

Førerløs teknologi gør det ikke alene: Ekspertter savner ny tunnel til S-tog



(Illustration: Ingeniøren)

Hverken mere letbane, mere metro eller mere BRT løser kapacitetsproblemerne på den 100 år gamle Boulevardbane mellem København H og Østerport, lyder det fra eksperter.

Af [Christian Rantorp](#) [Følg grunert_rantorp](#) 18. aug 2021 kl. 17:19 [3](#)

I 1921 kunne københavnernes for første gang benytte den tre kilometer lange Boulevardbane mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport, også kendt som 'Røret'.



Her 100 år efter har den delvist nedgravede, delvist overdækkede bane i det centrale København udviklet sig til lidt af en flaskehals for hele S-togsnettet, og tiden er derfor moden til at supplere S-banen med endnu en tunnel, mener en række eksperter.

At den ikke kom med i den 15-årige infrastrukturplan, er en stor fejl, lyder det.

»Selvfølgelig vil det være et kæmpe projekt at bygge en ny tunnel, men her skal man huske på, at der i selvsamme infrastrukturplan også er fundet penge til en 3. Limfjordsforbindelse og en Marselis-tunnel, der begge ikke har særlig god samfundsøkonomi,« siger professor ved DTU Transport Otto Anker Nielsen.

Så meget desto mere ærgrer det ham, at der ikke blev taget initiativ til projektet i denne omgang.

»Jeg savner en løsning, hvor der etableres en ekstra S-togstunnel gennem København, forbi Rigshospitalet, så der vil være to forskellige forbindelser til S-tog frem for den ene, vi har nu, som er blevet lidt af en flaskehals«.

Niels Wellendorf, trafikplanlægger, og medlem af bestyrelsen i IDA Rail, er enig i, at der er behov for en ny tunnel.

Han har selv været med til at promovere idéen i sin tid hos DSB, bl.a. i en rapport om infrastrukturforbedringer på S-banen. Her forestillede man sig en forbindelse, som ville medføre nye S-togsstationer på Rigshospitalet og Forum.

Annonce





(Illustration: Ekspresgruppen)

Kan fordoble frekvensen

Den såkaldte Ekspresgruppen, som siden også har arbejdet for at få indført en ny S-togstunnel, også kendt som Eksprestunnelen, vurderer, at man med en ny tunnel kan øge antallet af S-tog igennem de centrale dele af byen fra 33 til 56 tog i timen, så det svarer til metrodrift.

Otto Anker Nielsen mener, at der er store perspektiver i at kunne fordoble frekvensen på S-banenettet, hvor der er et virkelig stort transportarbejde, og hvor der er mange passagerer.

»Det vil give mere robusthed, man vil give mulighed for S-tog til brokvartererne, og det vil reducere køretiden for en del gennemkørende tog. Det er klart, at det vil være en stor investering, men der er også mange, der kører med S-banen. Som det er i dag, gør man ikke noget nyt, der forbedrer forbindelsen mellem forstæderne og København, eller trafik gennem København. Trængselskommissionen analyserede i 2014 en ambitiøs opgradering af S-banen – bl.a. med en ekstra tunnel gennem byen, og det viste meget store passagerfremgange dermed«.

Der mangler i det hele taget en vision for den kollektive trafik i København, mener Niels

Wellendorf.

»København lever i øjeblikket som lidt af en stat i staten. Man vil fra københavnernes side gerne have mere metro, men der sættes ikke penge af til det i infrastrukturplanen. Der er en ny metro fra Østerport til Lynetteholmen. Men i første omgang står der bare, at det skal undersøges,« siger Niels Wellendorf fra IDA Rail.

IDA Rail nævner også en ny tunnel i sit bud på en infrastrukturplan.

