

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Forbedring af togforbindelse til Halsnæs og bedre sammenhæng i togdriften i Nordsjælland

Anders H. Kaas, AKAAS1@SYSTRA.com, SYSTRA Danmark A/S

Sune Impgaard Schou, sunsc@halsnaes.dk, Halsnæs Kommune

1. Sammenfatning

Det udvidet resumé omhandler en igangværende strategisk analyse, som SYSTRA Danmark A/S gennemfører for Halsnæs Kommune. Der gennemføres en analyse af forskellige muligheder for at forbinde den vestlige del af Nordsjælland med S-tog. Dels i form af at Frederiksværkbanen kan blive en del af det eksisterende S-togsnet, dels i form af muligheder for forbindelse til Farumbanen eller Frederikssundbanen. Alternativt at lokaltoget opgraderes til højere hastighed og helt eller delvist dobbeltspor.

Der er på et overordnet niveau blevet opstillet et bredt spænd af scenarier for forskellige mulige linieføringer og koblingsmuligheder, vurderet med fordele og ulemper i forhold til, hvad der er teknisk muligt sat i perspektiv med den eksisterende viden om pendlermønstre, trafikstrømme og kendt byudvikling i området, fremtidsplanerne for S-togsnettet og udvikling af materiel. Herunder såvel fuld som gradvis udbygning/omlægning til S-tog eller opgradering af lokaltoget.

Der er således groft skitseret tre hovedscenarier

1. S-tog på Frederiksværkbanen eller opgradering af Frederiksværksbanen
2. Forbindelse til Farumbanen
3. Forbindelse til Frederikssundbanen

og til hver af disse omtales varianter samt vigtigste fordele og ulemper.

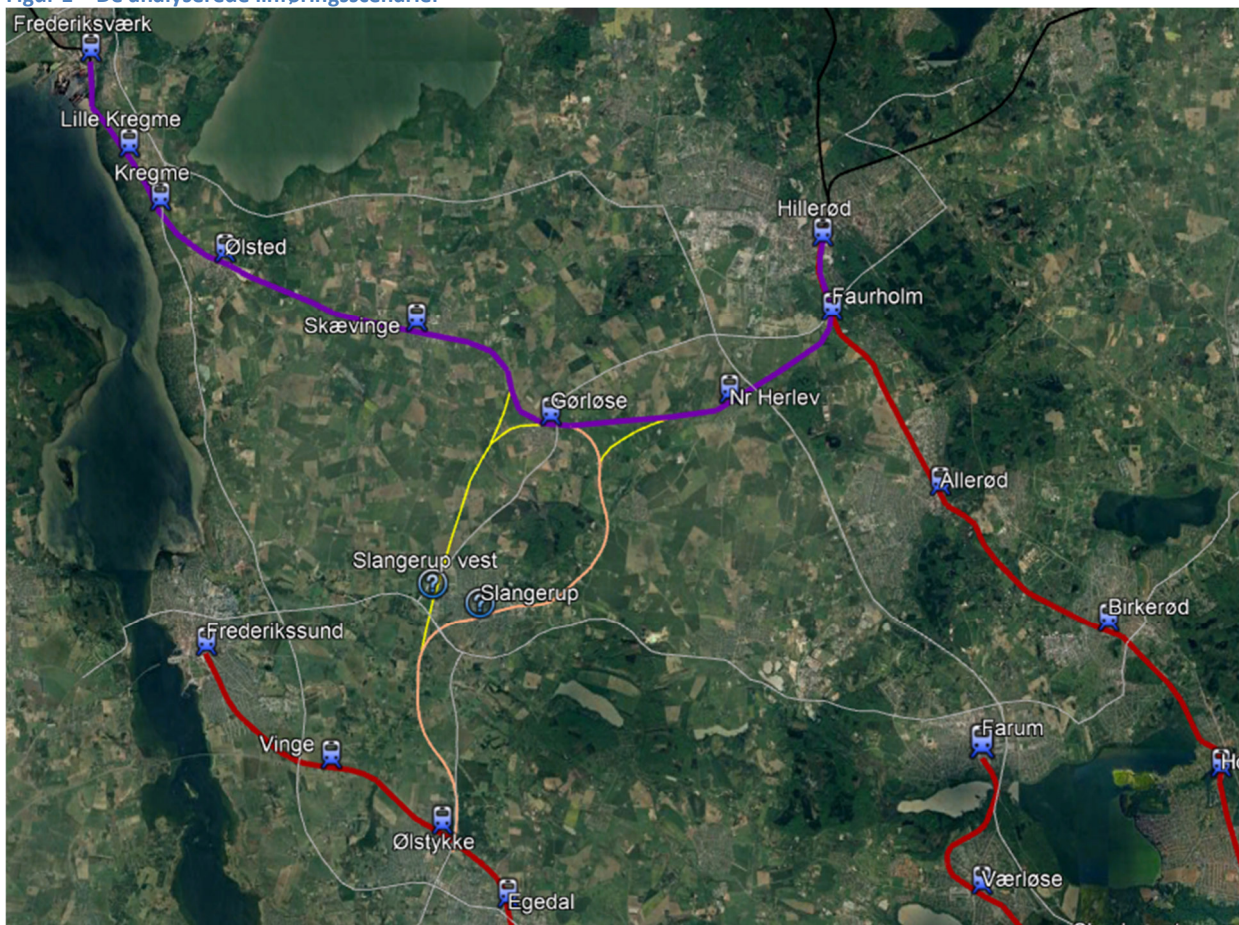
Disse fordele og ulemper vil være en kvalitativ, ikke-numerisk sammenligning af

