



15-11-2012

Sagsnr.  
2012-170297

Dokumentnr.  
2012-917507

Sagsbehandler  
Jakob Keinicke Sørensen

## **Københavns Kommunes hørings svar på Trafikstyrelsens trafikplan 2012-2027**

Københavns Kommune har modtaget Trafikstyrelsens høringsudgave af Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027, og har i den forbindelse følgende bemærkninger.

Kommunen vil gerne anerkende, at der er tale om en omfattende og grundig trafikplan, der giver en god indføring i hvad der sker på jernbanen i årene frem mod 2027.

Københavns Kommune har dog kommentarer til følgende punkter:

- Trafikken over Øresund (10 minutters drift)
- Københavns Hovedbanegård
- Ønske om national strategi for trafik og mobilitet

De enkelte punkter gennemgås nedenfor:

### **Øresund**

Øresundsområdet er det største byområde i Norden, men der eksisterer ikke en samlet plan for hvordan trafikken skal udvikle sig. Det er et problem for udviklingen af arbejdsmarkedet, og den økonomiske vækst i området.

Københavns Kommune mener, at den danske stat og den svenske stat bør samarbejde om udviklingen af en fælles trafikplan for Øresundsregionen, der kan understøtte og udvikle det store vækstpotentiale, der findes i regionen.

Vækstpotentialet er bl.a. identificeret af OECD i deres Territorial Review fra 2009.

På den korte bane mener Københavns Kommune, at staterne bør blive enige om en bedre udnyttelse af den faste forbindelses banekapacitet. På dansk side er det tydeligt, at Kastrup St. regnes som endepunkt for den danske trafik, mens Hyllie St., der er sidste station inden Øresundsbroen, regnes som endestation på den svenske side.

Både Hyllie og Kastrup har tog hvert 10. Minut, men det er kun hvert andet tog, der fortsætter over på den anden side af sundet, på trods af,

### **Center for Byudvikling**

Rådhuset, 3. sal, 14  
1599 København V

Telefon  
2447 9394

E-mail  
jks@okf.kk.dk

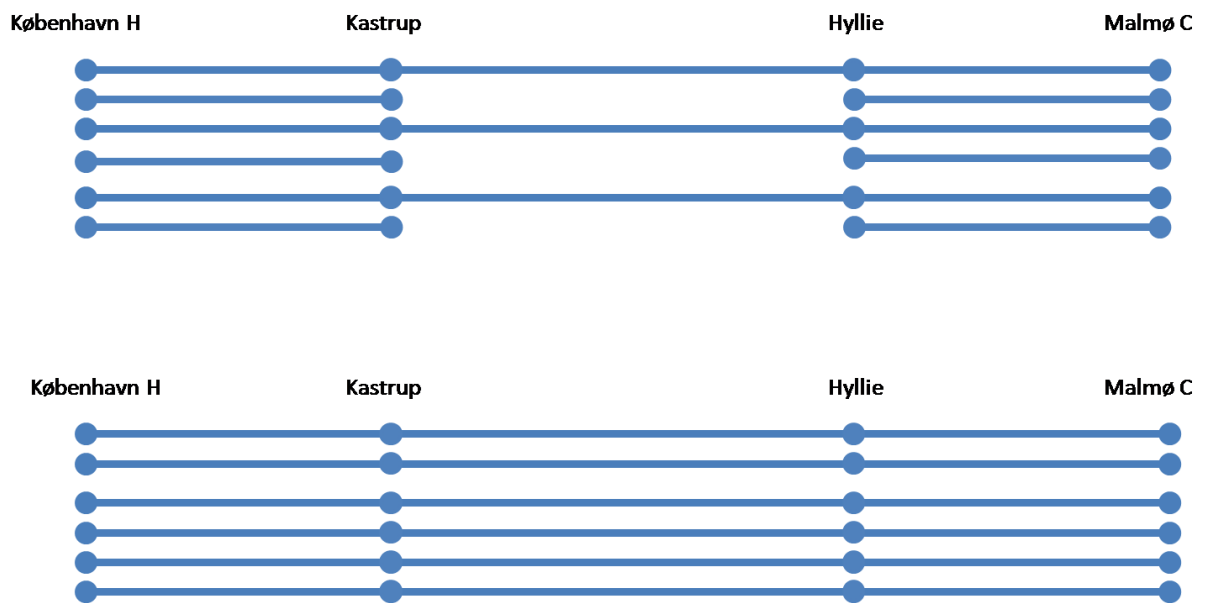
EAN nummer  
5798009800176

at der ligger en by med hhv. 600.000 indb. (København) og 250.000 indb. (Malmø).

