



Banebrydende forslag: Underjordisk S-tog på tværs af København kan gøre togtrafikken mindre følsom

S-togsnettet kan gøres mere attraktivt og robust, hvis der kommer en ekstra linje under jorden forbi Rigshospitalet og Forum. Det kan åbne for langt flere forbindelser og afgange, mener forslagsstillerne.

[København](#) 10. mar. 2020 kl. 09.14



Søren Astrup

Var det ikke noget med en S-togstation ved Rigshospitalet? Underjordisk, vel at mærke.

Stationen vil i givet fald indgå i en ny forbindelse, der kan lede S-tog fra nord ind gennem en tunnelstrækning, der fører til Vibenshus Runddel, Rigshospitalet, Forum og videre mod syd til Ny Ellebjerg Station og Valby.

Forbindelsen, Eksprestunnelen, vil kunne aflaste Røret, som alle tog på den eksisterende centrale S-togsstrækning ind forbi Nørreport i dag kører ad. Der er tæt trængsel og det er en strækning, der gør S-togsbetjeningen følsom: Går det galt et sted inde i byen, rammer det samtlige linjer bortset fra ringbanen.

Ideen til Eksprestunnelen præsenteres tirsdag for Folketingets transportudvalg. Bag forslaget står Steen Koefoed og er affødt af hans glødende interesse for at få styr på spildtid i trafikken og ikke mindst for miljøet.

Jeg kan ikke bære at se folk spille tiden.

Steen Koefoed

»Vi har forpligtelser i det globale regnskab. Vi kan ikke nå i mål med en 70 procents reduktion alene ved at elektrificere bilerne. Men vi kan nå det, hvis vi gør det rigtigt og satser på kollektiv trafik. En stor del af udledningerne i København stammer netop fra persontransporten«, forklarer han.

Skal fremme den kollektive trafik

Transportforskeren Alex Landex fra DTU har tidligere præsenteret en kortere version af tunnelen, som har inspireret til denne længere version. Det har også været en inspiration, at flere borgmestre gik ud og efterlyste en samlet plan for trafikken, da de afviste regeringens forslag om en betalingsring i 2012.

Siden fik trængselskommissionen til opgave at finde løsninger, der skulle hindre, at byens og regionens veje får lov at sande til.

Det fik den københavnske konsulent og it-ekspert til at gruble over mulige løsninger på togbetjeningen.

»Jeg kan ikke bære at se folk spille tiden. Det er millioner af timer, der hænger derude«, siger Steen Koefoed, som har fået assistance til arbejdet af kollegaen Tina Norre, der selv har haft sit hyr med at være afhængig af togtrafikken.

»Jeg har før været pendler, men er gået over til bilen for at kunne nå hjem og hente børnene. Siden har jeg haft en hemmelig interesse i kystbanen«, siger hun.

Åbner for flere afgang

De to har arbejdet sig frem til, at en ny S-togstunnel uden om det centrale København kan give togtrafikken et kraftigt løft. Den kan lade togene på de eksisterende strækninger køre oftere, hvis hvert andet tog sendes ad Eksprestunnellen i stedet for ind forbi Nørreport. Dermed kan passagererne få flere forbindelser ind til byen eller til rejsemål uden for Indre By.

»Pludselig vil der kunne være tog hvert fjerde minut«, lyder forudsigelsen.

»Vi kan få flere afgang, hvis vi gik over til et metrokoncept og havde små, korte tog«, siger Tina Norre. Det hænger sammen med, at S-togene i fremtiden vil komme til at køre førerløse rundt, ganske som metrotogene gør det i dag.



Samtidig med de forbedrede muligheder for at få flere tog af sted kan en eventuel Eksprestunnel gøre det lettere for mange at komme på tværs af forstæder - noget, der i dag kan kræve en tur inden om Nørreport for mange S-togspassagerer. S-banen har fulgt fingerplanens radiale ruter ind og ud af byen.

Ikke mange tager kollektiv transport på tværs af byen. Det er klart, for det har der ikke været noget bud på. Men man kan se behovet.

Steen Koefoed

»Ikke mange tager kollektiv transport på tværs af byen. Det er klart, for det har der ikke været noget bud på. Men man kan se behovet. Det er bare at se på Motorring 3. Man har forsøgt at understøtte det med den kommende letbane. Men det her vil skabe nye rejsemønstre«, mener Koefoed, der tilføjer, at der ifølge simulationerne vil være op mod 20 gange flere passagerer i Eksprestunnellen end på Letbanen.

Et stop ved Rigshospitalet blev føjet til forslaget

En DTU-studerende, Frederik Wrona Holgersen, har analyseret ideen i sit speciale, der blev udarbejdet i efteråret. Han forbedrede det, siger de to:

»Vores oplæg havde to stop. Han lægger et stop ind ved Rigshospitalet. Det gav 60.000 daglige passagerer på den station. Resultatet var entydigt«.

Spørgsmålet er så, i hvilken grad tunnelen har potentiale til at erstatte biltrafik og hvordan samfundsøkonomi og miljøregnskab ser ud. Det kræver en ordentlig gennemgang af mulighederne:

»Den vil koste et sted mellem en halv og en hel million kroner. Det har vi ingen mulighed for at finansiere«, siger Tina Norre.

Derfor har de to præsenteret deres idé for myndigheder og organisationer og nu også for transportudvalget.

Det kan forhåbentlig give Eksprestunnellen et skub fremad, håber Steen Koefoed:

»Det handler om at skabe interessen. Vores håb er, at det kan indgå i en samlet grøn transportpakke for København. Vi håber bare, at nogle vil stjæle ideen«.

At have to linjer er alt andet lige en fordel. Spørgsmålet er, om prisen bliver for høj.

Stefan Eriksen Mabit

Lektor Stefan Eriksen Mabit fra DTU management var vejleder på specialet om Eksprestunnellen. Han betegner forslaget som »interessant«.

»Det er godt med robusthed. Og det system vil give mere robusthed. At have to linjer er alt andet lige en fordel. Spørgsmålet er, om prisen bliver for høj. Det kræver en ordentlig analyse«, siger han.

Sådan præsenterer de to forslagsstillere deres idé om et nyt S-togsrør gennem København.

<https://www.youtube.com/watch?v=6SWaVVAlvg&t=2s>

Du kan læse mere om forslaget om en særlig S-togstunnel på [Ekspresgruppens hjemmeside](#).