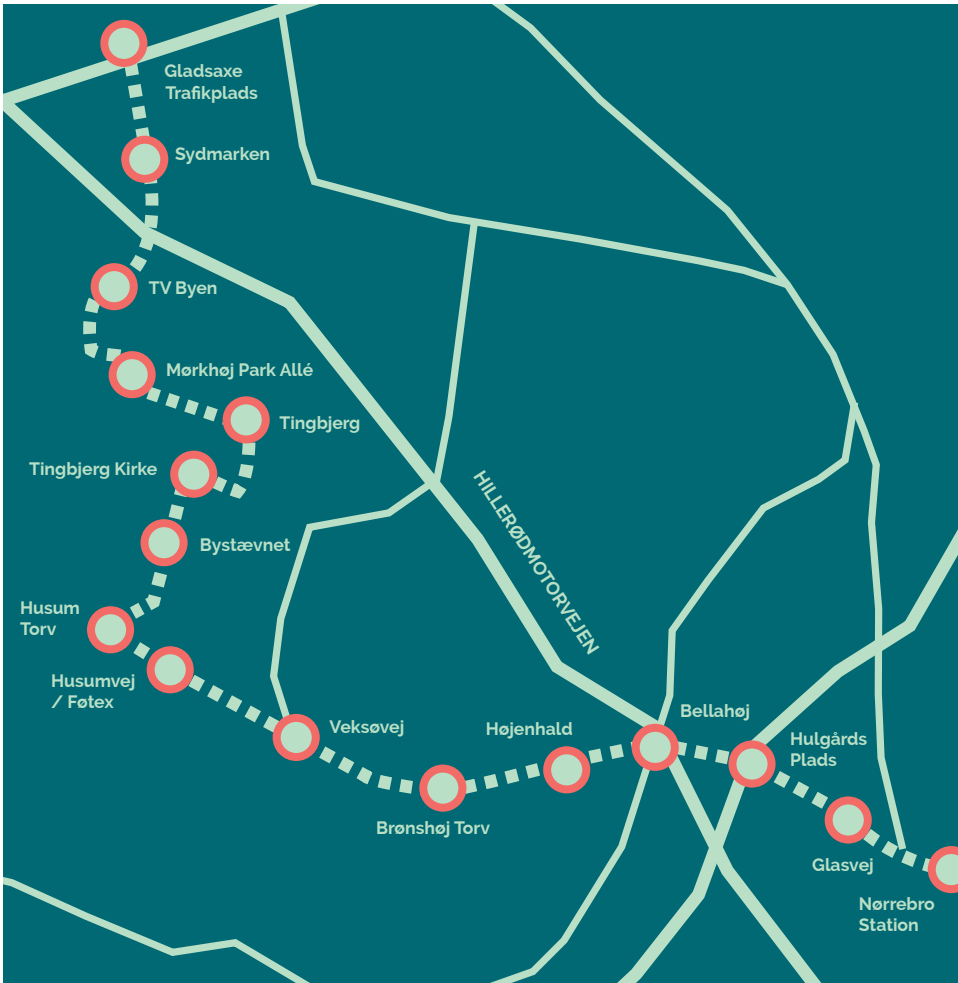
Transport- Bygnings- og Boligministeriet har afsluttet analysearbejdet om automatisering af S-tog medio 2017. Ministeren har udtalt sig meget positivt om projektet. I forlængelse heraf pågår en politisk proces, og ministeriet ser på, hvordan automatisering af S-tog kan organiseres. Analyse forventes offentliggjort i efteråret 2018.

Projektet skal ses i sammenhæng med køb af nye S-tog og ud-ruining af Signalprogrammet. Første skridt er at sikre beslutning i Folketinget om igangsættelse af automatisering af S-tog med pilotprojekt på Ringbanen.



Infrastruktur i Hovedstaden

Letbane fra Gladsaxe til Nørrebro



En letbane giver plads til flere passagerer. Især højere rejsehastighed og bedre regularitet betyder, at antallet af passagerer kan stige med ca. 50% langs Frederikssundsvej sammenlignet med i dag.



Skaber en grøn kollektiv trafikforbindelse mellem metroen og letbanen i Ring 3

48.000

ekstra daglige passagerer langs Frederikssundsvej. Letbanen vil understøtte udviklingen i Tingbjerg-Husum

3 mia. kr.

Er den samlede pris. inkl. 50 % korrektionstillæg

15 mio.

Passagerer vil der være med letbanen hvert år

15 mio. kr.