- Rejsetider og mobilitet
- Miljø og klimagevinster
- Konsekvenser for øvrige tog og busser
- Konsekvenser for biltrafik på rute 16, 211 og 207
- Anlægsomkostninger og samfundsøkonomi

2. Analyse

De belyste linjeførings-scenarier fremgår af nedenstående figur:

Figur 1 – De analyserede linjeførings-scenarier



2.1 S-tog på Frederiksværksbanen eller opgradering af Frederiksværksbanen

Såfremt Frederiksbanen skal opgraderes til S-bane, så vil det være nødvendigt, at den opgraderes til dobbeltspor – ikke blot mellem Hillerød og Frederiksværk, men formentlig helt til Hundested, da hele S-banenettet i dag er dobbeltsporet (bortset fra en kort delstrækning syd for Farum Station ved Fiskebæk), hvilket er en af de væsentlige årsager til, at punktligheden på den københavnske S-bane er så høj, som den er. Endvidere vil eksisterende overkørsler på Frederiksværksbanen skulle fjernes ved at etablere niveaufri skæringer af banen og evt. etablere erstatningsveje, så vejtrafikken kan ledes hen til de niveaufri skæringer, såfremt der ikke etableres niveaufri skæringer på alle lokaliteter, hvor der i dag er en overkørsel. Der vil endvidere blive tilstræbt hastighedsopgradering til 120 km/h, som er den vanlige strækningshastighed på S-banen, hvor det teknisk set aht. til kurveforhold er muligt. Det er samlet set en dyr løsning, så der er blevet vurderet en billigere løsning, hvor der alene fokuseres på at opgradere Frederiksværksbanen mellem Hillerød og Frederiksværk og lade den forblive som lokaltog, hvor strækningshastigheden øges fra 100 km/h til 120 km/t, samt hvor der opgraderes til helt eller delvist dobbeltspor for at muliggøre kvarters drift. Dette er noget, som Lokaltog A/S indledningsvist har skitseret på.

Det paradoksale ved en S-togsløsning er, at der næppe er mange togrejsende, der med fordel vil kunne blive siddende i et S-tog fra Frederiksværk videre mod København via Hillerød, da man rejsetidsmæssigt med fordel vil kunne foretage togskifte på Favrholm Station. Det vil således primært være gangbesværede og for dem, hvor rejsetiden ikke er det vigtigste, som vil undgå dette togskifte.

2.2 S-tog på Frederiksværksbanen eller opgradering af Frederiksværksbanen

Som et alternativ til S-tog fra Hundested/Frederiksværk til København via Nordbanen kunne man i stedet koble en ombygget Frederiksværksbane til S-banen via linjeføringen for en forlængelse af Farumbanen. Dette er et projekt, som tidligere er blevet belyst af Atkins (nu SYSTRA), og som nu af borgmestrene i Hillerød, Allerød og Furesø er blevet præsenteret for Transportministeren, der som et led i infrastrukturplan 2035 har afsat 5 mio. kr. til forundersøgelser ([Farumbanens forlængelse – nu med bud på linjeføring \(altomfuresoe.dk\)](#)).

