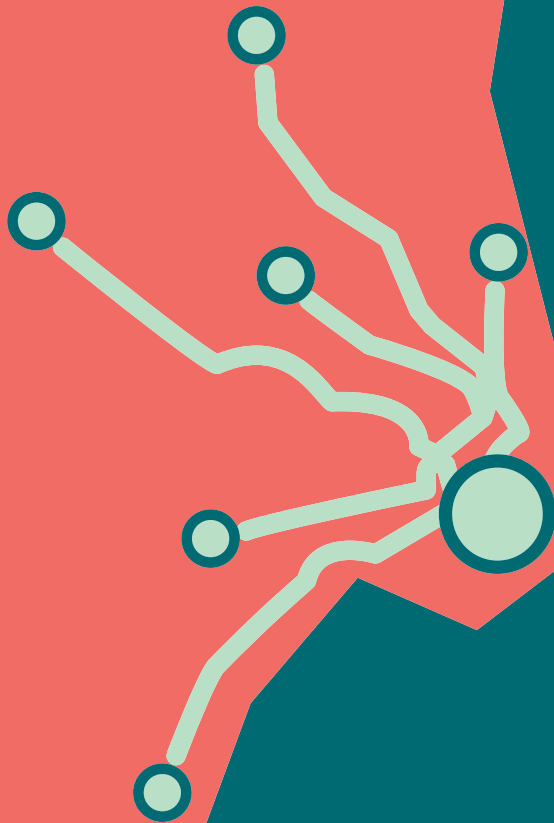


Infrastruktur i Hovedstaden

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

13%

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.

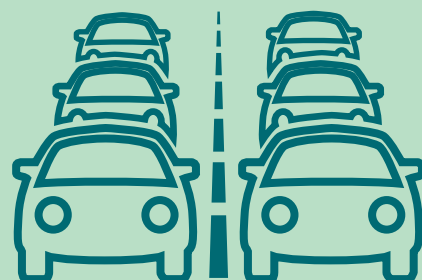
Automatisering af S-tog

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.



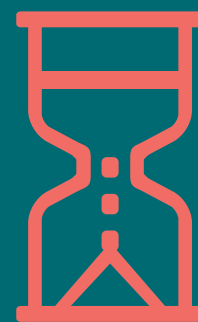
Økonomi og finansiering

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

VLAK-regeringen, Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti indgik 2017 aftalen Fremtidens togtrafik i Hovedstadsområdet, hvori automatisering af S-tog indgår. Aftalen indebærer, at pilotfase kan påbegyndes 2022-2026 på Ringbanen, og arbejdet på det øvrige S-togsnet kan påbegyndes fra 2026. DSB undersøger frem til 2020 bl.a. sikkerhed, markedsanalyse m.m. Forventede effekter: Flere afgange, op mod 13 mio. flere S-togpassagerer/år samt mindsket trængsel på veje i Hovedstadsområdet.



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

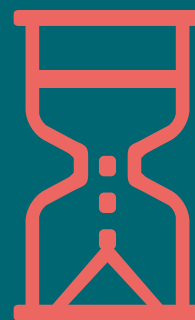
Samlet pris 3,6 mia kr.

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

Forlængelse af Hillerødmotorvejen



En sammenhængende motorvej mellem København og Hillerød vil øge trafikkapaciteten, reducere trængslen og forbedre tilgængeligheden til centrale trafikknudepunkter



27.000

biler kører dagligt på Hillerødmotorvejen. Det tal forventes at stige til 43.000 i 2030

Afgørende for udviklingen i Nordsjælland

6 % afkast

vil forlængelsen give. Det er 2 % mere, end staten kræver af sine investeringer i infrastrukturen

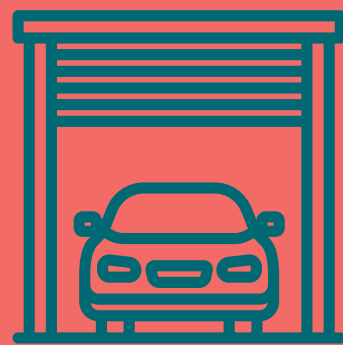
Cirka 800 mio. kroner

er den samlede pris

En stærk reduktion af dødsulykker

Forlængelse af Hillerød motorvejen

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden anbefaler, at Hillerød motorvejen forlænges fra Allerød til Hillerød