Indbringer letbanen i overskud årligt

Letbane fra Gladsaxe til Nørrebro

En letbane fra Gladsaxe Trafikplads til Nørrebro St. via Frederikssundsvej vil sikre, at letbanen i Ring 3 bliver koblet til metroen i København. Letbanen vil bidrage til en mere grøn kollektiv mobilitet i hovedstadsområdet



Trafikale udfordringer og potentialer

Korridoren langs Frederikssundsvej betjenes i dag af buslinjerne 5C og 350S. I perioden 2007-2016 er antallet af buspassagerer steget med knap 12 %. Buslinjen 5C er en af Nordeuropas travleste og bruges dagligt af ca. 6 mio. passagerer på strækningen på Frederikssundsvej. Åbning af letbanen i Ring 3, og stigende befolkningsvækst i hovedstadsområdet, kan udfordre fremkommeligheden i korridoren.

En letbane via Frederikssundsvej vil forbinde letbanen i Ring 3 med Metroen i København. Det bidrager til en bedre mobilitet og grøn kollektiv trafik i hovedstadsområdet.



Økonomi og finansiering

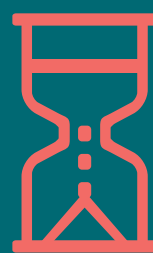
Omkostningerne er ca. 3 mia. kr. inkl. korrektionstillæg på 50 %. Letbanen på Frederikssundsvej vil have et overskud på ca. 15 mio. kr. årligt.



Status og videre proces

Region Hovedstaden, Gladsaxe Kommune og Københavns Kommune arbejder på en udvidet screening af en letbane på Frederikssundsvej, som forventes offentliggjort i efteråret 2018.

På baggrund af screeningen kan der træffes beslutning om en egentlig udredning.



GREATER
COPENHAGEN

REGION
H Region
Hovedstaden

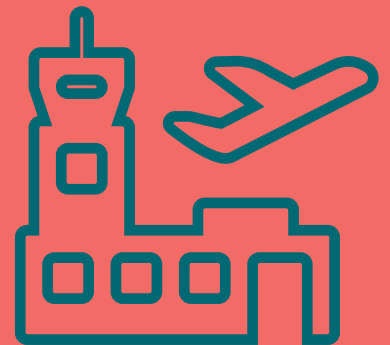
KKR

Infrastruktur i Hovedstaden

Ny togforbindelse fra Roskilde til Kastrup Lufthavn



Øget fleksibilitet i den offentlige transport, reduceret trængsel på vejene og direkte forbindelse til Kastrup Lufthavn



Forrentning mellem 1 og 14 % afhængig af løsning. Forrentningen forventes over 20 % hvis værdien af sparet rejsetid medregnes

20 min.

hurtigere i lufthavnen

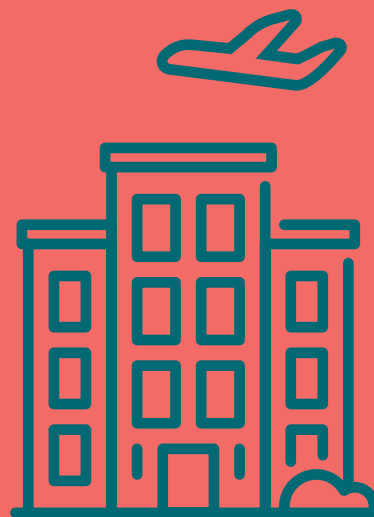
Flere forbindelser og mindre sårbarhed

Aflastning af Københavns Hovedbanegård

Kan udbygges i etaper

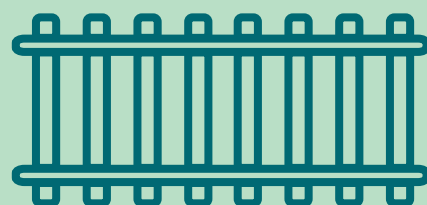
Ny togforbindelse fra Roskilde til Kastrup Lufthavn

En ny togforbindelse fra Roskilde til Kastrup sikrer en mere fleksibel offentlige transport. Ring Syd vil aflaste Københavns Hovedbanegård, mindske trængslen for bilister og skabe bedre adgang fra det vestlige hovedstadsområde til Kastrup Lufthavn



Trafikale udfordringer og potentialer

Det er vigtigt at skabe alternative ruter gennem den offentlige transport for at aflaste det centrale København. Hovedbanegården bliver en omvej og en flaskehals. Ved at styrke togbetjeningen af det sydlige og vestlige opland skabes samtidig et mere sammenhængende net af forbindelser - ikke mindst i forbindelse med metro og letbane. Det samlede trafikarbejde reduceres betragteligt og det samlede system bliver mere robust.



