

Nordhavnsvejen, trafikale konsekvenser for banetrafikken

1. Generelle kommentarer

Gener for trafikafviklingen

Generelt ønsker DSB at arbejdet med vejunderføringen medfører så små gener for trafikafviklingen som muligt. Vi vil derfor anbefale en boret tunnel som den løsning, der medfører færrest mulige indgreb i trafikafviklingen ved spor og stationer.

Trafikafviklingen består ud over gennemførelsen af de planmæssige tog, også af kørsel med materiel til og fra værksteder og depotspor. En total spærring af forbindelsen mellem især det nordlige og sydlige S-togsnet vil derfor have betydelige konsekvenser for trafikafviklingen. Tilsvarende gælder for spærringen af Kystbanen.

Det er også et spørgsmål om, hvilken trafikafvikling, Banedanmarks fjernstyringssystem kan styre ved en deling af banerne i 2 særskilte systemer. Dette kan sætte en øvre grænse, for hvor mange tog der reelt kan gennemføres. Det gælder særligt i situationer med driftsuregelmæssigheder, der ikke vil kunne undgås, særligt når der må køres med korte vendetider.

Også Banedanmarks kørsel med arbejdskøretøjer til og fra vedligeholdelsesarbejder vil blive ramt.

Rejsetidsforlængelser

Etablering af en Nordhavnsvej vil give betydelige trafikale gener for DSB's kunder i form af køreplansændringer, omlægning af linjer, diverse erstatningsbefordringer og rejsetidsforlængelser.

Tilbagegang i DSB's forretningsgrundlag

Selve etableringen af Nordhavnsvej understøtter ikke de politiske ønsker om skift af befordringsmiddel fra privat til kollektiv trafik. DSB forventer således at nærværende projekt efter færdiggørelsen vil flytte kunder fra den kollektive trafik til biltrafik.

Vi går ud fra, at dette spørgsmål belyses i VVM redegørelsen for vejprojektet, men det bør også medtages i forbindelse med beskrivelsen af konsekvenserne for den kollektive trafik i forbindelse med selve anlægsprocessen.

Kundeventd kommunikationsplan og projekt

Det forudsættes, at DSB får mulighed for at udarbejde en detaljeret kundeventd kommunikationsplan i tæt samarbejde med projektledelsen på nærværende projekt. Det skal i denne kommunikation klart fremgå, at det er vejprojektet, der er skadevolderen.

DSB Planlægning og Trafik

6. november 2008

DSB Planlægning og Trafik
S-togsplanlægning
Sølvgade 40
DK-1349 København K

Telefon 33 14 04 00
Lokal 42384
Direkte 33 54 23 84
Fax 33 54 23 49
nwellendorf@s-tog.dsb.dk
www.dsb.dk

Afsender Niels Wellendorf
CVR nr. 21 82 77 38

Uanset dette, må det imødeses, at DSB's image vil lide stor skade, da kunderne vil opfatte de gæner de påføres som DSB's ansvar.

Skadevolder/ Økonomi

DSB betragter juridisk set vejprojektet som skadevolder i nærværende projekt og forventer således at blive holdt fuldt økonomisk skadesløs for så vidt angår omkostninger til såvel infrastrukturtilpasninger som evt. øgede driftsomkostninger og indtægsttab som følge af anlæggelse af Nordhavnsvejen.

Det forudses således, at DSB hhv. DSB S-tog a/s holdes skadesløs for passagertab i forbindelse med arbejdet. Det endelige tab vil først kunne opgøres efterfølgende på grundlag af passagertællinger mv..

Ligeledes er det et krav, at evt. nødvendige infrastrukturændringer i forbindelse med erstatningskørslen finansieres af skadevolderen. Det vil naturligvis være en forudsætning at disse projekter er etableret forud for arbejdet med Nordhavnsvejen.