Ret hurtigt i analysen stod det dog klart, at det at benytte denne linjeføring til København vil give en længere rejsetid kontra at køre via Nordbanen – dette på trods af at S-togene skal vende i Hillerød for at kunne køre mellem Nordbanen og Frederiksværksbanen. Derfor blev dette alternativt ret hurtigt frasortet, da det vil være betragteligt dyre end Nordbane-scenariet, da der skal etableres en større fly-over ved Nr. Herlev for at togene i dette punkt kan køre i alle retninger mod hhv. Frederiksværk, Hillerød og Farum – og da rejsetiderne samtidig ikke afkortes i forhold til Nordbane-scenariet (medmindre man har en destination på Farumbanen), så indgår dette alternativ ikke i den endelige afrapportering.

2.3 Forbindelse til Frederikssundsbanen

Halsnæs Kommune har haft en dialog med Frederikssund Kommune om de kunne være interesseret i at få Slangerup togbetjent gennem en forbindelsesbane mellem Frederiksværksbanen og Frederikssundsbanen med tilslutningspunkter ved hhv. Gørløse og Ølstykke. Både en S-togsløsning og lokaltogsløsning har været belyst. Men det kan konkluderes, at det teknisk/trafikalt kun vil være muligt med en S-togsløsning, såfremt at hele Frederiksværksbanen ombygges til S-bane, da man ellers vil efterlade nogle ”øer”, hvor der skiftes teknologi – f.eks. mellem Gørløse og Hillerød – hvilket enten vil betyde togskitte i Gørløse for rejsende mellem Hundested/Frederiksværk og Hillerød, eller at togene skal udrustet til at kunne køre på 2 forskellige tekniske systemer – En S-togsløsning vil derfor enten være meget dyr eller give nogle u hensigtsmæssigheder for de togrejsende mellem Hundested/Frederiksværk og Hillerød. Såfremt forbindelsesbanen etableres som en lokaltogsløsning, vil der endvidere være en besparelse i Ølstykke, da banen ikke skal tilkobles S-banen med en niveaufri indfletning, men i stedet kan føres frem omtrent vinkelret ind mod S-banen, så tæt på Ølstykke Station som muligt, hvorved der bliver nogle få hundrede meter i gangafstand mellem S-banen og Lokalbanen. Lokaltogets standsningssted i Ølstykke bør anlægges, så det er forberedt for, at banen på sigt ude af niveau vil kunne krydse S-banen og føres videre mod Roskilde, hvorfra lokaltoget vil kunne fortsætte mod Køge/Stevns ad den eksisterende bane.

Resultater/perspektivering

Den ovennævnte analyse er et element i at fremme den højklasset kollektive transport for at gøre denne mere attraktiv og dermed reducere biltrafikken i forhold til den stigningstakt der ellers måtte forventes at komme. Transporten udgør en meget stor andel af CO₂-aftrykket i Danmark, og derfor bliver man nødt til at tænke i løsninger – f.eks. styrket kollektiv transport – som inden for en overskuelig fremtid må antages at være fuldt omlagt til batteri eller elektrisk drift. Endvidere er der et trængselsproblem på vejene især i myldretiden på indfaldsvejene til København, hvilket forbedret kollektiv transport også kan bidrage positivt til at reducere.

Med infrastrukturplan 2035 åbnes der op for, at man tænker i disse baner, hvilket bevillingen af 5 mio. kr. til forundersøgelse af Farumbanens Forlængelse bevidner. Målet med det nuværende analysearbejde af ”Forbedring af togforbindelse til Halsnæs og bedre sammenhæng i togdriften i Nordsjælland” er i første omgang at opnå samme position – og naturligvis på sigt gerne en realisering af projektet.

Den nuværende analyse er drevet og finansieret af Halsnæs Kommune, og er i første omgang en screening, hvor det ud fra nogle kvalitative betragtninger kan udpeges, hvilke scenarier som er bedst egnede til at arbejde videre med i en senere fase, hvor der også gennemføres kvantitative vurderinger. I denne indledende fase er der inddraget interessenter fra f.eks. nabokommuner med henblik på at kunne

fremkomme med et projekt, som har en bredere formel politisk og økonomisk opbakning end blot fra Halsnæs Kommune.