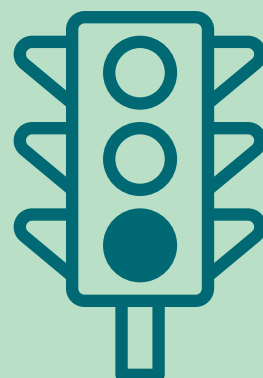


Trafikale udfordringer og potentialer

Strækningen mellem Allerød og Hillerød er den mest trafkerede statsvej i Danmark, der ikke er motorvej

I 2009, 2010, 2011, 2013 og 2014 var der mange dødsulykker på strækningen. En forlængelse af Hillerød motorvejen vil medføre en stærk reduktion af ulykker

Virksomhederne mister konkurrencekraft, fordi deres medarbejdere holder i kø



Økonomi og finansiering

Samlet pris ca. 800 millioner kroner

En forlængelse af Hillerød motorvejen vil give et afkast på 6,0 %, hvilket er markant over de 4 %, som staten normalt kræver af sine infrastrukturinvesteringer



Status og videre proces

Der arbejdes allerede på at gennemføre projektet, som er nævnt i det nuværende regeringsgrundlag. Eksempelvis er der iværksat en VVM-undersøgelse af mulighederne for at udvide hele den eksisterende motortrafikvej mellem Allerød og Hillerød til en firesporet motorvej



GREATER
COPENHAGEN

REGION
H Region
Hovedstaden

KKR

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

75 %

er den årlige gennemsnitlige rettidighed (kontraktmål 83.4 %)

Kundetilfredshed



Én af de mest benyttede togstrækninger i landet



Forbedringer af Kystbanen

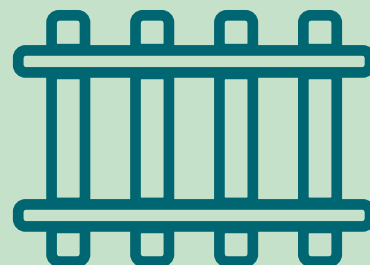
Kystbanen skal forbedres, så rettidigheden i Nordsjælland kan øges. Det anbefaler kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden



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.



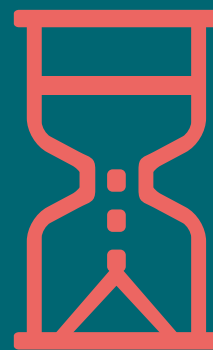
Økonomi og finansiering

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.