Dette gælder også for de ændringer der er nødvendige for at opretholde driften nord for arbejdsstedet, som omlægning af kabler for fjernstyring og kabler for kørestrøm mv.

Også fordyrelse for Banedanmark i forbindelse med besværlig tilkørsel og transport af materialer til vedligeholdelsesarbejder skal medgå i opgørelsen over udgifter.

Erstatningsbefordringsplan

Ved større og længerevarende arbejder som nærværende, hvor der ønskes spærringer af begge spor samtidig, ønskes det præcise starttidspunkt meddelt mindst 1 år forud af hensyn til den detaljerede planlægningen af erstatningsbefordringen.

Trafikstyrelsens notat om konsekvenser af 12. august 2008

DSB tager i det følgende udgangspunkt i det idéoplæg til erstatningsbefordring, som er opstillet i notat fra Trafikstyrelsen af 12. august 2008. Der sondres her mellem nordsystemet, som er de tog, der udelukkende kører i det lukkede system nord for spærringen mellem Hellerup og Svanemøllen (inkl. Ringbanen), og sydsystemet, som omfatter alle andre tog.

2. Konsekvenser for S-tog ved spærringen

S-tog i nordsystemet

Da de fleste kunder fra nord kommer fra Nordbanen, vil Trafikstyrelsens løsning 1, hvor togene fra Hillerød og Holte kombineres med Ringbanen og togene fra Klampenborg vendes i Hellerup formentlig være den, der bedst tilgodeser situationen ud fra passagermængderne.

Det påregnes muligt at fastholde de nuværende minuttal på såvel Ringbanen som togene til Holte, Hillerød og Klampenborg i dagtimerne. Om aftenen må Ringbanens tog køre 10 min forskudt i forhold til i dag. Dette vil give ændrede korrespondancer mellem Ringbanen og de øvrige radiale baner.

Det vil dog være nødvendigt at indlægge 3 – 4 min. ekstra holdetid på Hellerup station for linje E i dagtimerne, mens der om aftenen og i weekenderne vil være 1 minuts underskud i holdetiden for linje E. For linje B vil der være 1 min ekstra holdetid i Hellerup i hele driftstiden. I dagtimerne vil den ekstra holdetid være en buffer i forhold til evt. forsinkelser.

Side 3/10

6. november 2008

Den ekstra holdetid betyder imidlertid også, at der skal køres til tiden for ikke at forsinke efterfølgende togs ankomst til Hellerup.

Linje C vil lige netop kunne vende i spor 7 med 10 min drift, da der er et passende tidsrum mellem togene mod Hillerød og Holte til at togene kan køre på tværs til højre spor mod Klampenborg (3. hovedspor). Men også her skal der kunne afgås til tiden, for ikke at forsinke næste linje C's ankomst fra Klampenborg.

Driftsforhold ved uregelmæssigheder

Med fastholdelsen af de nuværende minuttal og linjer, men samtidig med korte vendetider alle steder, vil systemet imidlertid være presset til sit yderste.

Ved uregelmæssigheder med blot få minutters forsinkelse vil det derfor nemt gå meget galt, da der ikke er mange måder at genoprette driften på eller udtage linjer.

Det er derfor fra såvel DSB S-togs produktionsansvarlige som fra Banedanmark et krav, at der er en ekstra mulighed for at kunne vende tog og sætte tog til side ved det sideliggende vendespor på Lersøen. Dette har dog kun plads til ét langt togsæt. Sporet må derfor forsynes med et par vendespor, således at det dels vil kunne anvendes til ekstra vendinger, dels til at sætte tog til side ved uregelmæssigheder. Der foreligger et projekt herfor fra Atkins. Omkostningerne er ca. 13 mio. kr.

Ved mellemstore og større uregelmæssigheder vil der formentlig kun kunne opretholdes 10 min drift på Ringbanen, hvorfor denne vendemulighed også vil være nødvendig i disse forbindelser, da Hellerup station ikke vil kunne anvendes hertil i nødvendigt omfang.