Økonomi og finansiering

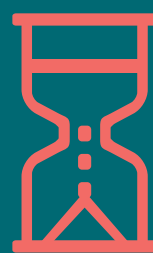
Der er i Ring Syd-projektet 3 scenarier med forskellig pris og forrentning:

- Den fulde løsning (pris: 1,1 mia. kr., 1 %)
- Ring Syd – Glostrup (pris: 250 mio. kr., 14 %)
- Ring Syd – Glostrup fremtidssikret (pris: 410 mio. kr., 10 %)
- Glostrup-løsningerne indeholder alene et nyt fjerntogstop i Glostrup. Den fulde løsning kræver udover overhalingsspor og stationsombygninger også nye regionaltog/IC/lyntog. Den afledte samfundsøkonomi – som eksempelvis sparet rejsetid og betydning for letbanen – er ikke undersøgt på nuværende tidspunkt.



Status og videre proces

Der er gennemført VVM-screening, samt trafikale og samfundsøkonomisk analyse baseret på trafikforhold og passagergrundlag. BaneDanmark har udarbejdet et beslutningsgrundlag og har i Anlægsplan 2018-30 foreslået 2024-30 som anlægsperiode. Der forudsættes beslutning om anlægslov senest 2023. Der skal i kommunal regi udføres en afledt samfundsøkonomisk analyse, for konsekvenser som øget kapacitet på Hovedbanegården, sparet rejsetid, styrkelse af Kastrup Lufthavn, forbedret passagergrundlag for letbanen og lignende.



GREATER
COPENHAGEN

REGION
H Region
Hovedstaden

KKR

Infrastruktur i Hovedstaden

Ring 5 Syd



Første skridt er at igangsætte og gennemføre en forundersøgelse af en Ring 5 Syd. Pris ca. 12 mio. kr.



Afgørende for den fortsatte erhvervsudvikling og bosætning i Greater Copenhagen

35 %

forventes trafikken på motorvejene og andre overordnede veje i hovedstadsområdet at stige op til frem til 2030

6,6 mia. kr.

i anlægsudgifter for 1. etape af Ring 5 Syd til Frederikssundsvej

8.580 årsværk

giver anlægsinvesteringen i afledt beskæftigelses-effekt

+4 %

forrentning, hvilket er en meget positiv samfundsøkonomisk effekt

Ring 5 Syd

Etablering af Ring 5 Syd er afgørende for den fortsatte erhvervsudvikling og bosætning i Greater Copenhagen. Det vurderer regionen og mange kommuner i Greater Copenhagen



Trafikale udfordringer og potentialer

Person- som godstransport i og omkring hovedstadsområdet forventes at stige betydeligt i de kommende år, og selv med de senest gennemførte udvidelser af motorvejsnettet, forudses et behov for at udvide kapaciteten yderligere.



Økonomi og finansiering

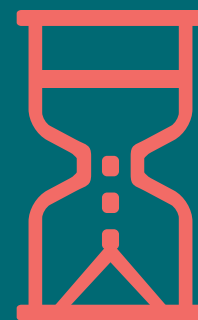
Samfundsøkonomiske beregninger viser, at anlæg af en vestlig ring-korridor vil resultere i en meget positiv samfundsøkonomisk effekt. Projektet har en forrentning, der ligger betydeligt over de 4 %, som normalt sættes som grundlag for en positiv samfundsøkonomi

Vejdirektoratet har i 2013 gennemført en strategisk analyse af Ring 5 placeret i transportkorridoren vest om København. Denne analyse er på foranledning af Transport- og Bygningsministeren blevet opdateret i 2016.



Status og videre proces

Fem kommuner og Region Hovedstaden har besluttet at ville bidrage til finansiering af undersøgelsen af en Ring 5 Syd. Der vil nu blive rettet fornyet henvendelse til transport, bolig- og bygningsministeren med anmodning om at få igangsat en forundersøgelse af vejstrækningen på grundlag af Vejdirektoratets forslag.



Infrastruktur i Hovedstaden

Etablering af østlig ringvej



En østlig ringvej vil aflaste trafikken i Indre København, sikre bedre adgang fra det nordlige Sjælland til Københavns Havn og Københavns Lufthavn og aflaste trængslen på vejene i resten af hovedstadsområdet



Afgørende for aflastning af den gennemkørende trafik i København og øger tilgængeligheden til Københavns Havn og lufthavnen

56.000

køretøjer pr. døgn vil østlig ringvej kunne håndtere

4-6%

i positiv forrentning

20.000 timer

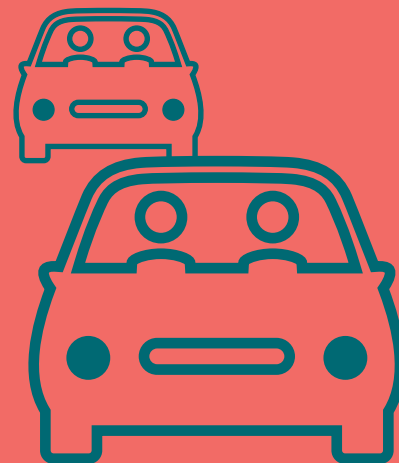
sparet om dagen for bilister i hovedstadsområdet

