

KØBENHAVN



MALMÖ

ØRESUNDSMETRO – OPDATERET TRAFIKPROGNOSE 2018  
CHRISTIAN OVERGAARD HANSEN APS

# ØRESUNDSMETRO » KØBENHAVN MALMÖ 2018



# Notat

Sag: Øresundsmetro  
Titel: Beregningsforudsætninger og resultater af trafikprognose  
Notatnr. 31008-002  
Rev.: C  
Udarbejdet: Christian Overgård Hansen 28. august 2018

## Indhold

1.	Indledning .....	2
2.	Beregningsforudsætninger .....	2
2.1.	KIK2 scenarie 3-Me (Hovedalternativ) .....	2
2.2.	Alternative betjening med Øresundsmetro .....	7
2.2.1.	Scenarie B6 .....	7
2.2.2.	Scenarie B7 .....	9
2.2.3.	Scenarie B8 .....	9
2.2.4.	Scenarie C7 .....	10
2.2.5.	Scenarie C8 .....	12
3.	Resultater .....	12
3.1.	Kollektiv trafik over Øresund .....	12
3.2.	Overordnede nøgletal .....	14
3.3.	Passagerer .....	15
3.4.	Påstigere på stationer .....	16
3.4.1.	Eksisterende metro .....	16
3.4.2.	Cityring (M3) og Sydhavnsmetro (M4) .....	18
3.4.3.	M6 og Øresundsmetro .....	19
3.4.4.	S-tog og regionaltoget .....	20
3.5.	Strækningsbelastninger .....	21
3.5.1.	Eksisterende metro .....	21
3.5.2.	Cityring (M3) og Sydhavnsmetro (M4) .....	23
3.5.3.	M6 og Øresundsmetro .....	24
3.5.4.	S-tog og regionaltoget .....	25
3.6.	Rejsende over Øresund .....	27
3.6.1.	Påstigere på metrostationer for metrorejsende over Øresund .....	27
3.6.2.	Strækningsbelastninger for metrorejsende over Øresund .....	29

## 1. Indledning

Nærværende notat beskriver forudsætninger og resultater fra en opdateret trafikprognose for en metroforbindelse mellem København og Malmø gennemført med OTM version 6.1.

Der blev i 2013 gennemført trafikprognoseberegninger med etablering af metro over Øresund. Der har været en større økonomisk vækst i Øresundsregionen siden trafikprognosen blev udarbejdet i 2013, således at forventningerne til fremtiden er mere positiv i dag. Der er derfor vurderet et behov for justering af trafikprognoserne fra 2013. Det er imidlertid udenfor rammerne af projektet at gennemføre helt nye prognoser. Det er derfor som en foreløbig tilnærmelse valgt simpelt at fremskrive trafikprognosen fra 2013. Grundlaget for fremskrivning af trafikprognosen over Øresund er beskrevet i notatet "Grundlag for opdatering af 2013-trafikprognosen" (dok.nr. 31008-001).

I Københavns Kommunes igangværende projekt omkring kollektive infrastrukturprojekter i København (KIK2) anvendes et basisår, som hedder 2035+. Det svarer til forudsætninger for 2035 med en yderligere vækst i byudviklingsområderne i København. Det er for Hovedstadsområdet valgt at benytte det samme grundlag i den opdatere trafikprognose for Øresundsmetroen.

OTM dækker geografisk det tidligere Hovedstadsområde (København og Frederiksberg kommuner samt de tidligere København, Frederiksborg og Roskilde amter). Trafikken over Øresund indlægges som portzonetrafik til OTM.

Afsnit 2 beskriver beregningsforudsætninger, herunder de opdaterede forudsætninger for trafikken over Øresund og mulig integration af Øresundsmetro med den øvrige kollektive trafik i Hovedstadsområdet.

Afsnit 3 beskriver resultater fra trafikprognoseberegninger udført med OTM.

## 2. Beregningsforudsætninger

Beregningsforudsætningerne i KIK2 er beskrevet i notaterne "Passagerprognose til Langtidsbudget. Beregningsforudsætninger 2025, 2035 og 2035" (dok.nr. 11028-003 rev. 0) udarbejdet af COH ApS og "KIK2 analysefase – beregningsforudsætninger 2035 og 2035+" (dok.nr. 006 rev. 3) udarbejdet af MOE TetraPlan.

Nærværende beregninger benytter scenarie med en "fuld" udbygning af metro til Bellahøj (M6) som udgangspunkt for integration med Øresundsmetro. KIK2 indeholder flere alternative linjeføringer af M6. Der benyttes her scenarie 3-Me, som indeholder en metrolinje fra Rigshospitalet over Østerport og København H til Bellahøj. Den kollektive trafikbetjening er beskrevet i afsnit 2.1.

Afsnit 2.2 beskriver integration af Øresundsmetro med M6 og opdateret portzonetrafik over Øresund.

### 2.1. KIK2 scenarie 3-Me (Hovedalternativ)

Scenarie 3-Me benævnes i nærværende undersøgelse af Øresundsmetro som Hovedalternativ.

Scenariet omfatter udover allerede igangværende projekter bl.a.:

- Østlig Ringvej (Havnetunnel)
- Trafikal fredeliggørelse af vejnet i indre by
- Letbane mellem Gladsaxe og Nørrebro
- Automatisk drift på S-banen
- Metrolinje mellem Rigshospitalet, Østerport og Bellahøj (M6).

Derudover forudsættes med udgangspunkt i Trafikplan 2016 (Bynet 2019, scenarie 26) tilpasninger af busnettet til de nye forudsatte baner.

For en nærmere beskrivelse af forudsætninger henvises til notatet "KIK2 analysefase – beregningsforudsætninger 2035 og 2035+".

Nedenfor beskrives den forudsatte betjening af metrolinjen M6, da det danner udgangspunkt for integration i et af beregningsscenarierne. Der anvendes udformning af M6, som beskrevet i KIK2 scenarie 3-Me. Figur 1 viser en principskitse af betjening på linjen.



#### Hovedalternativ

M6 M7 MC - 1

Øresundsmetroen, forenklet fremstilling af trafikeringsprincip

10 aug 2018 rev. w/Malmø / 03 sep 2013 / ABA-GD / bastian@youmail.dk / +45 20126870

Figur 1 Principskitser af M6 i Hovedalternativ (KIK2 scenarie 3-Me)

M6 kører mellem Rigshospitalet og Bellahøj via Østerport og betjener 14 stationer med en samlet køretid på 21,6 minutter. Køretiderne mellem stationerne fremgår af tabel 1.

Der forsættes 36 afgang pr. time i myldretid på strækningerne. Antallet af afgang opdelt på OTM's syv tidsbånd fremgår af tabel 2.

Station	Afg. (min)	Station	Afg. (min)
v/Rigshospitalet	0,0	v/Bellahøj	0,0
Østerport	1,7	v/Bispebjerg Hospital	1,7
v/Refshaleøen	3,5	Bispebjerg	2,9
v/Kløverparken	5,5	v/Skjolds Plads	3,9
v/Prags Boulevard	7,1	v/Rigshospitalet	5,5
Amagerbro st.	8,3	v/Stengade	6,9
Islands Brygge	9,8	Forum	8,1
København H	11,7	København H	9,9
Forum	13,5	Islands Brygge	11,8

v/Stengade	14,7	Amagerbro st.	13,3
v/Rigshospitalet	16,1	v/Prags Boulevard	14,5
v/Skjolds Plads	17,7	v/Kløverparken	16,1
Bispebjerg	18,7	v/Refshaleøen	18,1
v/Bispebjerg Hospital	19,9	Østerport	19,9
v/Bellahøj	21,6	v/Rigshospitalet	21,6

Tabel 1 Køretider på metro mellem Rigshospital og Bellahøj (M6)

Tidsrum	Rigshospital - Bellahøj (M6)	Bellahøj - Rigshospital (M6)
05-07	180 sek. (40 afg)	180 sek. (40 afg)
07-08	100 sek. (36 afg.)	100 sek. (36 afg.)
08-09	100 sek. (36 afg.)	100 sek. (36 afg.)
09-15	116 sek. (186 afg.)	116 sek. (186 afg.)
15-18	100 sek. (108 afg.)	100 sek. (108 afg.)
18-21	180 sek. (60 afg.)	180 sek. (60 afg.)
21-05	320 sek. (90 afg.)	320 sek. (90 afg.)