Der vil formentlig være nødvendigt at der indgås en aftale mellem DSB S-tog og Banedanmark om en nedsættelse af kravet til kanalregularitet. Denne aftale skal godkendes af Transportministeriet.

Passagerforhold

Ringbanens perroner kan kun anvendes af korte tog (1 SA togsæt eller 2 SE togsæt), hvorfor der ikke umiddelbart kan tilbydes den fornødne kapacitet til at betjene alle kunder til og fra Hillerød.

I juli måned vil der om morgenen lige netop være plads nok i togene med 1 togsæt. Om eftermiddagen kan der derimod opstå overbelægning.

Dette kan tale for i stedet at anvende Trafikstyrelsens løsning 1 med linje B og C på Ringbanen, udvidet med forlængelse og vending af linje E på Ryparken/Lersøen. Herved vil linje E kunne køres med op til 1½ togsæt, da perronen på Ryparken netop tillader denne toglængde.

Af hensyn til de under alle omstændigheder forventede mange skiftende på Hellerup station vil det være nødvendigt at forbedre skiftemulighederne ved etablering af nye gangbroer mellem perronerne. Der foreligger tidligere projekter herfor. Gangbroen bør etableres som en permanent løsning.

Side 4/10

6. november 2008

Endvidere vil kapaciteten til skift på Ryparken station blive presset til det yderste. Der bør derfor også etableres en ekstra forbindelse mellem perronerne her. En sådan kan evt. kombineres med ønsket om en stiforbindelse på tværs af banen, og bruges som en supplerende adgangsvej til stationen fra nord og syd. Og således i givet fald etableres som en permanent løsning.

Rejsetidskonsekvenser

For de fleste rejsende vil der være forbindelse til S-togene på Farumbanen ved skifte i Ryparken. Rejsetidsforlængelsen vil i dagtimerne her ofte være lidt under 10 minutter, mens den i aftentimerne kan komme op på 20 minutter afhængig af rejsens bestemmelsessted og tid på døgnet.

For rejsende fra Klampenborg til stationer syd for Hellerup vil der skulle skiftes til S-tog mod Ryparken, til Kystbanen eller til busser på Hellerup station. Dette vil medføre at rejsetiden bliver forlænget med mellem 10 og 20 minutter afhængig af rejsens bestemmelsessted og tid på døgnet.

S-tog i sydsystemet

Det er væsentligt at opretholde så mange linjer i sydsystemet som muligt, da det jo ikke er her, der er sporspærring.

Dette vil kunne lade sig gøre dels ved at nogle linjer føres videre til Ryparken og vendes i Farum og Buddinge. Dels ved etablering af et nyt vendespor i nordenden af Østerport station. Der foreligger et overslag fra Atkins på et sådant vendespor (som der er plads til efter at det indadgående Kystbanespor er flyttet i forbindelse med LOKO-projektet) på ca. 20 mio. kr.

På Farumbanen kan den nuværende køreplan med linje A i 10 min drift suppleres med linje B og C i 20 min drift. (Linje B vender i Farum (kører på Farumbanen med stop som linje Bx i myldretiderne) og linje C vender i Buddinge). Herved etableres tilnærmet 5 min. drift mellem Ryparken og København.

De øvrige afgange på linje B og/eller C vender på Svanemøllen station spor 4 og 5. Linje E (med uændret 10 min drift) vender på Østerport station, i det spor 13 og det nye vendespor nord for stationen anvendes på skift.

Linje H og Bx må aflyses. Linje H erstattes delvist ved en forlængelse af alle afgange på linje C til Frederikssund, således at der bliver 10 min drift på hele strækningen. Linje Bx erstattes på Taastrupstrækningen ved opformering af linje B, mens den på Farumstrækningen erstattes af omlægningen af linje B til Farum.