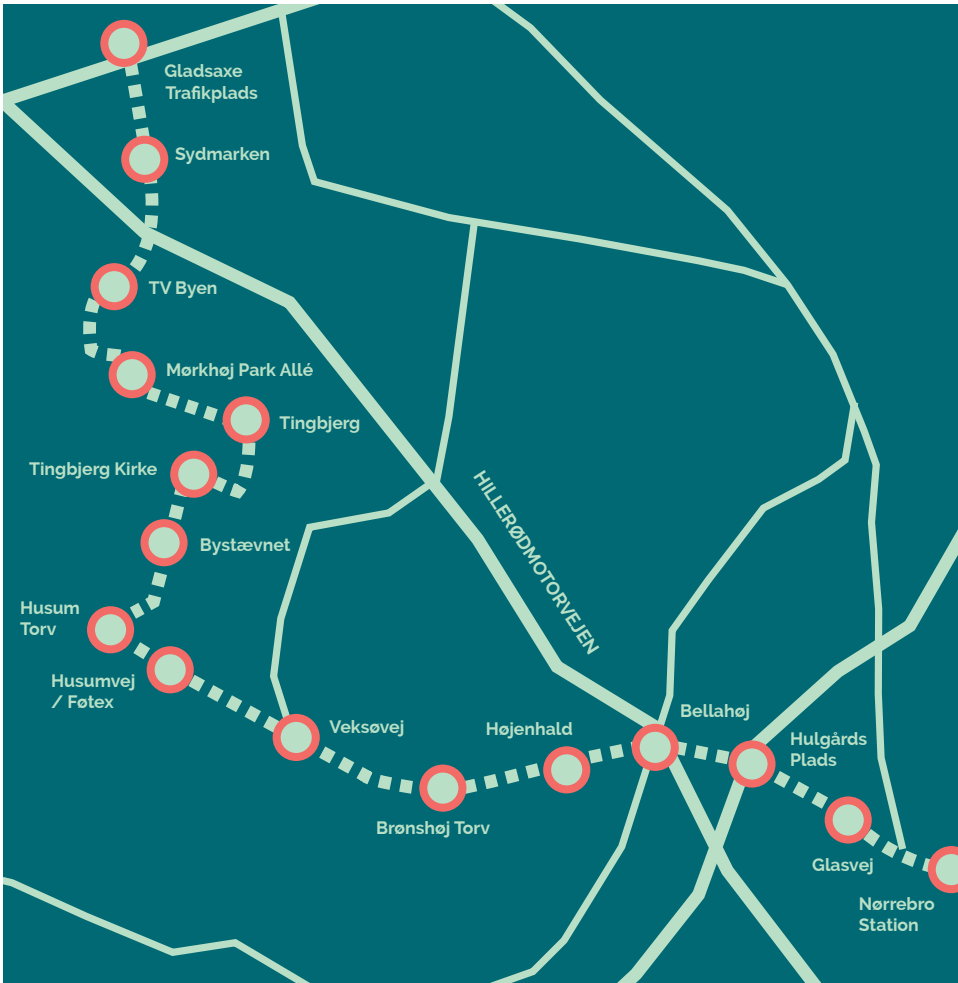
Status og videre proces

- 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

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.



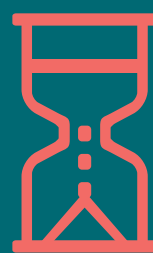
Økonomi og finansiering

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 har gennemført en udvidet screening af en letbane på Frederikssundsvej, som blev offentliggjort i november 2018. Hvis letbanen skal anlægges, kræver det, at de relevante parter træffer beslutning om og finansierer en egentlig udredning.



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

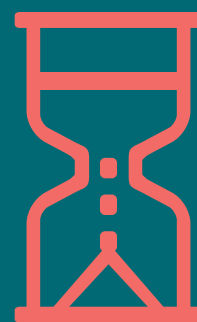
Samfundsøkonomiske beregninger viser, at anlæg af en vestlig ringkorridor vil resultere i en meget positiv samfundsøkonomisk effekt. Projektet har en forrentning, der ligger betydeligt over de 4 %, som normalt sættes som grundlag for en positiv samfundsøkonomi

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.