Tabel 2 Headway og antal afgang forudsat på M6

Ture, der har et eller to turendepunkter udenfor Hovedstadsområdet, indlægges i OTM eksogent som portzoneture. Der benyttes på nær togpassagerer og personbiler over Øresundsbroen de samme forudsætninger som anvendt i KIK2 for 2035.

Forudsætninger for passagerer med tog og personbil over Øresundsbroen blev i 2013-undersøgelsen baseret på beregninger med Sampers. Der er nødvendigt for at kunne undersøge konsekvenser af forskellig betjening over Øresund, at der benyttes samme grundlag for Hovedalternativ og scenarier. Der benyttes samme fremgangsmåde her.

Notatet "Grundlag for opdatering af 2013-trafikprognosen" foreslår at opskrive trafikken over Øresund med 10% i forhold til 2013-undersøgelse for at tage højde for mere positive vækstforventninger. Resultater fra Sampers for trafikken over Øresund opskrives derfor med 10% i forhold til 2013-undersøgelsen.

Tabel 3 sammenfatter fremskrivningen af passagerer med kollektiv trafik pr. hverdagsdøgn 2035+ i Hovedalternativet. Tabel 4 sammenfatter tilsvarende fremskrivningen af biler pr. hverdagsdøgn 2035+, mens tabel 5-6 indeholder en fremskrivning af vare- og lastbiler.

Det bemærkes, at der er en stor forventet stigning i lastbiltrafik over Øresundsbroen, mens der er et fald i varebiltrafikken over Øresundsbroen. Der er knyttet stor usikkerhed til opgørelse af varebiler. Antallet af varebiler over Øresund er således formodentlig for stort for 2015, mens det sandsynligvis er for lille for 2035+. Det har dog ingen betydning for nærværende beregninger.

Port	2015	2035+	Vækst (%)
Færgerute Køge-Bornholm	0	0	-
Øresundsbroen	34.200	59.612	74%
Færgerute Helsingør-Helsingborg	1.900	1.900	0%
Færgerute Hundested-Rørvig	0	0	-
Roskilde-Ringsted (rute 14)	238	238	0%
Holbækmotorvejen	500	500	0%
Munkholmbroen	106	106	0%
Roskilde-Holbæk (rute 155)	0	0	-
Nordvestbanen	9.400	12.800	36%

Ringsted-Køge landevej/Nybygning	100	33.700	-
Vestbanen	38.487	20.400	-47%
Lille Syd	1.631	2.400	47%
Østbanen Køge-Fakse	1.035	1.035	0%
Østbanen Køge-Rødvig	1.021	1.021	0%
Øresundsmetro	0	0	-
Lufthavnen, indenrigsrejsende	2.500	2.500	0%
Lufthavnen, udenrigsrejsende	30.100	46.700	55%
Krydstogterminal Nordhavn	0	2.075	-

Tabel 3 Kollektive trafikure pr. hverdagsdøgn til og fra portzoner

Port	2015	2035+	Vækst (%)
Færgerute Køge-Bornholm	37	37	0%
Øresundsbroen	17.729	40.320	127%
Færgerute Helsingør-Helsingborg	4.971	6.270	26%
Færgerute Hundested-Rørvig	150	150	0%
Roskilde-Ringsted (rute 14)	9.495	10.450	10%
Holbækmotorvejen	33.949	40.550	19%
Munkholmbroen	5.065	6.020	19%
Roskilde-Holbæk (rute 155)	3.369	3.640	8%
St. Merløsevej (rute 255)	4.229	4.870	15%
Ringsted-Køge landevej (rute 150)	1.312	1.620	23%
Vestmotorvejen	34.911	41.310	18%
Sydmotorvejen	39.185	46.940	20%
Faksevej (rute 209)	5.280	5.650	7%
St. Heddingevej (rute 261)	6.999	7.400	6%
Færgerute til Malmø og Oslo	125	125	0%
Lufthavnen, indenrigsrejsende	1.058	1.058	0%
Lufthavnen, udenrigsrejsende	11.900	16.850	42%
Krydstogterminal Nordhavn	0	675	-

Tabel 4 Antal personbiler pr. hverdagsdøgn til og fra portzoner

Port	2015	2035+	Vækst (%)
Færgerute Køge-Bornholm	10	10	0%
Øresundsbroen	2.341	560	-76%
Færgerute Helsingør-Helsingborg	750	510	-32%
Færgerute Hundested-Rørvig	10	10	0%
Roskilde-Ringsted (rute 14)	1.836	1.550	16%
Holbækmotorvejen	4.636	5.910	27%
Munkholmbroen	1.428	1.140	-20%
Roskilde-Holbæk (rute 155)	408	540	32%
St. Merløsevej (rute 255)	306	630	106%
Ringsted-Køge landevej (rute 150)	408	260	-36%

Vestmotorvejen	5.514	6.470	17%
Sydmotorvejen	6.835	7.260	6%
Faksevej (rute 209)	1.428	1.540	8%
St. Heddingevej (rute 261)	408	400	-2%
Færgerute til Malmø og Oslo	15	15	0%
Lufthavnen, indenrigsrejsende	0	0	-
Lufthavnen, udenrigsrejsende	0	0	-
Krydstogterminal Nordhavn	50	50	0%

Tabel 5 Antal varebiler pr. hverdagsdøgn til og fra portzoner

Port	2015	2035+	Vækst (%)
Færgerute Køge-Bornholm	70	70	0%
Øresundsbroen	1.466	2.990	104%
Færgerute Helsingør-Helsingborg	1.020	1.190	17%
Færgerute Hundested-Rørvig	0	0	0%
Roskilde-Ringsted (rute 14)	1.865	2.050	10%
Holbækmotorvejen	4.467	5.330	19%
Munkholmbroen	104	120	15%
Roskilde-Holbæk (rute 155)	153	170	11%
St. Merløsevej (rute 255)	128	150	17%
Ringsted-Køge landevej (rute 150)	699	860	23%
Vestmotorvejen	8.566	10.130	18%
Sydmotorvejen	3.948	4.730	20%
Faksevej (rute 209)	942	1.010	7%
St. Heddingevej (rute 261)	1.427	1.510	6%
Færgerute til Malmø og Oslo	30	30	0%
Lufthavnen, indenrigsrejsende	0	0	-
Lufthavnen, udenrigsrejsende	0	0	-
Krydstogterminal Nordhavn	0	850	-

Tabel 6 Antal lastbiler pr. hverdagsdøgn til og fra portzoner

Der skelnes i modellen mellem ture, som går mellem portzoner (transitture), og oplandsture, som har mål eller startpunkt i Hovedstadsområdet. Transitturene fastlægges eksogent, mens fordelingen af oplandsture beregnes i OTM. Opdeling mellem oplandsture og transitture baseres på beregning med Sampers fra 2013 opskrevet med 10%. Tabel 7 viser for hverdagsdøgn 2035+ fordeling af togture over Øresundsbroen på oplandsture og transitture. Det fremgår for transitture hvilke porte, som turene benytter.

Type	Port	Ture	Andel
Oplandsture		55.253	92,7%
Transitture	Nordvestbanen	116	0,2%
	Vestbanen	160	0,3%
	Ringsted-Køge banen	197	0,3%
	Lufthavnen	3.886	6,5%
I alt		59.612	100,0%

Tabel 7 Ture med Øresundstog pr. hverdagsdøgn 2035+ i Hovedalternativ

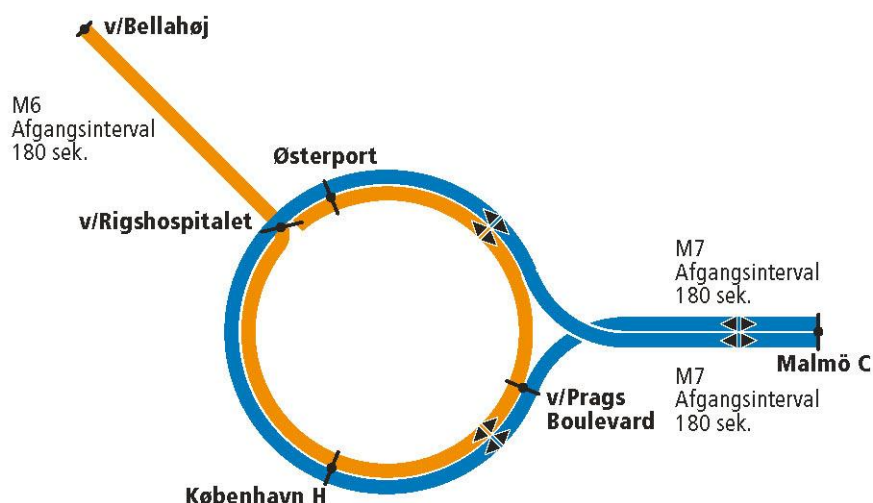
## 2.2. Alternative betjening med Øresundsmetro