Passagertal på S-banen

På en hverdag passerer der ca. 28.000 passagerer med S-togene i hver retning i snittet mellem Svanemøllen og Hellerup (talt ved Østtællingen i november måned, der har et månedsindeks på 100). Det samlede passagertal på en lørdag og en søndag

er ca. på niveau med en hverdag. Om sommeren er der generelt lidt færre passagerer (juli har månedsindeks 76).

Side 5/10

Der må på baggrund af erfaringer med andre sporarbejder påregnes et fald i passagertallet under arbejderne på 25 %. Set alene for de kunder, der rammes af selve spærringen, må der regnes med et tab på ca. 80.000 om ugen. For juli giver dette et tal på ca 60.000.

6. november 2008

På Nordbanen lokalt, hvor der dagligt er ca. 60.000 rejsende vil der også ske en nedgang som følge af færre tog. Det er ikke direkte beregnet hvor mange, da en stor del vil være medregnet blandt dem, der passerer snittet mellem Hellerup og Svanemøllen. Det anslås dog at ca. 10 % vil være påvirket, svarende til en nedgang på ca. 36.000 rejsende om ugen. For juli vil dette svare til ca. 28.000 rejsende om ugen.

Hertil kommer så tab som følge af den reducerede betjening på Taastrup- og Frederikssundstrækningerne, hvor op imod 500.000 rejsende om ugen vil få forlænget rejsetiden, få reduceret frekvensen eller opleve overbelægning. Der må her regnes med et tab på ca. 50.000 rejsende om ugen i den periode, sporarbejdet varer. For juli vil dette tal være ca. 40.000 rejsende om ugen.

På disse 2 strækninger ændres betjeningen fra 3 til 2 linjer, hvorved der (selv ved opformeringer) vil være et større pres på togene, med mulighed for forsinkelser som følge af længere holdetider i myldretiderne.

Der vil endvidere være en langtidsvirkning heraf. Således viser erfaringer fra tidligere sporarbejder at der er en tilbagefaldstid på 3 år. Dette indgår ikke i ovenstående tal, men kan samlet set give anledning til lige så stort et tab som under sporarbejdet.

Kapacitetsforhold

Da der i myldretiden i dag allerede anvendes alt til rådighed værende materiel, kan det blive vanskeligt at opformere de tog, der forventes anvendt af flest kunder ved omlægningerne. Dette skyldes også, at opdelingen af nettet i to halvdele betyder at togene skal vende anderledes i den ene ende, hvilket kræver flere tog indsat.

Omlægningerne vil derfor kunne betyde færre pladser i togene over hele S-banenettet. Det er ikke vurderet hvad dette betyder med et fald i passagertallet som forventet.

Øvrige forhold for driften

Nattog

DSB S-tog planlægger at indføre nattog i timedrift nat efter fredage og lørdage fra efteråret 2010. Det formodes, at der i perioden med sporspærring vil kunne laves en køreplan, hvor skift i Ryparken med korte omstigningstider kan indpasses. Dette kan betyde, at der må køres mere, med større udgifter til følge.

Materielplaceringer vil vanskeliggøres, idet forbindelsen til værkstedet i Taastrup er spærret. Det vil derfor være nødvendigt at foretage kørsel til/fra værkstedet med diesellokomotiver med de deraf følgende meromkostninger. Såvel Trafikstyrelsens oplæg som S-togs oplæg vil kræve 28-30 togsæt i nordsystemet inkl. driftsreserve.

Med i gennemsnit 20 dage mellem værkstedsbesøg betyder dette at der i gennemsnit må transporteres 1,3 togsæt til og fra værkstedet dagligt. Dette omfatter både togsæt, der skal til eftersyn, reparation, graffitirens og udvendig vask. Dette anslås at medføre en udgift på 0,1 mio. kr. pr. uge.

