

Infrastruktur i Hovedstaden

Vækst og udvikling kræver investeringer i hovedstadsområdets infrastruktur

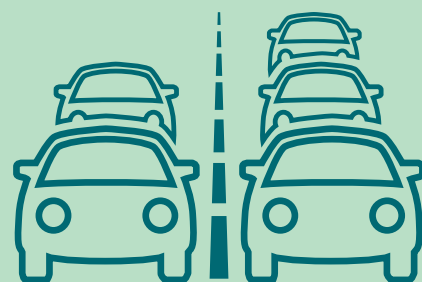
20%

vækst i daglige ture fra 2015 til 2035

Trafikale udfordringer og trængsel

Væksten i indbyggere og arbejdspladser betyder, at der skal håndteres 20 % flere rejser i 2035. Det lægger et pres på hele trafiksystemet. I 2015 spildte bilisterne i hovedstadsområdet 16,7 mio. timer i trafikken på grund af trængsel. Prognoserne forudser en fordobling til 33,4 mio. timer i 2035.

Passagerforsinkelser for busser i hovedstadsområdet var 23.400 timer pr. dag i 2018. Det er en stigning på mere end 8 pct. ift. 2010.



16,7 mio

timer i bilkø i 2015

33,4 mio

timer i bilkø i 2035

Sammenhængende mobilitet i Hovedstaden

Der er brug for at investere massivt i infrastruktur, så hovedstadsområdet kommer til at hænge bedre sammen, og for at reducere trængslen og CO₂-udslippet. Hovedstadens 29 kommuner og region er enige om at fremme investeringer i den sammenhængende mobilitet, og peger på 7 + 3 prioriterede infrastrukturprojekter. De vil matche både geografien og den demografiske udvikling. Derudover ser kommunerne og parterne i Greater Copenhagen yderligere på supplerende værktøjer, der i forskellig grad kan understøtte fremkommelighed og mindske kapacitetspresset, f.eks. gennem udnyttelse af digitale muligheder.

Styrket kollektiv trafik

Kollektiv transport skal være førstevalg for flest mulige pendlere, så mobiliteten i hovedstaden kan fungere effektivt både i dag og i fremtiden. Og være mest mulig klimavenlig.

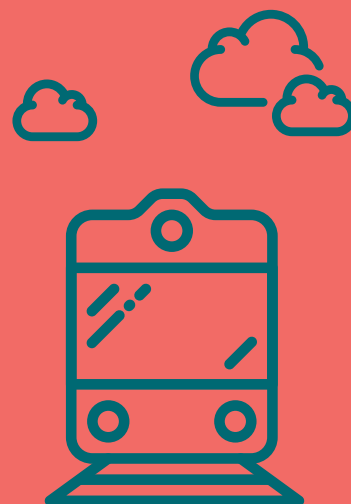
Grøn omstilling

For at nå klimalovens ambitiøse mål om 70 % reduktion af drivhusgasser i 2030, kræver det bl.a. at transporten gennemfører en større omstilling.

Derfor er det nødvendigt at investere i forbedret infrastruktur for grøn mobilitet og kollektiv trafik. Projekterne søger efter bæredygtige, klimavenlige løsninger inden for hver deres kategori.

Hovedstadsområdets prioriterede infrastrukturprojekter:

- Styrker en sammenhængende hovedstad og et integreret arbejdsmarked
- Mindsker trængsel og søger bæredygtige, klimavenlige løsninger
- Sikrer, at hovedstaden forsat er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed



Hovedstadsområdet fælles infrastrukturprioriteter

Kommuner og region i hovedstadsområdet er enige om følgende 7+3 prioriterede infrastrukturprojekter, der skal mindske trængsel og styrke mobiliteten:

Færdiggørelse af hhv. Hillerød- og Frederikssundsmotorvejene	Pris hhv. ca. 980 mio. kr. og 3,8 mia. kr.
Forbedringer af Kystbanen	
Ring 5 Syd – motorvejsforbindelse fra Frederikssundsvej til Køge	Pris ca. 6,6 mia. kr.
Automatisering af S-tog	Pris ca. 4,1 mia. kr.
Letbane fra Gladsaxe til Nørrebro	Pris ca. 3 mia. kr.
Østlig Ringvej – vejforbindelse fra det nordlige Sjælland til Københavns Havn og Københavns Lufthavn	Pris ca. 20 mia. kr.
Direkte togforbindelse fra Roskilde til Kastrup Lufthavn.	Pris ca. 1 mia. kr.
+	
Ombygning af Hillerød Station	Pris ca. 0,182 mia. kr.
Forlængelse af metroen fra Ny Ellebjerg til Hvidovre Hospital og Rødovre Centrum, samt forlængelse fra Ny Ellebjerg til Bispebjerg	Pris hhv. ca. 14 mia. kr. og ca. 19,4 mia. kr.
Forlænge S-banen fra Farum til Hillerød	Pris ca. 1-1,75 mia. kr.