»Ved at investere i etablering af en ny S-banetunnel under København vil der blive mulighed for at fordoble antallet af togafgange på alle S-banens grene. Der foreligger dels et forslag fra "Ekspresgruppen", dels et ældre forslag fremlagt af DTU, hvor den nye tunnel tilsluttes lige efter Københavns Hovedbanegård, og med en skiftestation der, hvilket synes mest hensigtsmæssigt, og samtidig er en kortere og dermed billigere strækning,« lyder det i forslaget, hvor man anslår, at den billige version vil koste 10 milliarder kroner.

På den anden side har Cowi anslået, at det vil kræve en investering på op mod 25 milliarder kroner, svarende til prisen for Metro Cityringen.

Relateret jobannonce: International Senior Transport Modeller

Men en tunnel er ikke til at komme udenom på sigt, når det handler om at sikre højklasset kollektiv trafik ind og ud af København. Den opgave løser metroen ikke i samme grad.

Behov for at udbygge den kollektive trafik

Otto Anker Nielsen hæfter sig ved, at forslaget om forsøg med trængselsafgifter i miljøzonen i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, som den såkaldte Eldrup-kommission, han selv er medlem af, foreslog, blev skudt ned politisk, blandt andet med henvisning til, at det er bedre at satse på kollektiv trafik.

Men det forudsætter, at den kollektive trafik er et hurtigt og attraktivt alternativ og har den fornødne kapacitet til at modtage mange nye passagerer. Og det vil kræve en omfattende udbygning af den kollektive trafik for at få en reel effekt på trængslen.

I infrastrukturaftalen fra i sommers er der afsat 1,2 milliarder kroner til at sikre en ny S-togsforbindelse til Roskilde, hvilket vil lægge yderligere pres på S-togssporene igennem Røret mellem Østerport og Københavns Hovedbanegård.

Der kan altså blive et presserende behov for aflastning af S-togsrøret med en ny S-bane.

Hos Socialdemokratiet i København, som har overborgmesterposten, er skuffelsen over

at måtte undvære en tunnel til S-tog i infrastrukturaftalen til at overse. Politisk ordfører Jonas Bjørn Jensen sætter sin lid til den førerløse teknologi.

»Vi er grundlæggende optaget af at sikre effektiv kollektiv trafik ind og ud af byen, så vi mindsker trængslen fra biler i byen. Og så vil vi gerne sikre, at det er nemt at transportere sig med kollektiv trafik, når man er i København. Og som jeg ser på det nu, er automatiseringen af S-togene den mest omkostningseffektive måde at sikre en kapacitetsstigning på S-togsstrækningen,« siger han.

S: Bedre stillet med metro

København er således bedre stillet ved at bruge en kæmpe investering på metro frem for at bygge en S-togstunnel, mener Jonas Bjørn Jensen.

I infrastrukturaftalen hedder det, at den næste generation af S-tog, som skal afløse de eksisterende S-tog ved udgangen af 2020'erne, kan blive automatiske, som man kender det fra metroen i København.

»Metrodrift skaber grundlag for flere afgang, så man ligesom i metroen ikke behøver en køreplan,« lyder det.

Men Otto Anker Nielsen understreger, at forbedringer i køretid og frekvens vil være marginale i forhold til S-togsdriften i København, og det vil derfor næppe have den store effekt på den stigende trængsel på vejene, mener han.

Dog vil der være op mod 30 procent flere afgang med 7,5 minutter mellem togene i stedet for 10 minutter i dag på de store strækninger, det vil sige Hillerød, Frederikssund og Køge, siger Niels Wellendorf.

»Dog er der i praksis kun mulighed for at udvide fra de nuværende 30 tog pr. retning til 34 tog pr. retning gennem Boulevardbanen, hvis regulariteten skal holde. Og det er jo så kun godt en udvidelse på 10 procent.«

Kunne du lide artiklen?

Så er vores pro-medie **MOBILITYTECH** måske noget for dig.

MobilityTech er målrettet professionelle, der arbejder med transport- og trafikløsninger for at skabe den mest effektive, sikre og miljørigtige bevægelse af mennesker og varer.

Bestil et gratis prøveabonnement [her](#) og se, om MobilityTech har flere artikler, du kan bruge.



Emner : [Tog](#)