Side 6/10

6. november 2008

Den nødvendige materieludveksling vil skulle ske ved at togene trækkes med diesellokomotiver. Dette vil kunne ske enten via Lersøen, via Ringbanen (Vigerslev) eller via Kystbanen. Der er dog en række praktiske og sikkerhedsmæssige forhold, der skal tages i betragtning:

Via Lersøen

Rent praktisk vil løsningen med kørsel via Lersøen være lettest:

- Rangering med diesellokomotiv.
- Lokomotivfører i betjent førerrum (Sikre at toget kan bremses ved eventuel togsprængning).
- Togsættet rangeres (på svanemøllen) fra spor 7 til Spor 6, hvorfra det vil kunne køre for egen kraft til Taastrup.

Krav i forbindelse med kørsel via Lersøen:

- Toget skal være nedrigget under rangeringen.
- Der skal være en lokomotivfører i S-toget.
- Betjeningsvejledningens krav om oprangeringer skal følges (Hvis flere S-tog rangeres samtidigt skal der være en lokomotivfører i hvert togsæt).
- Der skal ansøges om Usædvanlig Transport (UT) af hensyn til profilforhold, akseltryk m.v. (Evt. skal togsættet tilpasses profilforholdene ved at f.eks. trinbrædder fjernes)

Via Ringbanen:

- Kørslen fra Ringbanen (Vigerslev) til Høje Taastrup vil skulle foregå på fjernbanen.

Krav i forbindelse med kørsel via Ringbanen:

- Toget skal være nedrigget under rangeringen.
- Der skal være bremsevogne (Evt. ved ekstra diesellokomotiv).
- Der skal etableres gennemgående bremseledning.
- Der skal ansøges om UT. (Evt. skal togsættet tilpasses profilforholdene ved at f.eks. trinbrædder fjernes).

Tekniske hindringer ved begge disse løsninger:

- Når S-toget er vendt medfører dette logistiske udfordringer, idet 9x-enden ikke kan kobles til en 9x-ende. Alle informationer og al kommunikation går ud fra at togsæt aldrig vendes, derfor er det muligt at benytte Sø og landside som begreb, og derfor kan vi ikke ændre på den praksis og vi må ikke vende togsæt ved normal drift. (Da togsættene vendes tilbage igen, burde dette ikke være et problem på sigt, men det skal sikres, at de togsæt der er vendt fra Nordsystemet er de same, der kommer tilbage og de må ikke blandes med de øvrige togsæt).

Via Kystbanen:

- Kørslen fra Hellerup til Høje Taastrup vil skulle foregå på fjernbanen.

Krav i forbindelse med kørsel via Kystbanen:

- Toget skal være nedrigget under rangeringen.

- Der skal være bremsevogne (Evt. ved ekstra diesellokomotiv).
- Der skal etableres gennemgående bremseledning.
- Der skal ansøges om UT. (Evt. skal togsættet tilpasses profilforholdene særligt gennem Røret ved at f.eks. trinbrædder fjernes).

Side 7/10

6. november 2008

Ved kørsel via Kystbanen vendes togene ikke.

En anden måde at få til værkstedet på, vil være at anvende godssporet mellem Lersøen og Ryparken ved en elektrificering af dette og indbygning af en transversal ved Ryparken. Herved undgås kørsel med diesellokomotiver, og kørslen kan også ske i trafiksvage tidsrum og ikke kun om natten. Der foreligger et projekt herfor fra Atkins. Omkostningerne er ca. 17. mio. kr. (Ved denne kørsel vendes togene dog fortsat og skal derfor tilbage samme vej igen.)

Tidspunktet for spærringen

Afhængig af tidsplanen for arbejdet, vil dette kunne falde sammen med andre sporarbejder og sporspærringer på S-banen, herunder sporombygning på Nordbanen i 2010 og særligt arbejdet med 6. hovedspor, der først afsluttes i 2011. Dette arbejde medfører, at der kun kan køre få tog gennem København H, hvilket vil betyde, at antallet af tog til og fra såvel København H fra vest og syd samt videre til og fra Svanemøllen/Ryparken kan blive mindre end her beskrevet.