Nærværende undersøgelse omfatter følgende fire scenarier for betjening af Øresundsmetroen, som beskrives nærmere nedenfor:

- Sc. B6: Øresundsmetro u/forlængelse i Malmø integreret med M6
- Sc. B7: Øresundsmetro m/forlængelse i Malmø integreret med M6
- Sc. B8: Øresundsmetro (120 km/t) m/forlængelse i Malmø integreret med M6
- Sc. C7: Øresundsmetro m/forlængelse i Malmø og udvidet trafikering af Bellahøj-gren på M6
- Sc. C8: Øresundsmetro (120 km/t) m/forlængelse i Malmø og udvidet trafikering af Bellahøj-gren på M6

### 2.2.1. Scenarie B6

I scenarie B6 flettes metroforbindelse fra Malmø C ved Kløverparken og Prags Boulevard, så metroen skiftevis betjener den ene og anden retning via Østerport. Da metroen fra Malmø C flettes ved Kløverparken og Prags Boulevard opstår et "hul". Det lukkes af M6, som det fremgår af principskitser i figur 2.



#### B6

M6 M7 MC - 2

Øresundsmetroen, forenklet fremstilling af trafikeringsprincip

23 aug 2018 rev. u/Malmø / 03 sep 2013 / ABA-GD / bastian@youmail.dk / +45 20126870

Figur 2 Principskitser af Øresundsmetro integreret i M6 i scenarie B6

Tabel 8 viser køretid på Øresundsmetro med 13 stationer og en forudsat hastighed på 100 km/t over Øresund. Der beregnes en samlet køretid på 46,8 minutter frem og tilbage til Malmø C. Det er i OTM ikke muligt at differentiere køretiden mellem linjer for den samme strækning. Da der er taget udgangspunkt i køretider anvendt i KIK2, er der små forskelle i forhold til køretid opstillet og udmeldt af Metroselskabet<sup>1</sup>. Den største forskel er 25 sekunder.

<sup>1</sup> Metroselskabet har forudsat en maksimal kørehastighed på 100 km/t, mens der i KIK2 er forudsat en maksimal kørehastighed på 90 km/t.



Der forudsættes et afganginterval på 180 sekunder pr. retninger (20 afgang pr. time) over Øresund i myldretid. Der forudsættes et tilsvarende afganginterval på M6. Afgangshyppighederne pr. tidsbånd fremgår af tabel 9.

Der forudsættes således i scenariet 10% flere afgang i den indre by end i Hovedalternativ med M6. Til gengæld forudsættes i scenariet en reduktion fra 36 afgang i myldertime til 20 afgang i myldertime mod Bellahøj.

Station	Afg. (min)	Station	Afg. (min)
Malmø C	0,0	Malmø C	0,0
Västra Hamnen Södra	1,2	Västra Hamnen Södra	1,2
Västra Hamnen Norra	2,3	Västra Hamnen Norra	2,3
v/Prags Boulevard	16,2	v/Kløverparken	15,8
Amagerbro	17,4	v/Refshaleøen	17,8
Islands Brygge	18,9	Østerport	19,6
København H	20,8	v/Rigshospitalet	21,3
Forum	22,7	v/Stengade	22,9
v/Stengade	23,8	Forum	24,1
v/Rigshospitalet	25,3	København H	25,9
Østerport	27,0	Islands Brygge	27,8
Refshaleøen	28,8	Amagerbro	29,3
v/Kløverparken	30,8	v/Prags Boulevard	30,5
Västra Hamnen Norra	44,2	Västra Hamnen Norra	43,9
Västra Hamnen Södra	45,3	Västra Hamnen Södra	45,1
Malmø C	46,8	Malmø C	46,6

Tabel 8 Køretider for Øresundsmetro i scenarie B6

Tidsrum	Bellahøj – Rigshospital (M6)		Malmø – København via	
	Mod Bellahøj	Fra Bellahøj	Prags Boulevard	Kløvermarken
05-07	327 sek. (22 afg.)	327 sek. (22 afg.)	327 sek. (22 afg.)	327 sek. (22 afg.)
07-08	180 sek. (20 afg.)	180 sek. (20 afg.)	180 sek. (20 afg.)	180 sek. (20 afg.)
08-09	180 sek. (20 afg.)	180 sek. (20 afg.)	180 sek. (20 afg.)	180 sek. (20 afg.)
09-15	210 sek. (103 afg.)	210 sek. (103 afg.)	210 sek. (103 afg.)	210 sek. (103 afg.)
15-18	180 sek. (60 afg.)	180 sek. (60 afg.)	180 sek. (60 afg.)	180 sek. (60 afg.)
18-21	327 sek. (33 afg.)	327 sek. (33 afg.)	327 sek. (33 afg.)	327 sek. (33 afg.)
21-05	576 sek. (50 afg.)	576 sek. (50 afg.)	576 sek. (50 afg.)	576 sek. (50 afg.)

Tabel 9 Headway (afgange) forudsat på M6 og Øresundsmetro i scenarie B6

Tabel 10 viser antal kollektive trafikture pr. hverdagsdøgn i scenarie B6 beregnet ved hjælp af Sampers. Der beregnes 39.507 personbilture pr. hverdagsdøgn. Tallene stammer fra 2013-undersøgelsen opskrevet med 10%.

Tog	Type	Port	Ture	Andel
Øresundstog	Oplandsture:		23.657	85,2%
	Transitture:	Nordvestbanen	59	0,2%
		Vestbanen	79	0,3%
		Ringsted-Køge banen	99	0,4%
		Lufthavnen	3.886	14,0%

	I alt		27.780	100,0%
Metro	Oplandsture		42.609	99,3%
	Transitture	Nordvestbanen	75	0,2%
		Vestbanen	103	0,2%
		Ringsted-Køge banen	123	0,3%
		Lufthavnen	0	0,0%
I alt		42.910	100,0%	
I alt	Oplandsture		66.266	93,7%
	Transitture	Nordvestbanen	134	0,2%
		Vestbanen	182	0,3%
		Ringsted-Køge banen	222	0,3%
		Lufthavnen	3.886	5,5%
I alt		70.690	100,0%	

Tabel 10 Kollektive trafikture pr. hverdagsdøgn 2035+ over Øresund i sc. B6

## 2.2.2. Scenarie B7

Metrobetjeningen i scenarie B7 er på den danske side som i B6, mens metroen forlænges i Malmø. Metrobetjeningen i Malmø reducerer rejsetid til København for beboere i Malmø og giver derfor flere passagerer over Øresund med metro. Det er beregnet ved hjælp af Sampers i 2013-undersøgelsen. Tabel 11 viser tallene opskrevet med 10%. Sampers beregning af personbiler på Øresundsbroen opskrives også med 10%, hvilket giver 39.403 personbilture pr. hverdagsdøgn over broen.

Tog	Type	Port	Ture	Andel
Øresundstog	Oplandsture:		18.895	82,3%
	Transitture:	Nordvestbanen	43	0,2%
		Vestbanen	58	0,3%
		Ringsted-Køge banen	72	0,3%
		Lufthavnen	3.886	16,9%
I alt		22.954	100,0%	
Metro	Oplandsture		49.864	99,2%
	Transitture	Nordvestbanen	95	0,2%
		Vestbanen	130	0,3%
		Ringsted-Køge banen	160	0,3%
		Lufthavnen	0	0,0%
I alt		50.249	100,0%	
I alt	Oplandsture		68.759	93,9%
	Transitture	Nordvestbanen	138	0,2%
		Vestbanen	188	0,3%
		Ringsted-Køge banen	232	0,3%
		Lufthavnen	3.886	5,3%
I alt		73.203	100,0%	

Tabel 11 Kollektive trafikture pr. hverdagsdøgn 2035+ over Øresund i sc. B7

## 2.2.3. Scenarie B8

Der forudsættes i scenarie B8 samme kollektive trafikbetjening som i scenarie B7. Den eneste forskel er, at der forudsættes en hastighed på 120 km/t i stedet for 100 km/t over Øresund. Det medfører en reduceret rejsetid over Øresund med 17% sammenlignet med scenarie B7.