Tallene er estimater, som løbende kvalificeres af igangværende undersøgelser.



Infrastruktur i Hovedstaden

Forlængelse af Hillerødmotorvejen



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



Afgørende for udviklingen i Nordsjælland

38.000

biler kører dagligt på Hillerødmotorvejen. Det tal forventes at stige til 59.000 i 2025

12 % afkast

vil forlængelsen give. Det er 8 % mere, end staten kræver af sine investeringer i infrastrukturen

Cirka 980 mio. kroner

er den samlede pris

En stærk reduktion af dødsulykker

Forlængelse af Hillerødmotorvejen

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

Trafikale udfordringer og potentialer

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

Motorvejsudvidelsen vil halvere antallet af personskadeulykker og helt eliminere frontalskadeulykker.

Virksomhederne mister konkurrencekraft, fordi deres medarbejdere holder i kø.

Økonomi og finansiering

Samlet pris ca. 980 millioner kroner.

En forlængelse af Hillerødmotorvejen vil give et afkast på 12 %, hvilket er den næsthøjeste forrentning af alle fremtidige motorvejsprojekter i Danmark og markant over de 4 %, som staten normalt kræver af sine infrastrukturinvesteringer.

Status og videre proces

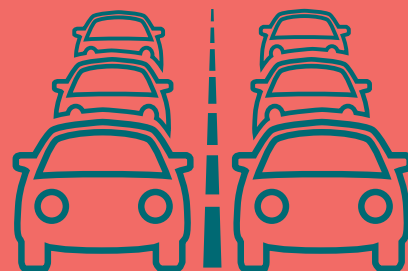
Der er gennemført en VVM-undersøgelse offentliggjort i oktober 2018. Projektet kan igangsættes, så snart anlægsloven foreligger.



Grøn omstilling

Hillerødmotorvejens forlængelse bør anlægges og anvendes med udgangspunkt i klimavenlige løsninger:

- Anlæggelsen af Hillerød-motorvejens forlængelse bør blive en del af Vejdirektoratets demonstration af anlægsarbejder med reduceret CO₂ emission i byggefase og materialevalg.
- Anlæggelsen bør ligeledes tage udgangspunkt i højklaset busbetjening med superstoppesteder på udvalgte ramper, der placeres og udformes med kombinerede samkørsels- og pendler p-pladser samt cykelparkering.



Infrastruktur i Hovedstaden

Færdiggørelse af Frederikssundmotorvejen



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



Afgørende for udviklingen i hovedstadsregionen

32.000

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

5,6 % afkast

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

3,8 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 3,8 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

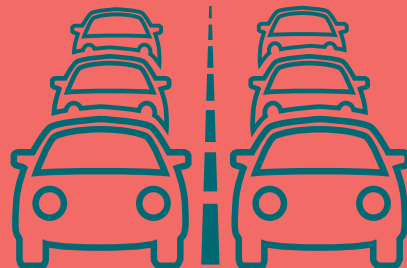
Anlægsloven er vedtaget, så projektet kan igangsættes hurtigt. Projektets VVM-undersøgelse er opdateret i 2020.



Grøn omstilling

Frederikssundmotorvejen bør anlægges og anvendes med udgangspunkt i klimavenlige løsninger:

- Anlæggelsen af Frederikssundmotorvejens forlængelse bør blive en del af Vejdirektoratets demonstration af anlægsarbejder med reduceret CO₂ emission i byggefase og materialevalg.
- Anlæggelsen bør ligeledes tage udgangspunkt i højklaset busbetjening med superstoppesteder på udvalgte ramper, der placeres og udformes med kombinerede samkørsels- og pendler p-pladser samt cykelparkering.



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

79 %

er den årlige gennemsnitlige rettidighed (kontraktmål 83,9%)

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 3-4 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

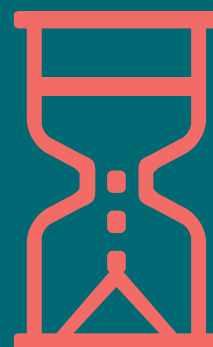
- DSB renoverer 2017-2022 alle Øresundstog inkl. Kystbanetogene.
- Der er truffet beslutning om at afkoble Sverigestrafikken fra Kystbanen – delvist fra 2022 og helt fra 2027.
- Kommunerne har totalafdækket årsagerne til den manglende rettidighed. Rettidighedsdata anvendes til faktuel at påpege, hvilke initiativer DSB og Banedanmark skal tage, for at togene i langt højere grad kører til tiden.
- DSB og Banedanmark har på nuværende tidspunkt fulgt kommunernes anbefalinger i forhold til bedre vendetider, ændret måde at bremse på samt organisering af rangering.



