

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S

Journal-nr: 18002933  
Date: 13. marts 2018  
26. februar 2018

### Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

Regionsrådet behandlede trafikplanen for den statslige jernbane 2017-2032 i sit møde den 13. marts 2018, og har følgende bemærkninger.

Trafikplanen er tænkt som et fælles planlægningsgrundlag for den kollektive trafik i hele Danmark og skal medvirke til at skabe en fælles vidensramme for trafikale overvejelser på statsligt, regionalt og lokalt niveau.

Region Hovedstaden er en central del af Greater Copenhagen, som er et samarbejde mellem Region Skåne, Region Sjælland og Region Hovedstaden samt 79 kommuner på begge sider af Øresund om at skabe vækst og beskæftigelse i den store metropolregion på 4 mio. indbyggere.

En metropolregion skal trafikalt hænge godt sammen. En af forudsætningerne for at kunne klare sig i den internationale konkurrence og fortsat være et vækstlokomotiv er, at der er en moderne og effektiv infrastruktur og en sammenhængende kollektiv transport.

Regionen ser derfor det trafikpolitiske arbejde i et bredt og sammenhængende perspektiv.

Imidlertid finder regionsrådet ikke, at der i trafikplanen opstilles egentlige målsætninger for kvaliteten og omfanget af den statslige banetrafik, ligesom der heller ikke er retningslinjer for samspillet med den øvrige kollektive trafik.

#### Overordnede bemærkninger og anbefalinger

I den fremlagte trafikplan mangler der en fælles vision og samlet planlægning for, hvordan hovedstadsregionen og resten af Sjælland skal hænge sammen trafikalt. Fx er hovedstadsregionen udfordret af den voksende trængsel på vejnettet, og derfor bør den kollektive transport geares til at løfte en stigende del af transportbehovet.

Region Hovedstaden vil foreslå, at staten sætter sig i spidsen for at udarbejde en sammenhængende og langsigtet plan for trafikområdet, som omfatter alle transportformer.

I dette arbejde bør kommuner, regioner, transportorganisationer, trafikselskaber og interesseorganisationer inviteres med.

Ligeledes bør organiseringen af den samlede kollektive transport revurderes med henblik på at sikre et politisk og trafikalt ansvar i forhold til at udvikle den kollektive trafik. For at styrke disse sammenhænge skal selskabernes samarbejde have en mere forpligtende karakter, og samarbejdet skal omfatte flere områder, end det gør i dag. Region Hovedstaden anbefaler, at samarbejde mellem selskaberne stadfæstes direkte i loven om trafikselskaber, således selskaberne i fællesskab har klar hjemmel til at varetage en række opgaver herunder en fælles vision for den kollektive trafik.

Endelig ser Region Hovedstaden gerne, at trafikplanen i højere grad fremsatte anbefalinger på baggrund af de samfundsøkonomiske vurderinger og planlægningsprioriteringer, som trafikplanen redegør for. Fx når der redegøres for S-banens nye signalsystem, der bidrager med større kapacitet på den centrale del af S-banen. Man forholder sig ikke til, hvordan den ekstra kapacitet bedst anvendes ud fra en samfundsøkonomisk vurdering. Bør den bidrage til større robusthed i køreplanen? Eller bør den anvendes til en bedre betjening på de mest trafikerede toglinjer? Eller bør den anvendes til at sikre den helt nødvendige offentlige transport til regionens yderområder, som kan fremme vækst og udvikling også her?

Region Hovedstaden vil i denne sammenhæng gerne henvide til Helsingør Kommunes høringssvar, hvor det foreslås, at der afsættes midler fra staten til at medfinansiere og realisere de forslag til tiltag, der kan føre Lokalbanelen mod det overordnede mål om en fordobling af passagertallet frem til 2030, jfr. Handlingsplan for udvikling af Lokalbanelen. Det drejer sig om at etablere hurtige tog på Lille Nord, Gribskovbanen og Hornbækbanen. Erfaringerne med hurtige tog på Frederiksværksbanen har været så positive, at modellen med fordel kan indføres på øvrige strækninger.

#### **Bemærkninger til projekter med betydning for hovedstadsregionen**

Trafikplanen præsenterer og samler en række baneprojekter, som uden tvivl vil være til glæde for passagererne i hovedstadsregionen. Men en mangel i planen er, at den ikke indeholder overvejelser eller planer for den trafik, der bringer passagerer til de store knudepunkter – fx de regionale busser eller cykelparkering i de største byer.