Der blev i 2013-undersøgelsen gennemført en beregning med en direkte forbindelse mellem Malmø C og København H med en forudsat hastighed på 160 km/t og færre

afgange. Den er sammenlignet med en beregning i 2013 med 100 km/t. Det giver for Øresundsmetro en elasticitet overfor metrorejsetid på -1,1 og for Øresundstog en elasticitet på 0,7 overfor metrorejsetid. Der beregnes en lille påvirkning på personbiltrafikken over broen svarende til en elasticitet på 0,04.

Ovennævnte elasticiteter er benyttet i forhold til tallene i tabel 11 med en rejsetidsforbedring på 17% for Øresundsmetroen over Øresund. Tabel 12 viser de beregnede kollektive trafikture pr. hverdagsdøgn 2035+ over Øresund i scenarie B8.

Tog	Type	Port	Ture	Andel
Øresundstog	Oplandsture:		16.184	80,0%
	Transitture:	Nordvestbanen	38	0,2%
		Vestbanen	51	0,3%
		Ringsted-Køge banen	63	0,3%
		Lufthavnen	3.886	19,2%
I alt		20.222	100,0%	
Metro	Oplandsture		59.190	99,2%
	Transitture	Nordvestbanen	112	0,2%
		Vestbanen	154	0,3%
		Ringsted-Køge banen	190	0,3%
		Lufthavnen	0	0,0%
I alt		59.646	100,0%	
I alt	Oplandsture		75.374	94,4%
	Transitture	Nordvestbanen	150	0,2%
		Vestbanen	205	0,2%
		Ringsted-Køge banen	253	0,3%
		Lufthavnen	3.886	4,9%
I alt		79.868	100,0%	

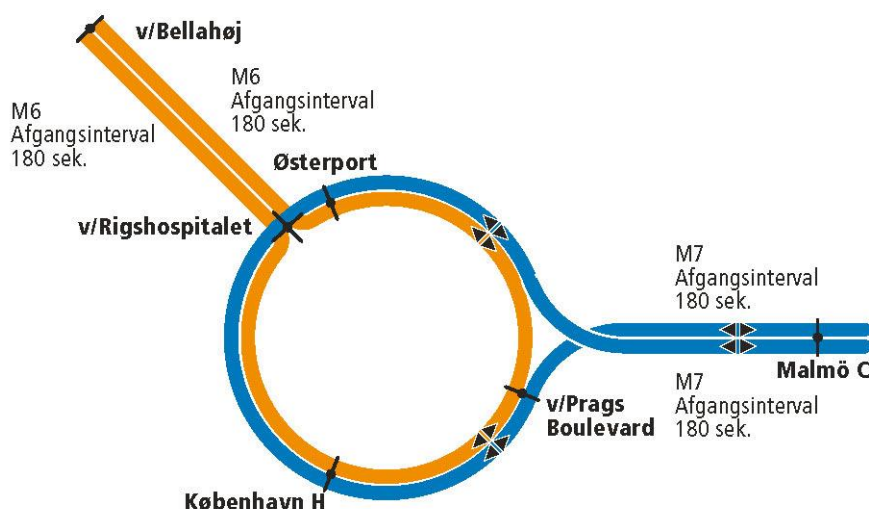
Tabel 12 Kollektive trafikture pr. hverdagsdøgn 2035+ over Øresund i scenarie B8

#### 2.2.4. Scenarie C7

I scenarie C7 forudsættes en anden integrering med M6, således at grenen mod Bellahøj kan betjenes med en højere frekvens. Betjeningen i Malmø og over Øresund forudsættes som i scenarie B7. Der forudsættes derfor samme trafik over Øresund som i scenarie B7 beskrevet i tabel 11.

Trafikering af Øresundsmetroen svarer til scenarie B7. Køretider i Hovedstadsområdet fremgår af tabel 8, og afgangshyppigheder fremgår af tabel 9. Derimod betjenes M6 forskelligt, idet den udformes som en loop-formet linje. Der køres i den ene retning fra Bellahøj over København H og Østerport tilbage til Bellahøj, mens der i den anden retning først køres via Østerport og efter København H. Figur 3 viser principskitse for betjeningen.

Tabel 13 viser køretiderne mellem stationer på M6, og afgangshyppighederne fremgår af tabel 14. Der er som tidligere nævnt mindre forskelle i køretiderne i forhold til Metroselskabets udmelding, da der af hensyn til konsistens er taget udgangspunkt i køretiderne fra KIK2.

**C7**

M6 M7 MC - 3

Øresundsmetroen, forenklet fremstilling af trafikeringsprincip

23 aug 2018 rev. u/Malmø / 03 sep 2013 / ABA-GD / bastian@youmail.dk / +45 20126870

Figur 3 Principskitser af Øresundsmetro integreret i M6 i scenarie C7

Station	Afg. (min)	Station	Afg. (min)
v/Bellahøj	0,0	v/Bellahøj	0,0
v/Bispebjerg Hospital	1,7	v/Bispebjerg Hospital	1,7
Bispebjerg st.	2,9	Bispebjerg	2,9
Skjolds Plads	3,9	Skjolds Plads	3,9
v/Rigshospitalet	5,5	v/Rigshospitalet	5,5
Østerport	7,3	v/Stengade	6,9
v/Refshaleøen	9,1	Forum	8,1
v/Kløverparken	11,1	København H	9,9
v/Prags Boulevard	12,7	Islands Brygge	11,8
Amagerbro	13,9	Amagerbro	13,3
Islands Brygge	15,4	v/Prags Boulevard	14,5
København H	17,3	v/Kløverparken	16,1
Forum	19,1	v/Refshaleøen	18,1
v/Stengade	20,3	Østerport	19,9
v/Rigshospitalet	21,7	v/Rigshospitalet	22,0
Skjolds Plads	23,3	Skjolds Plads	23,6
Bispebjerg	24,3	Bispebjerg st.	24,6
v/Bispebjerg Hospital	25,5	v/Bispebjerg Hospital	25,8
v/Bellahøj	27,2	v/Bellahøj	27,5

Tabel 13 Køretider for M6 i scenarie C7

Tidsrum	Bellahøj - Østerport - København H Mod Bellahøj	Bellahøj - København H - Østerport Prags Boulevard
05-07	327 sek. (22 afg.)	327 sek. (22 afg.)
07-08	180 sek. (20 afg.)	180 sek. (20 afg.)
08-09	180 sek. (20 afg.)	180 sek. (20 afg.)
09-15	210 sek. (103 afg.)	210 sek. (103 afg.)
15-18	180 sek. (60 afg.)	180 sek. (60 afg.)
18-21	327 sek. (33 afg.)	327 sek. (33 afg.)
21-05	576 sek. (50 afg.)	576 sek. (50 afg.)