Grøn omstilling

Fremtidige anlægsarbejder på Kystbanen bør tage udgangspunkt i klimavenlige løsninger:

- Fremtidige anlægsarbejder på Kystbanen bør blive foregangsprojekter for reduceret CO₂ emission i byggefase og materialevalg.



Infrastruktur i Hovedstaden

Ring 5 Syd



Der gennemføres en forundersøgelse af en Ring 5 Syd, samt alternative linjeføringer: Ring 5½ Syd, vejforbindelse mellem Roskilde og Ringsted, samt blandt andet udvidelse af Rute 6 mellem Roskilde og Køge.



De viste linjeføringer er principielle, idet den igangværende forundersøgelse skal afklare en række forhold af trafikal, miljømæssig og teknisk art, samt konsekvenser for befolkning og byområder.

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 samfunds-økonomisk 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. Kommissoriet er i september 2019 udvidet med en række alternative linjeføringer, ligesom sammenhængen mellem forskellige transportformer undersøges.



Grøn omstilling

- En sydlig Ring 5 er et vigtigt led i en bæredygtig udvikling af Hovedstadsområdets trafikale struktur, der samtidig understøtter en klimavenlig udvikling af områdets transport og brugen af kollektiv trafik. Der skal udvikles en sammenhængende mobilitet, der kan reducere trængsel og CO₂ udledning.
- Projektet rummer en forundersøgelse til en evt. senere VVM. Blandt andet analyseres sammenhængen mellem transportformer: Herunder analyseres placeringen af knudepunkter med mulighed for skift mellem transportformer, perspektiverne for kollektiv trafik, samt hvorvidt kapacitet og frekvens i S-tog kan have en trafikal effekt i forhold til placering af knudepunkter.
- Miljømæssige forhold belyses ved de forskellige alternativer for linjeføringer, der indgår i forundersøgelsen.

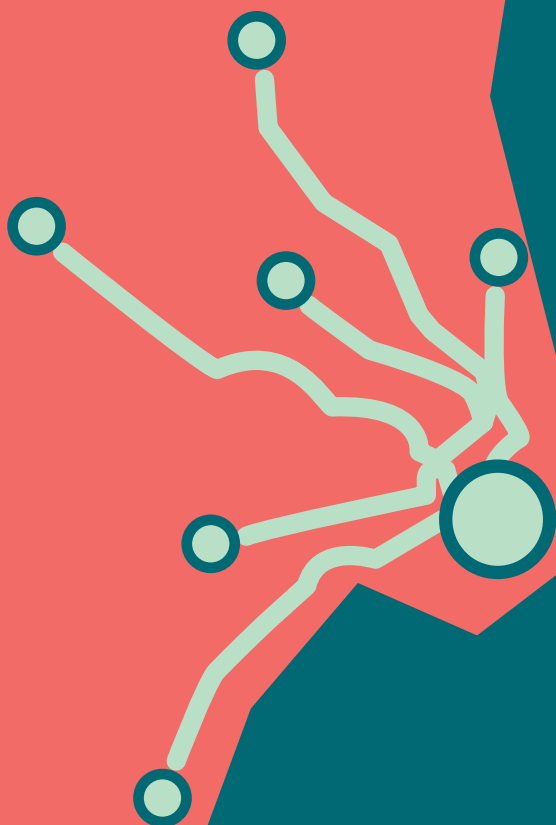


Infrastruktur i Hovedstaden

Automatisering af S-tog



S-togene er rygraden 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 borgere og erhvervsliv i 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 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. Automatisering af S-togene giver markant bedre betjening for passagererne med højere frekvens, punktlighed og færre aflyste togaftage. 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.

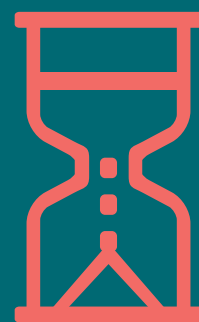
Status og videre proces

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 bl.a. sikkerhed, markedsanalyse m.m. Forventede effekter: Flere afgang, op mod 13 mio. flere S-togspassagerer/år samt mindsket trængsel på veje i Hovedstadsområdet.