I dag er der:

- Togforbindelse 3 gange i timen mellem København og Malmø. I en del af myldretiden er det dog 6 gange i timen.
- Hele dagen er der 6 afgang i timen mellem hhv. København og Kastrup, og mellem Malmø og Hyllie.

Det nuværende betjeningsomfang fremgår af figur, der viser antallet af tog pr. time på strækningen København-Kastrup-Hyllie-Malmø.



Figur 1: Frekvensen i dag (øverst) og den mulige frekvens (nederst). En streg er lig et tog/time.

En forlængelse af de danske tog vil kun koste broafgiften samt lidt ekstra omkostninger til brændstof og personale. Det er derfor forbundet med meget begrænsede meromkostninger for den danske stat, at føre togene videre fra Kastrup til Sverige.

I Trafikplanen fremgår det, at der fra 2022 vil være 6 afgang pr. time det meste af dagen mellem København og Malmø.

Det er Københavns Kommunes holdning, at den store investering i Øresundsforbindelsen bør udnyttes bedre, og at frekvensen mellem de to store byer således bør øges nu, og ikke først i 2022.

Københavns Kommune undersøger pt. sammen med Malmø Stad muligheden for på længere sigt at etablere en ny hurtig (15 minutters rejsetid) og højfrekvent (20 afgang pr. time) baneforbindelse mellem de to byers centrale banegårde.

Tanken er, at en tættere kobling mellem de to byer kan løfte den økonomiske udvikling, og løfte København-Malmø markant i konkurrencen med andre nordeuropæiske storbyregioner.

### **Københavns Hovedbanegård**

Københavns Hovedbanegård – Nørreport- Østerport er hjertet i Københavns kollektive trafik. Københavns Kommune oplever i disse år en kraftig vækst, og har som følge heraf behov for flere og hurtigere baneforbindelser til/fra byen. Det er derfor bekymrende når det af trafikplanen fremgår, at:

*”Kapacitetsproblemerne på København H gør, at der er en risiko, at de mange nye tog ikke vil kunne afvikles eller kun vil kunne afvikles med en meget lav kvalitet.”*

Mange af de byer, som København konkurrerer med om arbejdspladser m.m. Har allerede gennemført, eller besluttet projekter, der udvider banekapaciteten på deres hovedbanegårde, og får plads til flere og hurtigere togforbindelser. Det gælder f.eks. Oslo, Stockholm, Wien og Gøteborg.

Det er derfor særdeles vigtigt for Københavns Kommune, at der snarest findes en løsning på kapacitetsproblemet.

### **Ønske om national strategi for trafik og mobilitet**

Trafikplan for den Statslige Jernbane 2012-2027 indeholder en lang række besluttede tiltag på den statslige jernbane.

Der er mange gode tiltag, men der mangler en samlet national strategi for trafik og mobilitet. Særligt på den samlede kollektive trafik, er der ikke en klar strategi for, hvad vi skal fremadrettet. Her planlægger stat, regioner og kommuner ikke ud fra én samlet strategi. Endvidere er indsatserne på den kollektive trafik (banedelen) ikke koordineret med den øvrige trafik i tilstrækkeligt omfang.

Vi er meget enige i, at jernbanen i fremtiden kommer til at spille en større rolle i forhold til at løse de trafik- og mobilitetsudfordringer vi står overfor. Jernbanen kan nemlig med den rigtige strategiske planlægning blive en meget stor del af løsningen på de udfordringer vi

står overfor, også på klimaområdet. Derfor kan en national strategi for transport og mobilitet med fordel tage afsæt i banens muligheder og udfordringer.

Skelettet i strategien for så vidt angår banedelen kunne være:

- Timemodel mellem de store bysamfund (København, Odense, Esbjerg, Aarhus, Randers og Aalborg)
- Let- og nærbaneløsninger som opsamling til bykoncentrationerne (6 byer).
- Optimering af mobiliteten i de store byer med trafik- og mobilitetsplanlægning

Med udarbejdelsen af en samlet strategi kan der samtidig skabes den helt nødvendige kobling mellem den kollektive trafik og den øvrige trafik. Derved kan de to primære transportformer fremadrettet understøtte hinanden, modsat i dag, hvor det er to stort set adskilte størrelser, hvad angår transportarbejdet.