Brugerbetaling

og grundværdistigning kan bidrage til finansieringen. Restfinansiering er ca. 8 mia. kr. inkl. 50% korrektionstillæg

Etablering af østlig ringvej

Befolkningsvækst og trængsel i Greater Copenhagen kræver bedre tilgængelighed og mobilitet



Trafikale udfordringer og potentialer

Trængselskommissionen vurderede, at bilisterne i 2025 vil tilbringe 18,4 mio. forsinkelsestimer i trafikken, hvis der ikke tages initiativer til at nedbringe trængslen. Det er en stigning på 96% siden 2012. Trængsel koster velfærd, tabt produktion og hæmmer væksten

Mere end 30.000 køretøjer vil bruge østlig ringvej i døgnet ved brugerbetaling i tunnelen. Tiltaget vil medføre et fald i trafikken på 2,4% i centralkommunerne. Samlet vil trafikanter i hovedstadsområdet spare op mod 20.000 timer per døgn i rejsetid



Økonomi og finansiering

Den samlede pris er ca. 20 mia. kr. Østlig ringvej er en rentabel investering. En østlig ringvej vil give 4-6% i positiv forrentning. Efter brugerbetaling og grundværdistigninger er der en restfinansiering på ca. 8 mia. kr.



Status og videre proces

Staten, Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Refshaleøens Ejendomsselskab har igangsat en forundersøgelse af en østlig ringvej. Forundersøgelsen forventes klar i foråret 2019, og herefter kan der træffes en beslutning og igangsættes en VVM-undersøgelse



GREATHER
COPENHAGEN

REGION
H Region
Hovedstaden

KKR

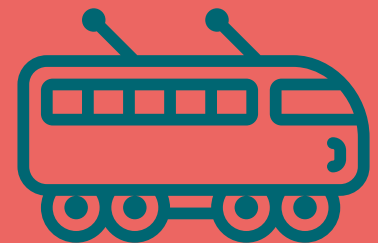
Infrastruktur i Hovedstaden

Opgradering af Hillerød Station



Direkte tog til Nyt Hospital Nordsjælland

Lokaltog binder Nordsjælland sammen. Det styrker arbejdskraften og uddannelsesmiljøet i området.



Opgradering af Hillerød Station er afgørende for banebetjening af Nyt Hospital Nordsjælland

7 mio.

årlige togrejsende gør Hillerød Station til en af landets 10 største stationer.

4,3 mio. kr.

årligt i samfundsøkonomisk gevinst alene for kollektive rejser til Nyt Hospital Nordsjælland.

Samlet pris 182 mio. kr.

35.000

passagerer til hospitalet undgår årligt at stige om på Hillerød Station.

Sammenbinding af lokaltogspor på Hillerød St.

Region Hovedstaden og de seks Nordsjællandske kommuner arbejder for en ombygning af Hillerød Station, så passagerer fra hele Nordsjælland kan komme direkte til Favrholm og Nyt Hospital Nordsjælland uden skift.



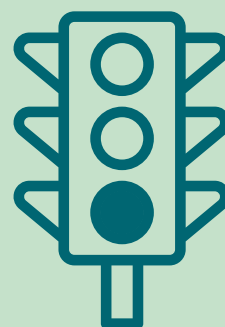
Trafikale udfordringer og potentialer

Nyt Hospital Nordsjælland bliver Nordsjællands største arbejdsplads

Antal ansatte: 4.000

Antal årlige ambulante patienter: 500.000

Antal årlige akutte patienter: 110.000



Økonomi og finansiering

Samlet pris: 182 mio. kr.

Staten har i "Aftale om bedre og billigere kollektiv trafik" tidligere afsat 17 mio. kr. Hillerød Kommune har til merpris for bro afsat 8 mio. kr.

I alt udestår finansiering til opgradering af Hillerød Station på 157 mio. kr.



Status og videre proces

Banedanmark har i 2015 udarbejdet rapport for fase 1 for projektet. Nyt Hospital Nordsjælland åbner 2022. Favrholm Station åbner 2021/2022.

Det er afgørende, at Hillerød Station opgraderes inden 2022, så den kan koordineres med Favrholm Station, der betjenes af både S-tog og lokaltog. Herved undgås fordyrelse ved en senere ombygning af Favrholm Station. Partierne bag "Aftale om bedre og billigere kollektiv trafik" har i 2017 afsat 155 mio. kr. til bl.a. ombygning af Hillerød Station og opgradering af Favrholm Station.