Det vil derfor ikke være hensigtsmæssigt at gennemføre arbejderne før tidligst i 2012.

3. Konsekvenser for Kystbanen

Pr. 1. januar 2009 vil kystbanen blive betjent af Kystbanen A/S.

Der vil umiddelbart kunne indføres en særkøreplan, hvor trafikken opretholdes i næsten normalt omfang. Togsystemerne fra såvel Helsingør og Nivå vendes i Hellerup. De 3 myldretidstog i hver retning må dog inddrages. Materiellet fra disse tog vil skulle anvendes til at forstærke de øvrige tog, så kapaciteten ikke forringes.

I myldretiden, når Nivå-systemet videreføres til Helsingør vil det dog skulle standse på alle stationer på grund af bortfaldet af de særlige myldretidstog. I Hellerup vendes på kort tid, og de 2 systemer flettes.

De længere vendetider medfører et øget forbrug på 10 mand, primært lokomotivførere.

Da der vendes på kort tid på Østerport for togene fra Sverige/Kastrup må systemerne flettes, hvilket medfører at der her kun kan køres med Øresundstog (ET).

Passagertal på Kystbanen

På en hverdag passerer der i snittet mellem Hellerup og Østerport ca. 12.000 passagerer med Kystbanen i hver retning. I weekenderne er tallene i alt omtrent som på en hverdag. Om sommeren er der generelt lidt færre passagerer som for S-banen.

Der må påregnes et fald i passagertallet under arbejderne på 25 % som for S-banen. Der vil også her være en langtidsvirkning heraf, da en del af kunderne ikke kommer tilbage, og mange først kommer tilbage efter længere tid.

Set på ugebasis må der forventes et tab på ca. 36.000 kunder. For juli vil det svare til ca. 28.000.

Side 8/10

Også her må der påregnes et tab for alle kunder på banen, når der kører færre tog.

6. november 2008

Øvrige forhold for driften

Nattog

Kystbanen har natkørsel på nätterne efter fredage og lørdage. Denne skal erstattes med bus mellem Østerport og Hellerup disse nætter med forlænget rejsetid til følge. Såfremt DSB S-tog har indført nat S-tog, kan der henvises til disse mellem Østerport og Hellerup.

Materielmæssige forhold

Der er kun depotspor til placering af materiellet om natten i Helsingør. Dette vil derfor medføre en hel del materielkørsel.

Med opdelingen af nettet, vil det være nødvendigt at have en eller to reservestammer til rådighed for det nordlige system. Disse vil skulle anvendes i forbindelse med evt. uregelmæssigheder.

Også mulighederne for at servicere Kystbanens tog bortfalder. Som for S-banen vil det være nødvendigt at transportere togene med diesellokomotiver til og fra værksted. Dette kan ske via S-banen enten mellem Hellerup og Østerport til København, eller via Ringbanen til Vigerslev.

Uregelmæssigheder vil uanset dette, kunne forventes at være sværere at få genoprettet, primært for selve Kystbanen. Også dette vil påvirke passagertallet i negativ retning.

Hertil kommer, at der fra efteråret 2010 vil være behov for større tog, da passagertallet forventes at vokse mellem Malmö og København når Citytunnelen i Malmö åbner.

Det formodes, at der vil være tilstrækkelig kapacitet på S-banen til at befordre Kystbanens passagerer mellem Hellerup og Østerport, såfremt togene opformeres maksimalt. Men som nævnt under S-banen, er der ikke fuldt tilstrækkeligt med materiel hertil.

Omkring skift på Hellerup station henvises til det under S-tog nævnte om nødvendigheden af en ekstra gangbro.

Skiftet i Hellerup medfører en rejsetidsforlængelse for passagererne på mellem 10 og 20 minutter. I visse relationer muligvis mere.