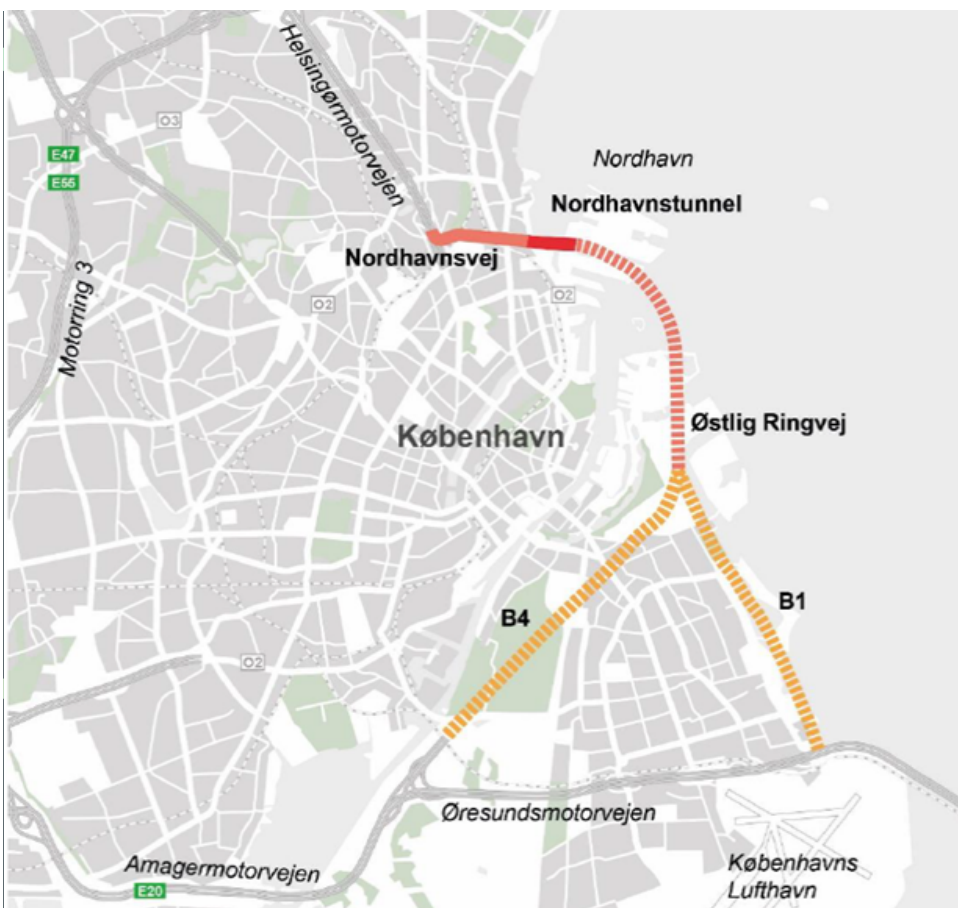
Status og videre proces

Kommissorium for og finansiering af forundersøgelse er aftalt med den tidligere transportminister. Vejdirektoratet er gået i gang med arbejdet, der forventes afsluttet i midten af 2021. Der undersøges forskellige linjeføringer. Nylige politiske udmeldinger fra blå partier, der har trukket støtten til Ring 5 projektet, forventes ikke at få indflydelse på gennemførelse af forundersøgelsen.



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 veje 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

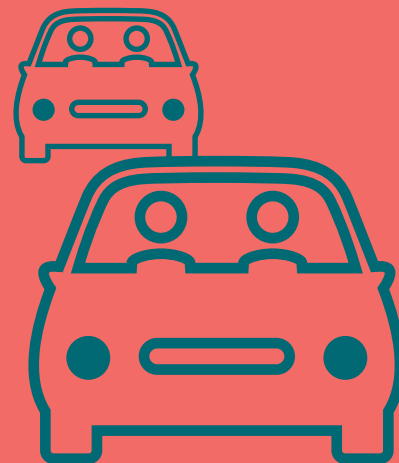
sparet om dagen for bilister i hovedstadsområdet

Brugerbetaling

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

Etablering af østlig ringvej

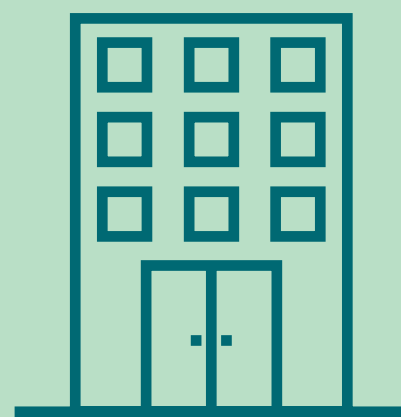
Befolkningsvækst og trængsel i Greater Copenhagen kræver bedre tilgængelighed og mobilitet



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 Refshale-øens Ejendomsselskab udarbejder en forundersøgelse af østlig ringvej. Forundersøgelsen forventes klar i starten af 2020, og herefter kan der træffes en beslutning og igangsættes en VVM-undersøgelse



GREATER
COPENHAGEN

REGION
H Region
Hovedstaden

KKR