Tabel 14 Headway (afgange) forudsat på M6 i scenarie C7

### 2.2.5. Scenarie C8

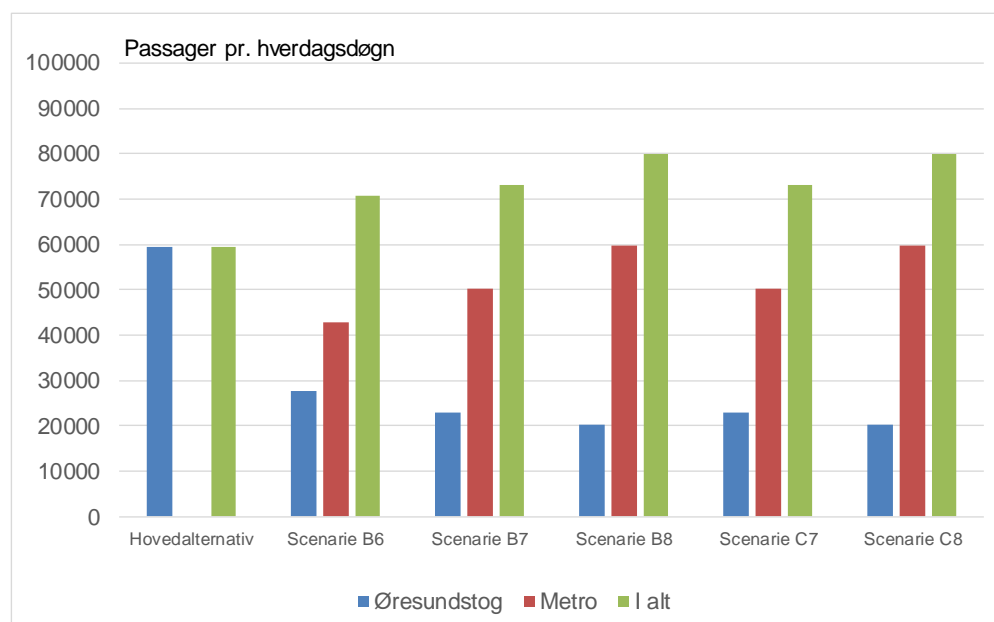
I scenarie C8 forudsættes samme kollektive trafikbetjening som i scenarie C7. Den eneste forskel er, at der forudsættes en hastighed på 120 km/t i stedet for 100 km/t over Øresund. Der forudsættes derfor trafik over Øresund som beskrevet i tabel 12 under scenarie B8, mens trafikeringen af M6 og Øresundsmetroen fremgår af afsnit 2.2.4.

## 3. Resultater

### 3.1. Kollektiv trafik over Øresund

Trafikken over Øresund er som beskrevet i afsnit 2 baseret på en opdatering af trafikprognoseberegninger fra 2013. Figur 4 viser det opdaterede antal kollektive trafikpassagerer over Øresund for et hverdagsdøgn i 2035+. Der forudsættes samme trafik over Øresund i henholdsvis scenarie B7 og C7 og i scenarie B8 og C8.

Den største trafik over Øresund opnås i scenarierne B8 og C8. Der beregnes således 19% flere metropassagerer i forhold til B7 og C7. Det skyldes, at der forudsættes en kørehastighed på 120 km/t over sundet, mens der i de øvrige scenarier forudsættes 100 km/t.



Figur 4 Passagerer over Øresund pr. hverdagsdøgn 2035+

Tabel 15 viser passagerer over Øresund i Hovedalternativet og scenarie B6 fordelt over tidsbånd og retning ved hjælp af OTM. I kursiv angives fordeling af passagerer på de to strækninger, som er mellem Prags Boulevard og Malmø henholdsvis mellem Kløverparken og Malmø. Der er flest passagerer på den først nævnte strækning til og fra Prags Boulevard.

I OTM 6.1 fordeles passagerer over tidsbånd og retning på basis af den forudsatte tidsfordeling af turene i portzonefilerne og pivotering i forhold til "observeret" trafik i 2010. Der er knyttet stor usikkerhed til fordeling af passagerer på en Øresundsmetro efter tidsbånd og retning. Det skyldes for det først, at der ikke er nogen observeret trafik for Øresundsmetroen. For det andet kan store stigninger i passagertal medføre anden sammensætning af turformål, ligesom forskellig økonomisk udvikling på de to sider af sundet kan ændre forholdet mellem bolig-arbejdssteds-trafikken. Det kan resultere i en andeles retningsfordeling end i dag.

Tog	Tidsbånd	Hovedalternativ			B6		
		S-DK	DK-S	I alt	S-DK	DK-S	I alt
Øresundstog	Kl. 7-8	5.120	990	6.110	2.520	750	3.270
	Kl. 8-9	5.710	880	6.590	2.560	490	3.050
	Kl. 15-18	4.640	11.830	16.470	2.120	5.190	7.310
	Øvrigt	14.330	16.100	30.430	6.690	7.460	14.150
	Døgn	29.800	29.800	59.600	13.890	13.890	27.780
Metro	Kl. 7-8				3.470 2200/1270	320 220/100	3.790 2420/1370
	Kl. 8-9				4.240 2700/1540	540 350/190	4.780 3050/1730
	Kl. 15-18				3.440 2200/1240	8.940 5630/3310	12.380 7830/4550
	Øvrigt				10.300 6490/3810	11.650 7390/4260	21.950 13880/8070
	Døgn				21.450 13590/7860	21.450 13590/7860	42.900 27180/15720
I alt		29.800	29.800	59.600	35.340	35.340	70.680

Tabel 15 Passagerer i 2035+ over Øresund i scenarie Hovedalt. og B6 fordelt på tidsperioder (*Prags Boulevard-Malmø/Kløverparken-Malmø*)

Tabel 16-17 viser passagerer over Øresund i scenarierne B7, B8, C7 og C8. Der forudsættes i scenarie B7 og C7 og tilsvarende i scenarie B8 og C8 samme trafik over Øresund. Passagererne fordeles imidlertid lidt forskelligt mellem afgreningerne til og fra Prags Boulevard og til og fra Kløverparken. Det skyldes, at betjeningen af M6 er forskellig i B- og C-scenarierne.

Tog	Tidsbånd	B7			B8		
		S-DK	DK-S	I alt	S-DK	DK-S	I alt
Øresundstog	Kl. 7-8	2.120	710	2.830	1.900	690	2.590
	Kl. 8-9	2.080	430	2.510	1.810	400	2.210
	Kl. 15-18	1.730	4.190	5.920	1.520	3.620	5.140
	Øvrigt	5.540	6.140	11.680	4.880	5.400	10.280
	Døgn	11.470	11.470	22.940	10.110	10.110	22.220
Metro	Kl. 7-8	4.060 2580/1480	380 260/120	4.440 2590/2160	4.820 3060/1760	460 310/150	5.280 3370/1910
	Kl. 8-9	4.960 3160/1800	630 410/220	5.590 2020/1640	5.890 3750/2140	750 480/270	6.640 4230/2410
	Kl. 15-18	4.030 2580/1450	10.460 6590/3870	14.490 7350/6190	4.780 3060/1720	12.420 7830/4590	17.200 10890/6310
	Øvrigt	12.070 7600/4470	13.650 8660/4990	25.720 16260/9460	14.330 9030/5300	16.190 10280/5910	30.520 19310/11210
	Døgn	25.120 15920/9200	25.120 15920/9200	50.240 31840/18400	29.820 18900/10920	29.820 18900/10920	59.640 37800/21840
I alt		36.590	36.590	73.180	39.930	39.930	79.860

Tabel 16 Passagerer i 2035+ over Øresund i scenarie B7 og B8 fordelt på tidsperioder (*Prags Boulevard-Malmø/Kløverparken-Malmø*)

Tog	Tidsbånd	C7			C8		
		S-DK	DK-S	I alt	S-DK	DK-S	I alt
Øresundstog	Kl. 7-8	2.120	710	2.830	1.900	690	2.590
	Kl. 8-9	2.080	430	2.510	1.810	400	2.210
	Kl. 15-18	1.730	4.190	5.920	1.520	3.620	5.140
	Øvrigt	5.540	6.140	11.680	4.880	5.400	10.280
	Døgn	11.470	11.470	22.940	10.110	10.110	22.220
Metro	Kl. 7-8	4.060 <i>2560/1500</i>	380 <i>260/120</i>	4.440 <i>2820/1620</i>	4.820 <i>3040/1780</i>	460 <i>310/150</i>	5.280 <i>3350/1930</i>
	Kl. 8-9	4.960 <i>3130/1830</i>	630 <i>410/220</i>	5.590 <i>3540/2050</i>	5.890 <i>3720/2170</i>	750 <i>480/270</i>	6.640 <i>4200/2440</i>
	Kl. 15-18	4.030 <i>2550/1480</i>	10.460 <i>6550/3910</i>	14.490 <i>9100/5390</i>	4.780 <i>3030/1750</i>	12.420 <i>7780/4640</i>	17.200 <i>10810/6390</i>
	Øvrigt	12.070 <i>7560/4510</i>	13.650 <i>8580/5070</i>	25.720 <i>16140/9580</i>	14.330 <i>8960/5370</i>	16.190 <i>10180/6010</i>	30.520 <i>19140/11380</i>
	Døgn	25.120 <i>15800/9320</i>	25.120 <i>15800/9320</i>	50.240 <i>31600/18640</i>	29.820 <i>18750/11070</i>	29.820 <i>18750/11070</i>	59.640 <i>37500/22140</i>
I alt	36.590	36.590	73.180	39.930	39.930	79.860	

Tabel 17 Passagerer i 2035+ over Øresund i scenarie C7 og C8 fordelt på tidsperioder (Prags Boulevard-Malmø/Kløverparken-Malmø)

### 3.2. Overordnede nøgletal

Tabel 18 antal påstigere pr. kollektivt transportmiddel i Hovedstadsområdet pr. hverdagsdøgn 2035+. I tabel 19 er scenarierne sammenlignet med Hovedalternativet.

