



## Til Økonomiudvalget

02-09-2009

Ved Økonomiudvalgets møde den 1. september, blev følgende spørgsmål stillet:

Sagsnr.  
2009-117824

1. Hvor stor kapaciteten i den nuværende metro?
2. Er der uudnyttet kapacitet i den nuværende metro?
3. Og er der muligheder for at udvide driften i den eksisterende metro?

Dokumentnr.  
2009-509550

Sagsbehandler  
Simon Schou Jakobsen

### Ad 1. Kapaciteten i den nuværende metro

Metroselskabet har oplyst, at kapaciteten på den nuværende metrostrækning er betinget af tre faktorer.

- Togene kører en del af strækningen samlet, og deler sig herefter op. Det medfører, at den fælles strækning er begrænsende for tætheden af togene på hele strækningen.
- På den fælles strækning kan der maksimalt afgang ét tog hvert hundrede sekund.
- Hvert tog kan optimalt set transportere 300 passagerer, med de togstammer metroen anvender i dag.

Samlet set fører dette til, at den fælles del af metroen maksimalt kan transportere 9.200 passagerer i hver retning pr. time., med de nuværende antal vogne i togsættene. Dette gælder fx på de mest anvendte stationer som Nørreport og Kgs. Nytorv.

På de delte strækninger efter Christianshavn og videre ud på Amager, kan der tilsvarende transporteres 4.600 passagerer i begge retninger pr. time, svarende til det halve af den ovenstående. Det skal dog nævnes, at Metroselskabet oplyser, at der, om nødvendigt, gennem optimering af denne del af strækningerne, kan opnås en kapacitet på 6.000 passagerer i begge retninger pr. time.

### Ad 2. Uudnyttet kapacitet i den nuværende metro.

Der er uudnyttet kapacitet i den nuværende metro.

Metroselskabet oplyser, at metroen generelt har stor ledig kapacitet. Dette skyldes, at presset på metroen selv i den travleste myldretid, ikke er så stort, at kapaciteten udnyttes fuldt ud. Ligeledes er passagertilstrømningen ujævnt fordelt - også i myldretiden.

På yderstrækningerne er der noget mere overskudskapacitet, i størrelsesorden ca. 40 pct. på benene - strækningerne til Vestamager og Lufthavnen, svarende til 2.400 tomme sæder pr. time i hver retning, og omkring 25 pct. på strækningen mod Vanløse eller ca. 2.300 tomme sæder pr. time. Overskudskapaciteten på metroen under de centrale dele af København er mindre.

### Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 5  
1599 København V

Telefon  
3366 2747

Telefax  
3366 7003

E-mail  
SIJ@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

www.kk.dk

Metroselskabet estimerer, at selv på den mest belastede strækning, i det mest belastede tidsrum, er der ledig kapacitet, dog relativt begrænset. Dette er med de forudsætninger metroen kører under i dag. Derfor vil fx en udvidelse af togstammen med en ekstra vogn, kunne skabe stor ekstra kapacitet i størrelsesordenen af 3.130 passagerer i hver retning pr. time.

Samtidig vil anlægget af Cityringen, som beskrevet ovenfor, betyde en væsentlig nedgang i belastningen af stationer på den centrale del af de eksisterende metrostationer, hvilket alt andet lige vil betyde, at der bliver skabt yderligere fri kapacitet på de mest belaste dele af den nuværende metro. På denne baggrund vurderer Metroselskabet, at der vil kunne udføres mere trafik med Metro - også i myldretiden.

### **Ad 3. Mulige udvidelser af driften i den eksisterende metro**

Det er muligt, at forlænge togstammerne i den eksisterende metro. Der foreligger ikke samlede estimater over, hvor meget dette vil øge kapaciteten, men da der i dag er tre vogne i togstammerne mod fire mulige, vil den eventuelle kapacitetsforøgelse maksimalt blive på 33 %. Dette svarer til 3.130 ekstra passagerer på de centrale strækninger, eller samlet set op mod 12.330 passagerer pr. time i hver retning. Dette forudsætter dog en større ikke beregnet investering.

Den allerede planlagte ekspansion af metroen med Cityringen vil også få betydning for den nuværende metro. Betydningen vil blive størst for de mest belastede stationer. Det betyder, at skiftestationer som Kgs. Nytorv, Københavns Hovedbanegård, Østerport og Frederiksberg bliver mere attraktive, stationerne får øget deres kapacitet og der kommer flere af- og påstigere. På den anden side bliver Nørreport, der i dag er landets mest belastede station, aflastet med op mod 30 % af det samlede antal af- og påstigere (ca. 18.000 i flg. *Udredning om en Cityring*)

Passagerantallet i den kommende Cityring forventes, at blive af samme omgang som i den nuværende; godt 286.000 passagerer pr. hverdagsdøgn.