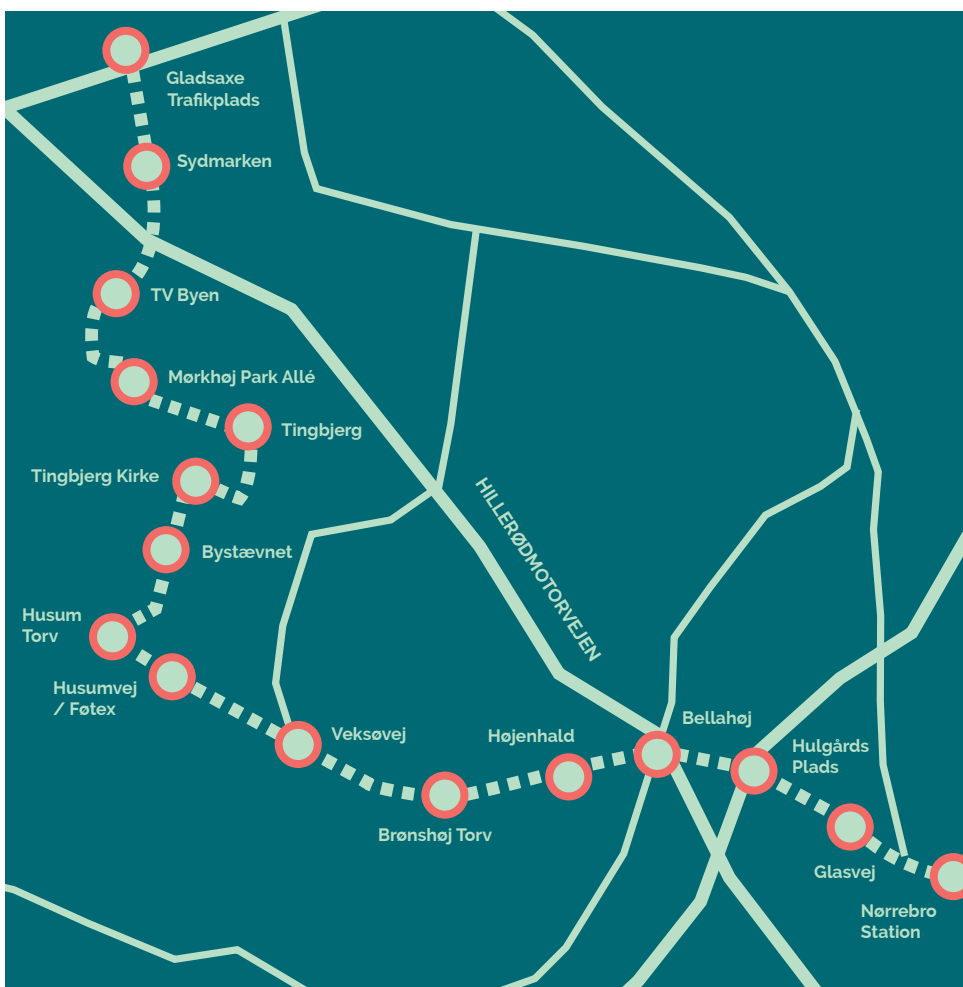
Grøn omstilling

- Automatisering af S-tog skaber større kapacitet i den kollektive trafik, hvilket kan øge antallet af S-togsbrugere med op til 13%.
- Automatisering af S-tog fremmer at pendlere skifter fra bil til kollektiv trafik og cykel. Det vil give mindre trængsel på vejene i hovedstadsområdet. Med flere pendlere i den kollektive trafik sikres en mere grøn og klimavenlig mobilitet i hovedstadsområdet.



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. Buslinjen 5C er en af Nordeuropas travleste og bruges årligt af ca. 5 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.



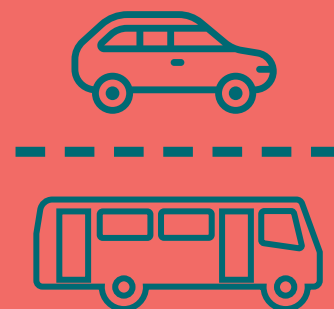
Status og videre proces

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.



Grøn omstilling

- Befolkningsvækst i København og Hovedstadsområdet vil de kommende år betyde behov for øget kapacitet i den kollektive trafik. En letbane mellem Gladsaxe og Nørrebro Station vil skabe øget kapacitet i den kollektive trafik, i en korridor, der i dag ikke er banebetjent.
- Letbanen vil skabe en højklasset forbindelse fra Hovedstadens Letbane i Ring 3 til Cityringen, og kan derfor understøtte overflytningen fra bil til kollektiv trafik.
- Letbanen vil understøtte byudviklingen langs banen herunder i Tingbjerg og Gladsaxe.



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

Befolkningstvækst 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.



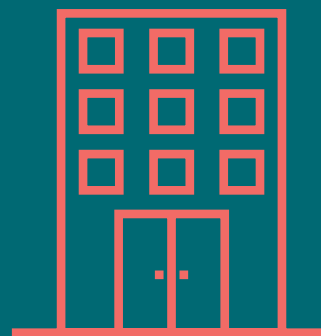
Status og videre proces

Staten, Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Refshaleøens Ejendomsselskab 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.