Transportmiddel	Hovedalt.	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
Bus	431.400	434.800	435.100	435.800	433.800	434.500
Metro	874.900	911.400	919.800	931.900	920.400	932.500
Letbane	89.300	88.800	88.800	89.000	89.100	89.300
S-tog*	501.300	505.300	506.100	507.800	505.800	507.600
Re- og fjerntog	299.600	267.000	262.200	259.900	262.100	259.700
Lokalbaner	29.100	29.100	29.100	29.100	29.100	29.100
Total	2.225.600	2.236.400	2.241.100	2.253.500	2.240.300	2.252.700

Tabel 18 Antal beregnede påstigere pr. hverdagsdøgn 2035+ i Hovedstadsområdet i Hovedalternativ og scenarier (\* Inkl. Lille Nord)

Transportmiddel	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
Bus	3.400	3.700	4.400	2.400	3.100
Metro	36.500	44.900	57.000	45.500	57.600
Letbane	-500	-500	-300	-200	0
S-tog*	4.000	4.800	6.500	4.500	6.300
Re- og fjerntog	-32.600	-37.400	-39.700	-37.500	-39.900
Lokalbaner	0	0	0	0	0
Total	10.800	15.500	27.900	14.700	27.100

Tabel 19 Forskel i antal påstigere pr. hverdagsdøgn 2035+ i scenarier i forhold til Hovedalternativ (\* Inkl. Lille Nord)

Der ses den største stigning i det samlede antal påstigere i forhold til Hovedalternativ i scenarie B8. Det skyldes linjeføringen og den større hastighed med Øresundsmetro, som tiltrækker flere passagerer mellem Sverige og Danmark.

Linjeføring af M6 påvirker antallet af påstigere. Linjeføringen i B-scenarierne medfører således flere påstigere end C-scenarierne. Det skyldes, at to linjeføringer giver forskelligt antal omstigere (se afsnit 3.3).

Passagerstigningen er større i B7 end B6, når metroen videreføres i Malmø.

Der ses i alle scenarier et skift fra regional- og fjern tog til metro. Det skyldes, at passagerer overflyttes fra Øresundstog til Øresundsmetro. Der er også stigninger for bus og S-tog i alle scenarier i forhold til Hovedalternativet. Det skyldes en videre transport i Hovedstadsområdet fra Øresundsmetroen.

Tabel 20 viser paskm pr. hverdagsdøgn 2035+ indenfor Hovedstadsområdet. Tabel 21 viser den største stigning i paskm indenfor Hovedstadsområdet i scenarie C8.

Transportmiddel	Hovedalt.	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
Bus	2,020	2,032	2,032	2,035	2,027	2,029
Metro	3,602	4,719	4,921	5,187	4,939	5,204
Letbane	0,370	0,370	0,370	0,371	0,369	0,370
S-tog*	5,574	5,605	5,611	5,628	5,607	5,624
Re- og fjern tog	9,585	8,538	8,383	8,304	8,386	8,306
Lokalbaner	0,452	0,453	0,453	0,453	0,453	0,453
Total	21,603	21,717	21,771	21,978	21,780	21,987

Tabel 20 Antal beregnede mio. paskm pr. hverdagsdøgn 2035+ i Hovedstadsområdet i Hovedalternativ og scenarier (\* Inkl. Lille Nord)

Transportmiddel	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
Bus	0,012	0,012	0,015	0,007	0,009
Metro	1,117	1,319	1,585	1,337	1,603
Letbane	0,001	0,001	0,001	-0,001	0,000
S-tog*	0,031	0,037	0,054	0,033	0,050
Re- og fjern tog	-1,047	-1,202	-1,282	-1,200	-1,279
Lokalbaner	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001
Total	0,114	0,168	0,375	0,177	0,384

Tabel 21 Forskel i mio. paskm pr. hverdagsdøgn 2035+ i scenarier i forhold til Hovedalternativ (\* Inkl. Lille Nord)

### 3.3. Passagerer

Antallet af påstigere afhænger af antal omstignere. Hvis der er mange omstignere, bliver antallet af påstigere større. Et stort antal påstigere er derfor ikke nødvendigvis en kvalitet. Det kan derfor være relevant at belyse antallet af rejser, hvor der tages højde for omstigninger.

Tabel 22 viser antallet af rejser pr. hverdagsdøgn 2035+ indenfor metrosystemet. I tabellen regnes en kollektiv tur fra punkt A til punkt B for én rejse uanset hvor mange omstigninger, der er under turen. Rejserne er vist for forskellige transportmiddelkombinationer hvori metro indgår, og resultaterne i scenarierne er sammenlignet med Hovedalternativet.

Der beregnes i scenarie B8 en stigning på 37.800 passager pr. hverdagsdøgn i metrosystemet i forhold til Hovedalternativet. Der beregnes til sammenligning i tabel 19 en stigning på 57.000 påstigere i scenarie B8 i forhold til Hovedalternativet. Det viser, at der er et betydeligt antal omstigninger knyttet til de nye rejsende over Øresund.

Tabel 23 viser forskel i metrorejser mellem scenarier og Hovedalternativ. Det ses, at der beregnes  $41.717 - 37.786 = 3.931$  flere passagerer i scenarie C8 end i scenarie B8. Tabel 19 viser til sammenligning en forskel på 600 påstigere pr. hverdagsdøgn mellem de to scenarier. Det viser for det første, at der er flere metro-omstignere i scenarie B8 end i scenarie C8. For det andet viser beregning, at linjeføringen i scenarie C8 er bedre til at tiltrække passagerer end linjeføringen i scenarie B8.

transportmiddel	2035+	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
Metro	367.304	390.517	395.001	400.764	395.974	401.736



Bus - Metro	53.223	56.202	56.648	57.222	56.367	56.942
S-tog - Metro	140.832	14.8368	149.881	151.826	151.610	153.550
Re-tog - Metro	87.168	77.450	76.052	75.470	76.273	75.690
Bus - S-tog - Metro	15.976	17.027	17.241	17.517	17.283	17.557
Bus - Letbane - Metro	975	725	725	725	987	987
Bus - Lokalbane - Metro	101	96	96	96	93	93
Bus - Re-tog - Metro	16.164	16.400	16.462	16.587	16.734	16.858
S-tog - Letbane - Metro	3.040	3.286	3.337	3.402	3.583	3.646
S-tog - Lokalbane - Metro	3.371	3.538	3.564	3.597	3.612	3.645
S-tog - Re-tog - Metro	3.27	161	153	149	120	116
Re-tog - Letbane - Metro	2.958	2.536	2.530	2.550	2.571	2.590
Re-tog - Lokalbane - Metro	1.227	1.228	1.231	1.235	1.240	1.244
Øvrige Metrorejser	20.923	20.079	20.148	20.237	20.553	20.652
<b>Total</b>	<b>713.590</b>	<b>737.611</b>	<b>743.069</b>	<b>751.377</b>	<b>747.000</b>	<b>755.307</b>

Tabel 22 Antal rejser i metrosystemet pr. hverdagsdøgn 2035+ i Hovedalternativ og scenarier

transportmiddel	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
Metro	23.213	27.697	33.460	28.669	34.432
Bus - Metro	2.978	3.425	3.999	3.143	3.719
S-tog - Metro	7.536	9.049	10.994	10.778	12.717
Re-tog - Metro	-9.719	-11.117	-11.698	-10.895	-11.478
Bus - S-tog - Metro	1.050	1.265	1.541	1.307	1.580
Bus - Letbane - Metro	-250	-250	-250	12	12
Bus - Lokalbane - Metro	-5	-5	-5	-8	-8
Bus - Re-tog - Metro	236	298	423	571	695
S-tog - Letbane - Metro	246	297	362	543	606
S-tog - Lokalbane - Metro	168	193	226	242	275
S-tog - Re-tog - Metro	-166	-174	-178	-207	-211
Re-tog - Letbane - Metro	-422	-428	-408	-388	-368
Re-tog - Lokalbane - Metro	1	4	8	14	18
Øvrige Metrorejser	-845	-776	-687	-371	-272
<b>Total</b>	<b>24.021</b>	<b>29.479</b>	<b>37.786</b>	<b>33.409</b>	<b>41.717</b>

Tabel 23 Forskel i antal rejser i metrosystemet pr. hverdagsdøgn 2035+ i scenarier i forhold til Hovedalternativ

### 3.4. Påstigere på stationer

#### 3.4.1. Eksisterende metro

Tabel 24 viser antal påstigere pr. hverdagsdøgn fordelt på stationer på den eksisterende metro. Forskel i scenarier i forhold til Hovedalternativ fremgår af tabel 25.

