



## **Til Trafikstyrelsen**

20-08-2008

Sagsnr.  
2008-77934

## **Københavns Kommunes høringssvar på Trafikplan 2008-2018**

Dokumentnr.  
2008-443463

Trafikstyrelsens udkast til Trafikplan for jernbanen 2008-2018 er problematisk på følgende områder:

Sagsbehandler  
Jakob Keinicke Sørensen

- Manglende sammenhæng mellem regeringens målsætning og indholdet af trafikplanen
- Reduktion af betjeningen på bl.a. Østerport, Nørreport og Ørestad
- Problematisk, at S-togtrafikken ikke behandles

De enkelte punkter uddybes i det følgende:

### **Manglende sammenhæng mellem regeringens målsætninger og indholdet af trafikplanen**

Planen tager ikke udgangspunkt i Regeringen målsætning om at reducere transportsektorens CO2 udslip med 25 % reduktion i 2030 set i forhold til 1988-niveauet. Hvis denne målsætning skal nås så forudsætter det væsentlige forbedringer af den kollektive trafik, herunder specielt togtrafikken, der udgør ryggraden i det kollektive

### **Center for Byudvikling**

Rådhuset, 3. sal, 10  
1599 København V

Telefon  
3366 2737

Telefax  
3366 7003

E-mail  
jks@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

www.kk.dk

trafiksystem.

I stedet tager vurderingen af den fremtidige betjening, forstået som frekvens, udgangspunkt i samfundsøkonomiske beregninger, og den historiske passagerudvikling på de enkelte delstrækninger.

Det betyder, at:

- der ikke beskrives målsætninger for rejsetid og pålidelighed på trods af, at de to parametre er blandt de vigtigste for brugerne af den kollektive trafik.
- strækninger, der oplever tilbagegang eller stilstand i passagertallet, f.eks. pga. motorvejsudvidelser, risikerer at få reduceret betjeningen og deraf yderligere tab af konkurrenceevne og passagerer.
- målsætningen for betjeningsniveauet på de enkelte strækninger handler primært om frekvens, og beskæftiger sig ikke med hvordan afgangene er fordelt. F.eks. har Holbæk tre afgang pr. time mod København, men de tre afgang er ikke jævnt fordelt, men er presset sammen indenfor en halv time.

Derudover er det et væsentligt problem, at den samfundsøkonomiske model, som Trafikstyrelsen anvender til at beregne det optimale betjeningsniveau, baserer sig på en oliepris på 60\$ pr. tønde.

I øjeblikket er olieprisen ca. 115\$ pr. tønde. Effekten af den høje oliepris dæmpes endvidere af en historisk lav dollarkurs. Den høje benzinpris vil, alt andet lige, give en passagertilvækst i den kollektive trafik, og behov for øget betjening som Trafikstyrelsens model ikke tager højde for.

De nævnte mangler betyder, at planen i højere grad fungerer som en plan for fortidens jernbanetrafik end som en plan, hvor jernbanen ses som middel til at løse nuværende og fremtidige problemer med miljø og mobilitet.

### **Reduktion af betjeningen på bl.a. Østerport, Nørreport og Ørestad**

I bilaget til Trafikplanen fremgår det, at der lægges op til reduktion i betjeningen på både Nørreport, Østerport og Ørestad.

En reduktion i betjeningen på de nævnte stationer er meget uheldig set i lyset af den nuværende og fremtidige byudvikling.

Ørestad er i en rivende udvikling som kræver mere, og ikke mindre kollektiv trafikbetjening.

Der er d.d. solgt over 1.500.000 etagemeter byggeret svarende til 50 % af hele Ørestad. Der er ca. 3000 boliger i Ørestad og ca. 5.000 indbyggere.

Over 50 % af al byggeaktivitet i hovedstaden foregår i Ørestad. Også i forhold til internationale byudviklingsområder, klarer Ørestad sig godt.

Københavns Kommune er derfor kritisk overfor en reduktion af betjeningen på Ørestad Station.

Trafikplanens forslag om at reducere betjeningen på Nørreport og Østerport station hænger dårligt sammen med behovet for at sikre flere direkte tog til det centrale København og byudviklingsområdet i Nordhavnen.

Der er allerede sket en markant udvikling af området omkring Østerport. Her tænkes bl.a. på Amerika Plads og den indre del af Nordhavnen.

I de kommende år vil både Marmormolen og Nordhavnen udvikle sig til markante arbejds- og boligområder, der vil øge behovet for højklasset kollektiv trafikbetjening.

Af samme grund er der behov for flere, og ikke færre, direkte togforbindelser til Østerport.

### **S-togtrafikken behandles ikke**

Det er en meget væsentlig mangel, at S-togtrafikken ikke behandles i planen. S-togtrafikken udfører årligt ca. 1 mia. personkm., hvoraf en meget stor del er trafik ind og ud af København.

I S-togtrafikken er der særligt behov for reduktion af rejsetiderne fra de stationer, der ligger længst fra København. Specielt Køge, Hillerød og Frederikssund. Derudover bør planen behandle behovet for at øge frekvens og pålidelighed gennem etablering af en S-togstunnel gennem det centrale København.

Såfremt der er behov deltager Københavns Kommune gerne i en uddybning af ovenstående samt i det videre arbejde med trafikplanen.