Anlægstekniske kommentarer

DSB's værksted "Helgoland"

Det forudsættes, at der i givet fald stilles erstatningsarealer til rådighed ved indgreb i DSB's værkstedenlæg.

4. Økonomiske nøgletal

Side 9/10

A: S-tog driftsøkonomi

Driftsomkostningerne på S-banen vurderes at være stort set uændret. Således vil produktionsomkostningen pr. togkm blive øget som følge af kørsel med pendulstammer og øget tidsforbrug til at vende tog. Det vurderes det dog at denne meromkostning fuldt ud opvejes af en trafikreduktion i og med at linjerne H og Bx vil være aflyst.

6. november 2008

Den væsentligste meromkostning på S-banen knyttes til rangering og befordring af S-tog mellem nordsystemet og værktsted, idet dette skal foretages af diesellokomotiv. Omkostningerne hertil vurderes at blive 0,1 mio. kr. om ugen.

Buserstatningskørsel mellem Hellerup og Svanemøllen med busser i 5 min drift koster ca 0,5 mio. kr. pr. uge. Der er ca. 60 siddepladser pr. bus

Nedgang i passagertal under arbejdet koster 1,5 mio. kr. pr., uge.

- Rejser der passerer snittet mellem Hellerup og Svanemøllen: 60.000 færre pr. uge: 0,6 mio. kr.
- Færre rejser på Nordbanen som følge af færre tog: 28.000 færre pr. uge: 0,3 mio. kr.
- Rejser på sydsystemet: 50.000 færre rejser pr. uge: 0,6 mio. kr.

I alt 2,1 mio. kr. pr. uge. Et sporarbejde af 6 ugers varighed vil således samlet koste 12,6 mio. kr.

Hertil kommer langtidsvirkningen af passagertab, som totalt vil være af samme størrelse som under selve sporarbejdet: 9,0 mio. kr.

Det samlede driftsøkonomiske tab på S-banen vurderes hermed at blive ca. 21,6 mio. kr. for de 6 uger.

B: S-tog/Banedanmark anlægsøkonomi

Etablering af vendespor på Østerport station koster anslået (mindst) 20 mio. kr.

Etablering af vendespor på Lersøen station koster anslået 13 mio. kr.

Etablering af gangbro på Hellerup station koster anslået 10 mio. kr.

Etablering af forbindelse mellem perronerne på Ryparken station koster anslået mellem 10 mio. kr. (gangbro) og 30 mio. kr. (gangtunnel).

Anlægsomkostninger i alt må anslås til 50 - 70 mio. kr.

C: Kystbanen

Længere vendetider koster 10 mand ekstra (bl.a. flere lokomotivførere) a 0,5 mio. kr. pr. år. svarende til 0,1 mio. kr. pr. uge.

Materielkørsel til værktstedet koster 0,1 mio. kr. pr. uge.

Erstatningskørsel (bus) nat efter fredage og lørdage koster 0,1 mio. kr. pr uge.

Opformering af S-tog vil koste 1 mio.kr.

Nedgang i passagertal koster 0,33 mio. kr. pr. uge.

- Rejser der passerer snittet mellem Hellerup og Østerport: 28.000 færre pr. uge: 0,3 mio. kr.
- Rejser på strækningen når færre tog: 2.800 pr. uge: 0,03 mio. kr.

Side 10/10

6. november 2008

I alt pr. uge 1,63 mio. kr. Et sporarbejde af 6 ugers varighed vil således samlet koste 9,8 mio. kr.

Langtidsvirkning af passagertab efter arbejdet vil koste 2,0 mio. kr.

Driftsøkonomiske omkostninger i alt for 6 uger: ca. 11,8 mio. kr.

Økonomien er baseret på overslag, hvorfor DSB forbeholder sig retten til at fremkomme med yderligere økonomiske krav overfor vejprojektet.