Der ses den største stigning i påstigere på den eksisterende metro i scenarie B8, som skyldes et stort antal passagerer med Øresundsmetroen. Den mindste stigning i påstigere beregnes i scenarie C7. Det skyldes, at linjeføringen på M6, som påvirker omstigninger mellem M6 og den eksisterende metro.

Den største stigning forekommer ved Amagerbro og skyldes omstigninger fra Øresundsmetroen til den indre by. Der er fald i påstigere ved Københavns Lufthavn og Ørestad i forhold til Hovedalternativet. Det skyldes overflytning af passagerer fra Øresundstog til Øresundsmetro, idet rejsende fra Sverige eksempelvis vælger Øresundsmetroen til den indre by fremfor Øresundstoget med skift til metro.

Station	Hovedalt.	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
---------	-----------	--------	--------	--------	--------	--------

Vanløse	16.080	16.241	16.255	16.281	16.183	16.209
Flintholm	10.694	11.026	11.045	11.077	10.879	10.905
Lindevang	8.354	8.390	8.400	8.423	8.380	8.403
Fasanvej	8.814	8.880	8.890	8.913	8.865	8.888
Frederiksberg	18.908	19.058	19.097	19.147	19.078	19.129
Forum	9.753	10.337	10.485	10.677	10.076	10.262
Nørreport	33.892	33.987	34.016	34.056	33.750	33.790
Kongens Nytorv	46.225	46.551	46.558	46.630	46.143	46.215
Christianshavn	28.242	28.093	28.108	28.153	28.056	28.101
Islands Brygge	12.159	12.442	12.549	12.704	12.533	12.687
DR Byen	12.104	12.110	12.117	12.139	12.112	12.134
Sundby	1.705	1.703	1.704	1.707	1.703	1.707
Bella Center	9.034	9.053	9.053	9.063	9.049	9.059
Ørestad	22.887	22.525	22.497	22.524	22.482	22.508
Vestamager	8.166	8.147	8.148	8.168	8.144	8.164
Amagerbro	12.770	14.110	14.350	14.681	14.682	15.011
Lergravsparken	6.976	6.883	6.874	6.875	6.873	6.874
Øresund	7.224	7.251	7.251	7.261	7.248	7.257
Amager Strand	2.487	2.490	2.489	2.492	2.492	2.495
Femøren	1.742	1.736	1.735	1.738	1.736	1.739
Kastrup	2.572	2.590	2.593	2.598	2.596	2.601
Lufthavnen	20.612	19.575	19.388	19.325	19.480	19.417
I alt	301.398	303.178	303.601	304.631	302.539	303.553

Tabel 24 Beregnede påstigere pr. hverdagsdøgn i 2035+ på den eksisterende metro i Hovedalternativ og scenarier

Station	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
Vanløse	161	174	200	102	128
Flintholm	333	352	383	185	211
Lindevang	36	46	69	26	49
Fasanvej	66	76	99	51	74
Frederiksberg	150	189	239	171	221
Forum	584	732	924	323	509
Nørreport	95	124	164	-141	-101
Kongens Nytorv	326	333	405	-82	-10
Christianshavn	-149	-134	-89	-186	-141
Islands Brygge	283	389	545	374	528
DR Byen	6	13	35	8	29
Sundby	-2	-2	2	-2	1
Bella Center	18	19	29	15	25
Ørestad	-362	-390	-363	-405	-378
Vestamager	-19	-18	2	-22	-2
Amagerbro	1.340	1.580	1.911	1.913	2.242
Lergravsparken	-93	-102	-101	-102	-102
Øresund	27	27	37	24	33
Amager Strand	3	2	5	5	8
Femøren	-6	-7	-4	-6	-3
Kastrup	18	21	25	24	29
Lufthavnen	-1.037	-1.224	-1.287	-1.132	-1.195
I alt	1.780	2.203	3.234	1.141	2.155

Tabel 25 Forskel i påstigere pr. hverdagsdøgn i 2035+ på den eksisterende metro i scenarier i forhold til Hovedalternativ

## 3.4.2. Cityring (M3) og Sydhavnsmetro (M4)

Tabel 26 viser antal påstigere pr. hverdagsdøgn i 2035+ fordelt på stationer på Cityring (M3) og Sydhavnsmetro (M4). Tabel 27 viser forskel i påstigere i forhold til Hovedalternativ.

Den største stigning i forhold til Hovedalternativet forekommer i scenarie B8 og skyldes som tidligere nævnt, at der i scenariet forudsættes et stort antal metropassagerer over Øresund.

Den mindste stigning i påstigere på Cityring og Sydhavnsmetro beregnes i scenarie C7. Det skyldes forskel i betjening af M6 i forhold til de øvrige scenarier. Der er en bedre betjening af Bellahøj-grenen i det scenarie end i de øvrige scenarier. Det medfører en mindre overflytning fra M6 til Cityring i korridoren mellem København H og Skjolds Plads, hvor de to linjer løber parallelt.

Station	Hovedalt.	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
København H	66.297	66.690	66.757	67.102	66.197	66.539
Rådhuspladsen	13.113	13.439	13.485	13.555	13.450	13.519
Gammel Strand	21.154	21.377	21.419	21.495	21.380	21.456
Kongens Nytorv	51.695	52.708	52.771	52.863	52.646	52.737
Marmorkirken	13.325	13.484	13.510	13.561	13.451	13.502
Østerport	26.793	29.190	29.493	29.883	28.569	28.951
Trianglen	10.746	11.129	11.141	11.165	11.066	11.091
Poul H. Plads	12.008	12.082	12.100	12.137	12.100	12.137
Vibenshus Runddel	8.005	8.186	8.203	8.230	8.199	8.223
Skjolds Plads	5.147	5.069	5.070	5.072	4.617	4.617
Nørrebro	20.701	21.855	21.860	21.879	20.506	20.524
Nørrebros Runddel	8.374	8.519	8.516	8.524	8.497	8.505
Nuucks Plads	6.622	6.673	6.679	6.697	6.668	6.686
Aksel Møllers Have	9.009	9.059	9.067	9.087	9.034	9.054
Frederiksberg	16.104	15.967	15.955	15.967	15.939	15.951
Frederiksberg Alle	12.583	12.669	12.684	12.717	12.671	12.704
Enghave Plads	15.809	15.959	15.984	16.038	15.975	16.029
Nordhavn	7.965	8.055	8.062	8.074	7.996	8.008
v/Orientkaj	5.663	5.721	5.733	5.760	5.750	5.776
v/Levantkaj	3.665	3.673	3.675	3.678	3.670	3.673
v/Krydstogtkaj	4.278	4.297	4.301	4.310	4.302	4.311
v/Station 8	2.491	2.499	2.500	2.503	2.501	2.504
v/Fiskerikaj	3.007	3.024	3.028	3.035	3.030	3.037
v/Havneholmen	9.270	9.331	9.357	9.404	9.349	9.396
v/Frederiksholmsløb	5.799	5.794	5.799	5.810	5.798	5.808
v/Slusen	5.984	6.026	6.038	6.063	6.036	6.061
Mozarts Plads	6.288	6.301	6.307	6.320	6.305	6.318
Ny Ellebjerg	7.466	7.631	7.655	7.688	7.623	7.656
Total	379.360	386.408	387.147	388.617	383.323	384.772

Tabel 26 Beregnede påstigere pr. hverdagsdøgn 2035+ på Cityring (M3) og Sydhavnsmetro (M4) i Hovedalternativ og scenarier

