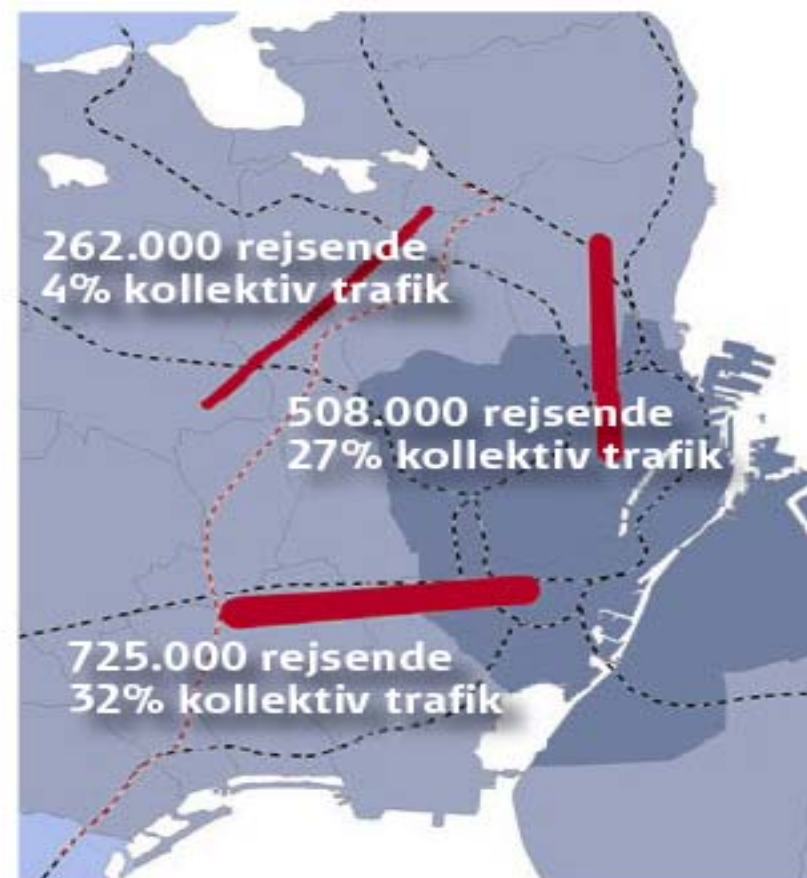


Stort potentiale for øget kollektiv trafik i Ring 3 korridor

I Hovedstadsområdet er markedsandelen for den kollektive trafik i dag typisk 7-8 gange større i korridorer betjent med baner end i Ring 3 korridoren.

En banebetjening af Ring 3 korridoren beregnes at kunne give 60.000 daglige rejser – eller svarende til andre af de nuværende S-bane-strækninger.

Infrastrukturkommissionen, kommunerne langs Ring 3, Regionen, Movia og Miljøministeriet er enige : Banebetjening af Ring 3 er en bæredygtig løsning i forhold til at sikre Hovedstadsområdets mobilitet og fremkommelighed.



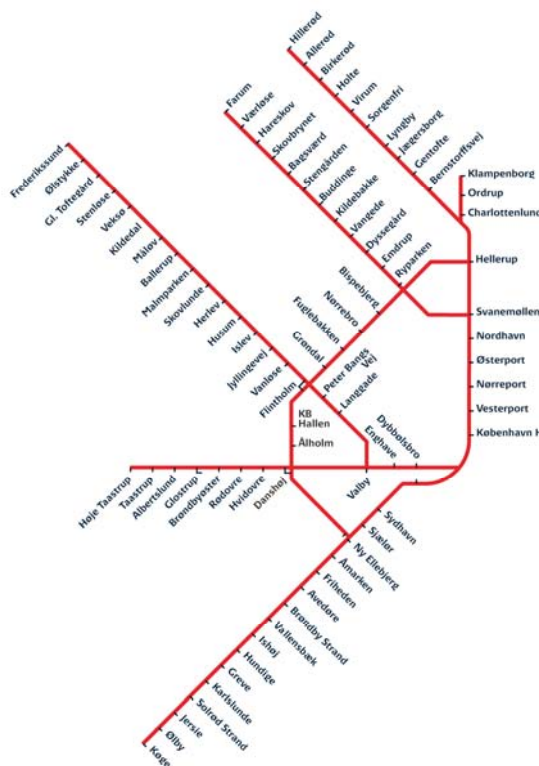
S-banen har udviklet sig meget siden 1960-erne

– næste naturlige skridt er en ydre ringforbindelse.

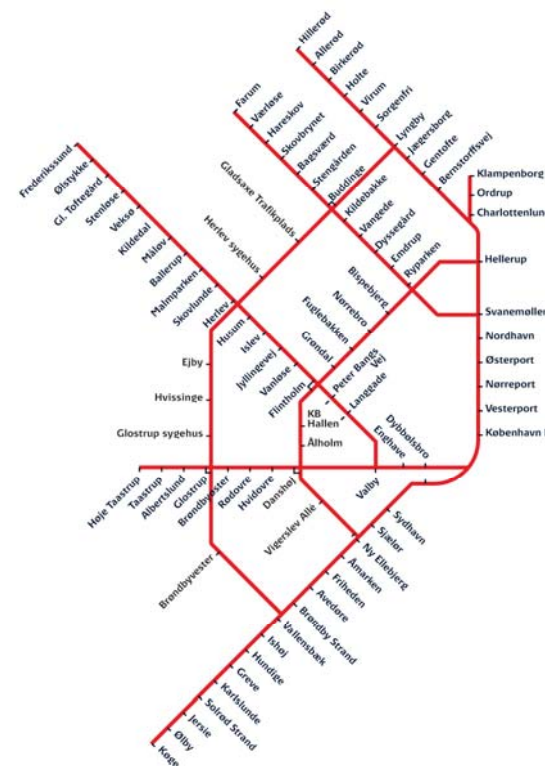
Før 1968



I dag



I fremtiden



S-letbane – det bedste af to verdener

S-letbanen's togsæt kan køre både i gadeplan som letbane - og på S-togsnettet som S-tog.