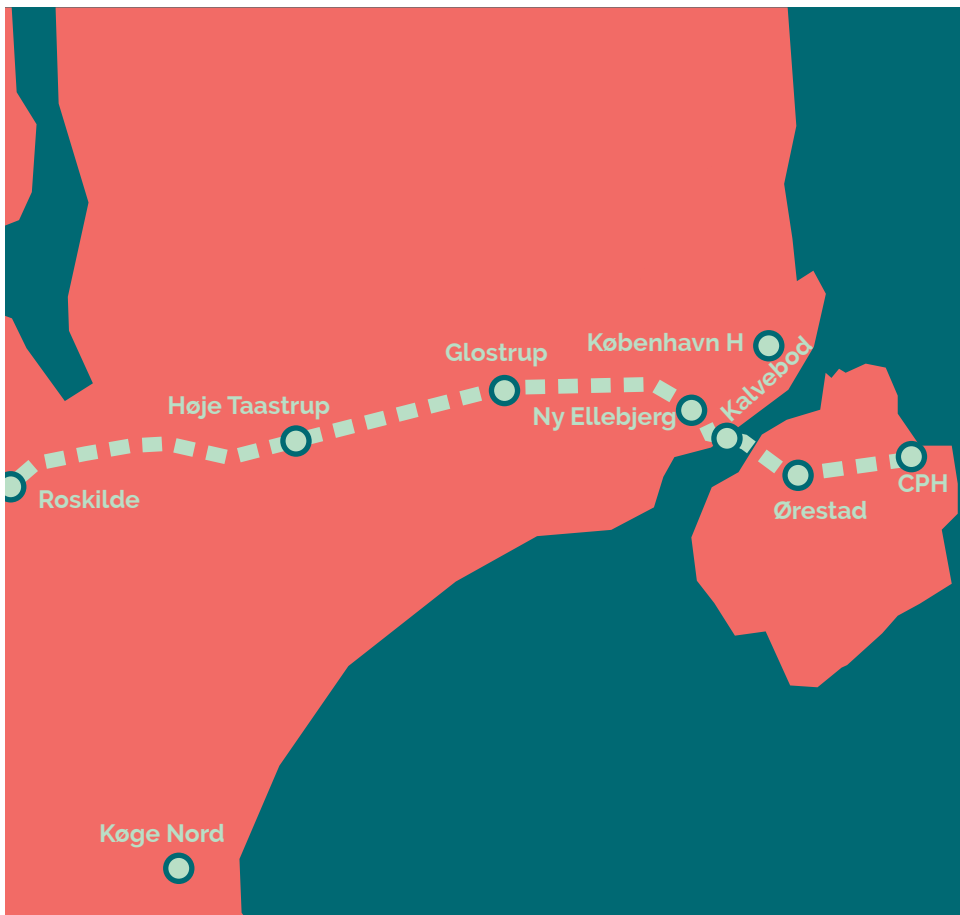
Grøn omstilling

- Østlig Ringvej vil skabe en ny vej rundt om de centrale dele af København, aflaste vejnettet i Indre By for unødigt trafik, samt skabe ny tilgængelighed i hovedstadsområdet.
- Når unødigt trafik ledes uden om Indre By kan det lokalt føre til færre partikler og mindre luftforurening.

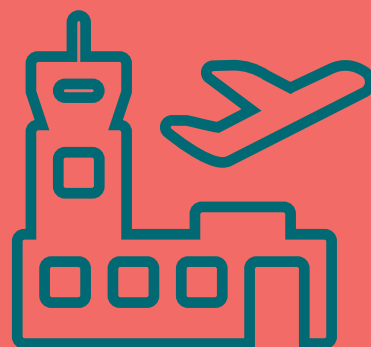


Infrastruktur i Hovedstaden

Ny togforbindelse fra Roskilde til Kastrup Lufthavn



Sikrer et bæredygtigt vækstgrundlag for Kastrup Lufthavn



Øger Vestsjælland og Fyns internationale tilgængelighed og aflaster trafikale flaskehalse gennem det centrale København

20 min.

hurtigere i lufthavnen

Flere forbindelser og større robusthed

Lavthængende frugt: Op til 14% forrentning

1,1 mia. – lille investering med stor betydning

Ny togforbindelse fra Roskilde til Kastrup Lufthavn

En ny togforbindelse fra Roskilde/Odense til Kastrup vil give det store opland på Vestsjælland og Fyn en direkte forbindelse til lufthavnen. Samtidig aflastes og fremtidssikres knudepunktet Københavns Hovedbanegård. Togforbindelsen vil give direkte skiftemulighed mellem letbane og regionaltoget og give metroen endnu en forbindelse til lufthavnen.

Trafikale udfordringer og potentialer

Der er ikke særlig god trafikbetjening af lufthavnen fra vest. De primære forbindelser er via Øresundstog og Amagermetroen. Disse ruter skal udbygges, hvis lufthavnen skal sikres en fortsat vækst uden massiv udbygning af motorvejene. Ved at skabe et mere sammenhængende net af forbindelser, sikres helt grundlæggende en bedre sammenhæng i den kollektive trafik og dermed reduceres det samlede trafikarbejde. Projektet er ikke særligt omfattende og vil hurtigt kunne gennemføres.