Som et led i arbejdet med at skabe sammenhænge har KKR Hovedstaden og regionen sammen vedtaget en række trafik- og infrastrukturprojekter, som man vil foreslå, at staten går aktivt ind i realiseringen af:

På baneområdet er det - udover førerløse S-tog - en ny togforbindelse fra Roskilde til Kastrup Lufthavn, som vil give en direkte forbindelse fra Sjælland og Vestegnen til lufthavnen og dermed aflaste Københavns Hovedbanegård. En forbedring af Kystbanen, så der tages hånd om udfordringerne med forsinkelser, signalsystemer, aflyste tog og manglende trafikinformation på stationerne. Og endelig en ny letbane fra Gladsaxe til Nørrebro, som sikrer, at den kommende letbane i Ring 3 bliver koblet til metroen i København. Letbanen vil bidrage til en mere grøn kollektiv mobilitet.

Region Hovedstaden vil herudover gerne pege på Ny Favholm st. og Hillerød st. betydning for den fremtidige trafikafvikling i Nordsjælland og på Kystbanens betydning for de mange pendlere.

En ombygning af Hillerød St. betyder, at Lokalbanelens spor sammenbygges. Tog nordfra vil få mulighed for at køre igennem stationen og betjene den nye station, Favholm St., som opføres i forbindelse med Nyt Hospital Nordsjælland syd for Hillerød. Re-

← **Formateret:** Indrykning: Venstre: -0,03 cm, Første linje: 0 cm

gion Hovedstaden bygger nyt hospital syd for Hillerød i 2021/22 og den kollektive trafik spiller en væsentlig og nødvendig rolle i trafikbetjening af hospitalet, der bliver Nordsjællands største arbejdsplads.

En ombygning af Hillerød Station vil også muliggøre en opgradering af S-togsbetjeningen af Hillerød.

Partierne bag aftalen om bedre og billigere kollektiv trafik har i aftale af 10. februar 2017 tilkendegivet, at der afsættes midler til ombygning af Hillerød Station og opgradering af Favrholm Station. Der udestår en udmelding om den nærmere fordeling af midlerne samt statens afklaring af de videre planer for ombygning af Hillerød Station.

Regionen vil gerne opfordre til, at der snarest sker en afklaring, ligesom regionen gerne ser, at der i trafikplanen også redegøres for lokalbanernes betydning for transporten i Nordsjælland og sammenhængen til det øvrige banenet-

Kystbanen og aftalen om, at trafikken på Kystbanen adskilles fra trafikken på Øresundsbanen har stor betydning for de mange passagerer og for de trafikale sammenhænge over Øresund. Aftalen indebærer, at rejsende på Kystbanen skal skifte tog for at komme til Københavns Lufthavn, og at antallet af togafgange på Kystbanen ændres til 15-minutters drift og på nogle stationer til ½-times drift, hvilket ikke er tilfredsstillende. Det er beklageligt, at opgraderingen af Kystbanen er sat i bero, og at der derfor som et af de få steder i Danmark ikke er udsigt til kortere rejsetid på en af Danmarks mest benyttede togstrækninger.

Om man som pendler ~~oplever at~~ vil få flere eller færre togafgange afhænger så af, hvorfra og hvornår man tager toget. Ændringerne som sådan giver imidlertid ingen garanti for, at togene går til tiden og at alle kan få en siddeplads. I Trafikplanen for den statslige jernbane 2017-2032 står der på side 9: "S-tog har de senere år vendt mange års stagnation, og ligger nu 13 % højere end i 1996. Væksten skyldes i høj grad indførelsen af gratis cykelmedtagning i 2010 muliggjort af den store kapacitet i de nye S-tog". Region Hovedstaden har samme erfaring på Lokalbanen og derfor vil regionen foreslå, at der indføres gratis cykelmedtagning på Kystbanen, da dette vil medføre en større fleksibilitet for både pendlere og turister ved rejser med Kystbanen.

Den nu igangsatte statslige analyse af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg skal belyse både en vej- og en baneforbindelse. Region Hovedstaden vil opfordre til, at man ikke gennem aftalen om Øresundstrafikken på forhånd afskærer sig fra muligheden for at køre tog ad Kystbanen og over en ny fast Øresundsforbindelse.

Region Hovedstaden vil derfor foreslå, at staten går i dialog med de berørte kommuner og regionen om, hvordan udfordringerne på Kystbanen kan løses, og hvordan der kan sikres bedre sammenhænge på tværs af Øresund.

I det hele taget indgår Region Hovedstaden gerne i en åben dialog om trafikpolitiske spørgsmål med betydning for både hovedstadsregionen og for Greater Copenhagen.

Med venlig hilsen

Christian Bruhn Rieper

~~Konst. direktør~~ Vicedirektør, for Center for Regional Udvikling