S-letbanen vil få direkte adgang i niveau fra såvel S-togsperron som fra platform i gade, hvor sporene sænkes.

S-letbane kan betjene både lokalt som letbane og lokalt/regional som S-tog.

S-letbane kan køre hurtigere og dermed give kortere rejsetid. Afhængig af stationsafstand kan det give op til 20 % kortere rejsetid.



S-letbane vil få flest passagerer og bedst økonomi

I Nord vil S-letbanen betjene uddannelse og erhverv med optimal omstigning ved bl.a. Lyngby, Buddinge, Gladsaxe og Herlev.

S-letbanen vil få korrespondance til andre S-togs linier i Lyngby, Buddinge, Herlev, Glostrup, Ishøj og Hundige.

Ved anlæg af sammenfletning i Ishøj kan S-letbanens materiel fortsætte til f.eks. Hundige og Køge Nord med mulighed for betjening af fremtidigt park-and-ride.

I Nord kan der i fremtiden anlægges tilsvarende sammenfletning med Hillerødbanen, og betjening af Virum, Holte, Birkerød og Allerød uden omstigning.



S-letbanens styrker og fordele.

Mest attraktiv for kunderne

S-letbanen skønnes kunne få flere passagerer (op til 20 %), og kan give samme lokale betjening.

Bedste integration med S-tog

S-letbane integreres i S-banen mellem Vallensbæk og Køge og giver kunderne sydfra direkte forbindelse til Vestegnen og Lyngby uden skift.

Integration med omstigning til IC-tog og regionaltog

Ved Køge Nord station etableres som en effektiv skiftestation mellem S-bane, S-letbane, Roskilde banen og den forventede København-Ringsted bane.

Let adgang uden barrierer

S-letbanen vil give let og direkte adgang i niveau for passagererne til banen. Mellem S-tog og S-letbane over perron og ved kørsel i gader fra platform fra gadeplan

Park&Ride fra Køge – reelt alternativ til bilen i pendlertrafikken.

S-letbane betjener Køge Nord station, der ligger lige ved motorvejen og udvikles til et virkeligt attraktivt Park&Ride knudepunkt for rejsende fra syd mod København, Vestegnen og Lyngby og den nye København-Ringstedbane.

Regionalt perspektiv og fremtidssikring.

S-letbanen kan videreudvikles og driften kan intensiveres i takt med passagertallet.

Samme anlægspris og sund driftsøkonomi

S-letbane koster det samme at anlægge som en almindelig, separat letbane, og S-letbanen kan køre hurtigere og tiltrække flere passagerer end separat letbane.

Fakta & nøgletal

Anlæg:

Budget : Ca 5 mia kr afhængig af valg af linjeføring, omfang af tunnellægning og antal stationer.

Tidsplan : Ca 5 år fra endelig beslutning til drift, og identisk med letbane.

Drift:

Letbanedrift : Netto drifts overskud på ca 30 mio kr
S-letbanen : Som ovenfor plus potentiale ved integration med S-tog, IC- og regionaltoget.

Bustrafik : Netto tab på ca 20 mio kr. uanset letbanemodel.

Nøgletal:

Længde : 24 km fra Vallensbæk til DTU.

Antal stationer : Op til 26 – typisk med afstand på 7-800 meter.

Frekvens : 5 minutter i dagtimerne.

Passagertal : Ca 60.000 daglige passagerer,

Myldretidsbelastning : Ca 130-150 passagerer pr tog.

Rejselængde : Ca 8 km i gennemsnit.

Fakta & nøgletal

Rejsetider :

Regnet fra DTU (sandsynlig rejsetid ad samme korridor) :

	Med bus	Med letbane	Med S-letbane
DTU	0	0	0
Lyngby	13	6	5
Herlev	36	21	17
Glostrup	50	32	27
Ishøj	68	44	36
Køge	128	--	58

S-letbane vs Kommunernes letbaneforslag

	S-letbaner	Kommunernes letbane
Integration i S-bane og dermed direkte forbindelser	Ja	Nej
Adgang i niveau fra perron	Ja	Ja
Hastighed og komfort	Bedst	OK
Passagertal	Større passagertal pga højere hastighed og integration	Lavere
Lokal betjening	Ens	Ens
Anlægspris	Ens, afhænger af linjeføring, tunnelering og antal stationer	Ens, afhænger af linjeføring, tunnelering og antal stationer
Drift og vedligehold	Ens	Ens
Netto økonomi, start	Bedre pga større passagertal	Ringere
Netto økonomi, perspektiv	Bedre pga større potentiale	Ringere