Økonomi og finansiering

Der er i Ring Syd-projektet 3 scenarier med forskellig pris og forrentning. De to Glostrup-løsninger indeholder alene nyt fjerntogstop i Glostrup.

- 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 %)

Den lave forrentning af det samlede projekt skyldes forudsætningen om at der skal indkøbes og driftes flere togsæt. Såfremt Ring-Syd gennemføres med omdisponering af den nuværende togdrift, vil økonomien være god for alle løsninger.

Status og videre proces

Der er udført beslutningsgrundlag og projektet er indarbejdet i Banedanmarks Anlægsplan 2018-2030 til udførelse i 2024-2030.

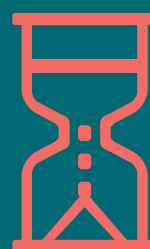
Der pågår drøftelser med Transportministeriet såvel som Kastrup Lufthavn, Odense Kommune og Region Hovedstaden om fremme af anlægget som del af ny infrastrukturaftale.

Der sigtes mod indarbejdelse i Finansloven for 2021 eller 2022. Jo tidligere projektet gennemføres, des hurtigere opnås fordelene.



Grøn omstilling

- Projektet udgør en vigtig brik i en bæredygtig tilbringerfunktion til Kastrup Lufthavn og reducerer behovet for biltrafik til lufthavnen – særligt fra det sjællandske og fynske opland.
- Projektet sikrer samtidig en større fleksibilitet i det kollektive trafiknet i Hovedstadsområdet, der bliver mere driftssikkert og attraktivt at benytte. Det vil anspore flere rejsende til at benytte kollektiv transport og dermed reduceres CO₂-udledningen fra det samlede transportarbejde.



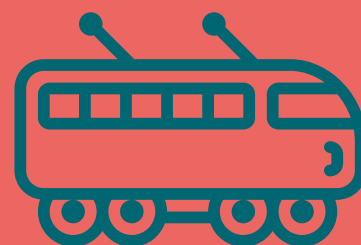
Infrastruktur i Hovedstaden

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

Forligspartierne (S, DF, EL, RV og SF) bag aftalen om Bedre og Billigere Kollektiv Trafik blev i aftale af 10. oktober 2018 enige om, at afsætte 4 mio. kr. til finansiering af en fase II-analyse af en ombygning af Hillerød station. Region Hovedstaden finansierer den anden halvdel af analysen svarende til 4 mio. kr.

Anlægsoverslag fra fase I: 182 mio. kr.

Status og videre proces

Banedanmark har i 2015 udarbejdet rapport for fase I for projektet. Fase II er igangsat og forventes afsluttet i udgangen af 2020.

Deltagere i undersøgelsen: Banedanmark (projektejere), DSB, Region Hovedstaden, Lokaltog, Movia, Hillerød Kommune, Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen og Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet.

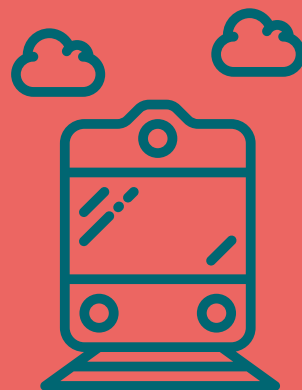
Nyt Hospital Nordsjælland tages i brug i 2023/24.

Favrholm Station betjenes både af S-tog og lokaltog, og stationen forventes at åbne december 2023.



Grøn omstilling

En direkte togbetjening til Nyt Hospital Nordsjælland vil betyde, at flere vil vælge at skifte fra bil til kollektiv trafik og cykel. Det vil give mindre trængsel på vejene – især omkring hospitalet. Med flere pendlere i den kollektive trafik sikres en mere grøn og klimavenlig mobilitet.



Klimaeffekter:

CO₂ reduktion på 14%
(35 gram/pkm.)

NO_x reduktion på 14 %
(0,3 gram/pkm.)

Partikel reduktion på 14
%(0,003 gram/pkm.)



Halsnæs
Kommune

FREDERIKSSUND
KOMMUNE



HELSINGØR
KOMMUNE



Gribskov
Kommune



FREDENSBORG
KOMMUNE



Region
Hovedstaden

Infrastruktur i Hovedstaden

Forlængelse af metro



En metro er effektiv, støjsvag og flytter bilister til den kollektive transport, og er derfor en klimavenlig og fremtidssikret kollektiv transportløsning i hele hovedstaden.



Metro sikrer ordentlig adgang til regionens hospitaler, indkøbsmuligheder og seværdigheder uanset sociale, fysiske og økonomiske muligheder

Mindsker trængsel og støj på vejene og behovet for p-pladser

Ny Ellebjerg – Hvidovre Hospital – Rødovre Centrum

Fase 1: Ny Ellebjerg-Hvidovre Hospital / **5** stationer / **18.000** påstigere

Fase 2: Hvidovre Hospital-Rødovre Centrum / **2** stationer / **10.000** påstigere

Ny Ellebjerg – Bispebjerg

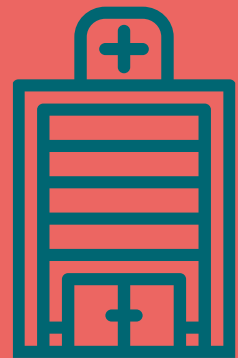
8 stationer / **41.200** daglige påstigere

Forlængelse af metro

Trafikale udfordringer og potentialer

Der er lange transporttider for borgere til Hvidovre og Bispebjerg Hospitaler. Samtidig gør trængsel på vejene og i den eksisterende kollektive transport, rejsen til arbejde, indkøbsmuligheder og seværdigheder besværlig og langsommelig for både pendlere og turister.

Der er behov for en effektiv transportløsning, som kommer mange borgere til gode – også uden for København. Metroen er den eneste mulige løsning, der fremtidssikrer og forbedrer mobiliteten på tværs i hele hovedstadsområdet.



Økonomi og finansiering

Ny Ellebjerg - Hvidovre Hospital (fase 1): Anlægsomkostningen er ca. 5,7 mia. kr. (8,5 mia. kr. inkl. 50% i korrektionsreserve). Hvidovre Hospital - Rødovre Centrum (fase 2): Anlægsomkostningen er ca. 3,6 mia. kr. (5,4 mia. kr. inkl. 50% i korrektionsreserve).

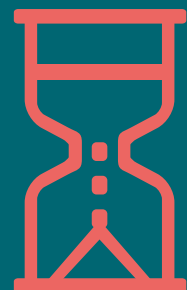
Ny Ellebjerg - Bispebjerg: Anlægsomkostningen er ca. 13 mia. kr. (19,4 mia. kr. inkl. 50% i korrektionsreserve). Strækningen vil kunne udføres i etaper, ligesom den vil kunne forlænges til Emdrup Station.

Metrolinjerne vil udnytte den investering på 615 mio. kr. der bliver gjort ved nedgravning metrostationen ved Ny Ellebjerg. Frederiksberg Kommune har medfinansieret nedgravningen med 150 mio. kr. En screeningsanalyse fra Metroselskabet i 2019 viser, at driftsudgifter og passagerindtægter stort set vil balancere.



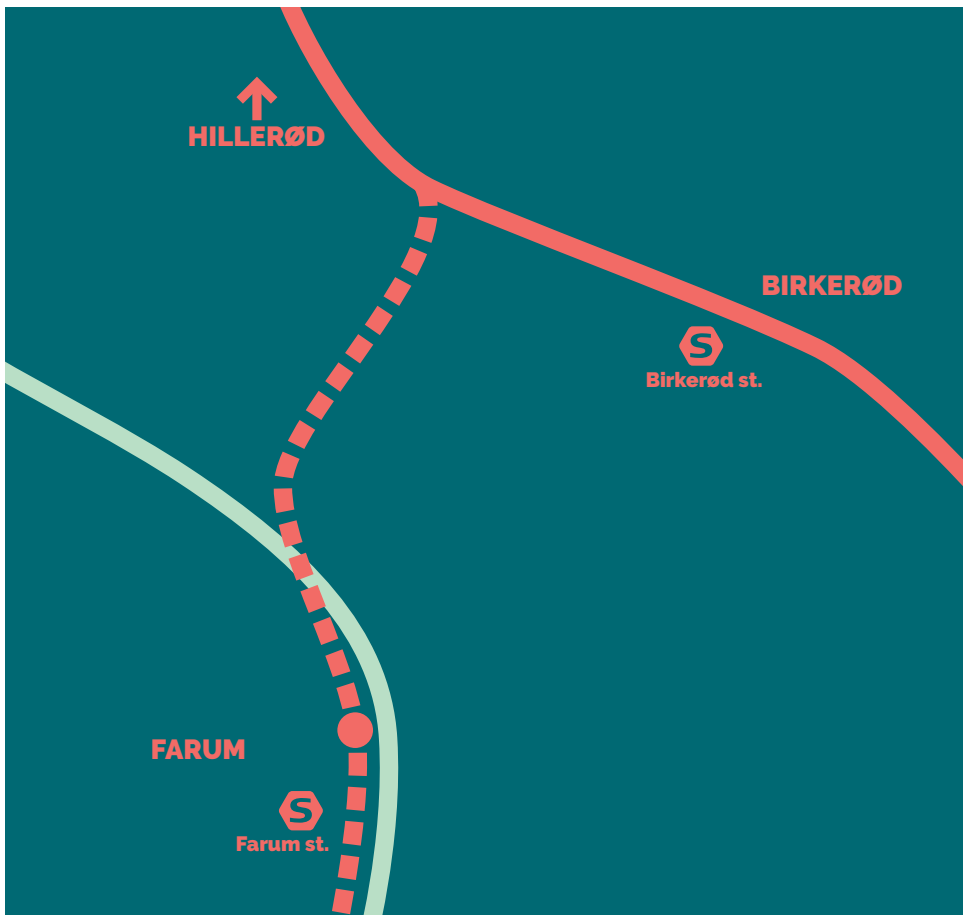
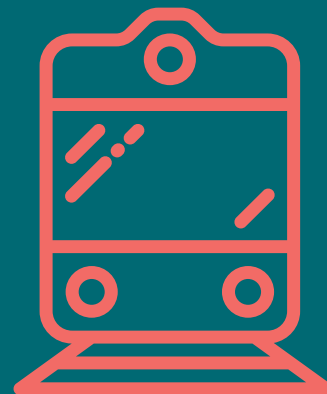
Status og videre proces

Metroselskabet har i 2019 færdiggjort en analyse af mulighederne for etablering af højklasede, kollektive trafikløsninger fra Ny Ellebjerg Station til Hvidovre Hospital henholdsvis Bispebjerg hospital/Emdrup sammen med Hvidovre, København og Frederiksberg kommuner og Region Hovedstaden. Analysen viser, at en metroløsning vil være mest effektiv til at give flere passagerer i det kollektive transportsystem. Analysen har været forelagt kommunalbestyrelserne og trafikudvalget i Region Hovedstaden. Region Hovedstaden og Frederiksberg, har taget den til efterretning og Frederiksberg har anmodet forvaltningen om at fortsætte drøftelserne med parterne bag analysen. Hvidovre og Rødovre Kommuner har besluttet at indlede et strategisk samarbejde om at få metroen via Hvidovre Hospital til Rødovre C.



Infrastruktur i Hovedstaden

Forlængelse af Farum S-tog til Hillerød



En robust kollektiv forbindelse fra Hillerød mod København vil kunne flytte bilpendlere fra den trængselsramte Hillerød motorvej



Øger andelen af pendlere i kollektiv trafik fra Nordsjælland



50 %

forkortet rejse tid i tog fra Hillerød til København

1 mia. kr.

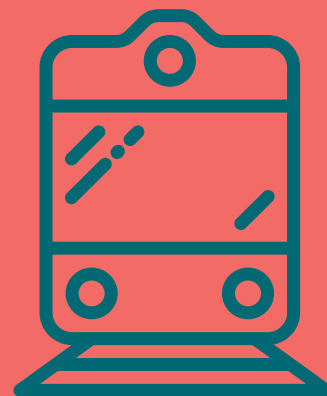
Er den forventede pris

40 %

kortere rejsetid i tog i forhold til bil

Forlængelse af Farum S-tog til Hillerød

Forlængelsen af Farumbanen er oprindeligt et forslag fra nordsjællandske kommune og medtaget i Trængselskommissionens Idekatalog til forbedring af det kollektive trafiknet i Nordsjælland.



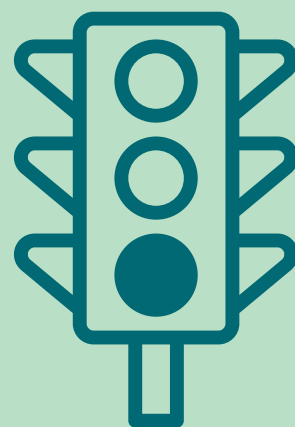
Trafikale udfordringer og potentialer

Der er kritiske biltrængsel om morgen på Hillerød motorvejen og det er end af de længste flaskehalse i regionen.

Hovedideen er, at forlænge Farumbanen til Hillerødbanen og derved forbinde de to forskellige transportkorridorer.

Der er en restkapacitet på Farumbanen og på Hillerødbanen fra Holte og nordpå. Denne restkapacitet kan udnyttes ved at forbinde de to linier.

Forlængelsen af Farumbanen og kobling til Hillerødbanen, vil forbedre rejsemulighederne for pendlerne fx i rejsetidsbesparelser fra Hillerød og Allerød til Farum og Bagsværd. Herved vil det ikke være nødvendigt at skulle skifte undervejs.



Økonomi og finansiering

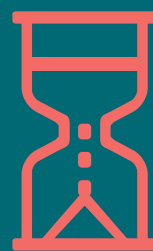
Forlængelsen af Farum S-tog forventes at koste omkring 1 milliard kroner. Der er ikke taget stilling til finansiering da der ikke foreligger et beslutningsgrundlag



Status og videre proces

Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag på baggrund af anlægsoverslag og en samfundsmæssig analyse. Herefter kan der træffes en beslutning på baggrund af:

- VVM redegørelse
- Finansiering
- Anlægslov



FURESØ
KOMMUNE