Station	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
København H	393	460	805	-100	242
Rådhuspladsen	326	372	441	337	406
Gammel Strand	224	265	341	226	302
Kongens Nytorv	1.013	1.076	1.168	951	1.042
Marmorkirken	159	185	236	126	178
Østerport	2.397	2.700	3.089	1.776	2.158

Triangeln	383	395	420	321	345
Poul H. Plads	73	92	128	92	128
Vibenshus Runddel	182	198	226	194	218
Skjolds Plads	-78	-77	-76	-530	-530
Nørrebro	1.154	1.160	1.178	-195	-177
Nørrebros Runddel	146	142	150	123	131
Nuuxs Plads	50	57	75	46	64
Aksel Møllers Have	50	58	78	25	45
Frederiksberg	-137	-149	-137	-165	-153
Frederiksberg Alle	87	101	134	89	122
Enghave Plads	150	175	230	166	220
Nordhavn	89	97	109	30	42
v/Orientkaj	58	70	97	86	113
v/Levantkaj	8	10	13	5	8
v/Krydstogtkaj	19	23	33	24	33
v/Station 8	8	9	12	10	13
v/Fiskerikaj	18	21	28	23	30
v/ Havneholmen	61	87	133	79	125
v/Frederiksholmsløb	-6	0	10	-2	9
v/Slusen	42	54	79	52	77
Mozarts Plads	13	19	31	16	29
Ny Ellebjerg	165	189	222	158	191
Total	7.048	7.788	9.257	3.963	5.413

Tabel 27 Forskel i påstigere pr. hverdagsdøgn 2035+ på Cityring (M3) og Sydhavnsmetro (M4) i scenarier i forhold til Hovedalternativ

### 3.4.3. M6 og Øresundsmetro

Tabel 28 viser antal påstigere pr. hverdagsdøgn i 2035+ på M6. Forskel i antal påstigere i scenarier i forhold til Hovedalternativ fremgår af tabel 29.

Det største antal påstigere beregnes i scenarie C8. Det skyldes en bedre betjening af Bellahøj-greneren i C-scenarierne i forhold til B-scenarierne og større antal ture over Øresund. Der ses således større fald i antal påstigere på stationer fra Bellahøj til Skjolds Plads i scenarie B6, B7 og B8 i forhold til Hovedalternativ. I scenarie C7 og C8 er der på strækningen kun mindre forskelle i forhold til Hovedalternativet.

Der er i scenarie C7 og C8 et større fald i påstigere ved Rigshospitalet sammenlignet med de tre andre scenarier. Det skyldes omstigninger, som er nødvendige i Hovedalternativet og scenarierne B6, B7 og B8, mens det ikke er tilfældet i scenarie C7 og C8 på grund af den anden betjening af M6. Der er i alle scenarier store stigninger ved Østerport og København H, som er de primære omstigningsstationer til Øresundsmetroen (se også afsnit 3.6).

Antallet af påstigere er en kombination af rejser internt i Hovedstadsområdet og rejser over Øresund. I afsnit 3.6 belyses rejser over Øresund. Der beregnes eksempelvis ca. 33.000 påstigere pr. hverdagsdøgn i scenarie C8, som stammer fra rejser over Øresund. Der er derfor  $214.000 - 33.000 = 181.000$  påstigere fra interne rejser i Hovedstadsområdet, hvilket er mindre end Hovedalternativets 194.000 påstigere. Det skyldes dels, at Hovedalternativet bedre betjener interne rejsende i Hovedstadsområdet, og dels, at der i scenarierne flyttes passagerer fra Øresundstog til Øresundsmetro, som påvirker rutevalget i Hovedstadsområdet.

Station	Hovedalt.	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
Bellahøj	14.253	12.013	12.037	12.091	14.089	14.150
Bispebjerg Hospital	9.043	7.469	7.495	7.544	9.033	9.094
Bispebjerg	4.617	3.278	3.298	3.336	4.547	4.595

Skjolds Plads	7.705	5.599	5.615	5.648	7.268	7.310
Rigshospitalet	18.865	16.823	17.245	17.825	14.129	14.815
Stengade	9.812	10.353	10.435	10.552	10.252	10.340
Forum	8.171	9.387	9.605	9.899	9.104	9.387
København H	48.417	54.814	56.002	57.672	55.112	56.772
Islands Brygge	19.659	20.747	20.971	21.277	20.942	21.247
Amagerbro	22.820	24.572	24.947	25.431	25.756	26.238
Prags Boulevard	6.547	6.563	6.602	6.655	6.634	6.686
Kløverparken	3.448	3.360	3.366	3.377	3.381	3.391
Refshaleøen	9.641	9.722	9.752	9.802	9.824	9.874
Østerport	11.157	15.669	16.548	17.679	19.315	20.434
<b>Total</b>	<b>194.156</b>	<b>200.369</b>	<b>203.919</b>	<b>208.787</b>	<b>209.385</b>	<b>214.334</b>

Tabel 28 Beregnede påstigere pr. hverdagsdøgn i 2035+ på M6 i Hovedalternativ og scenarier

Station	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
Bellahøj	-2.240	-2.215	-2.162	-164	-103
Bispebjerg Hospital	-1.574	-1.548	-1.499	-9	51
Bispebjerg	-1.339	-1.319	-1.282	-70	-22
Skjolds Plads	-2.106	-2.090	-2.057	-437	-395
Rigshospitalet	-2.042	-1.620	-1.040	-4.736	-4.050
Stengade	541	623	739	440	528
Forum	1.216	1.434	1.728	933	1.215
København H	6.397	7.585	9.255	6.695	8.356
Islands Brygge	1.088	1.311	1.618	1.283	1.588
Amagerbro	1.752	2.127	2.611	2.935	3.417
Prags Boulevard	16	55	108	87	140
Kløverparken	-88	-82	-72	-68	-57
Refshaleøen	81	111	161	183	233
Østerport	4.512	5.390	6.521	8.158	9.276
<b>Total</b>	<b>6.213</b>	<b>9.763</b>	<b>14.631</b>	<b>15.229</b>	<b>20.178</b>

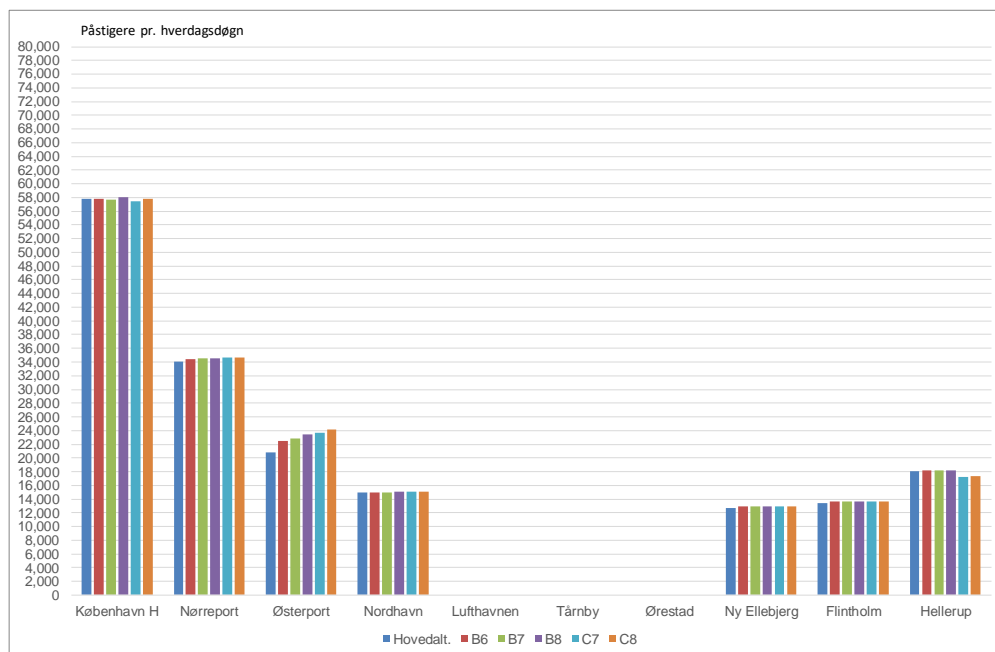
Tabel 29 Forskel i påstigere pr. hverdagsdøgn i 2035+ på M6 i scenarier i forhold til Hovedalternativ

#### 3.4.4. S-tog og regionaltog

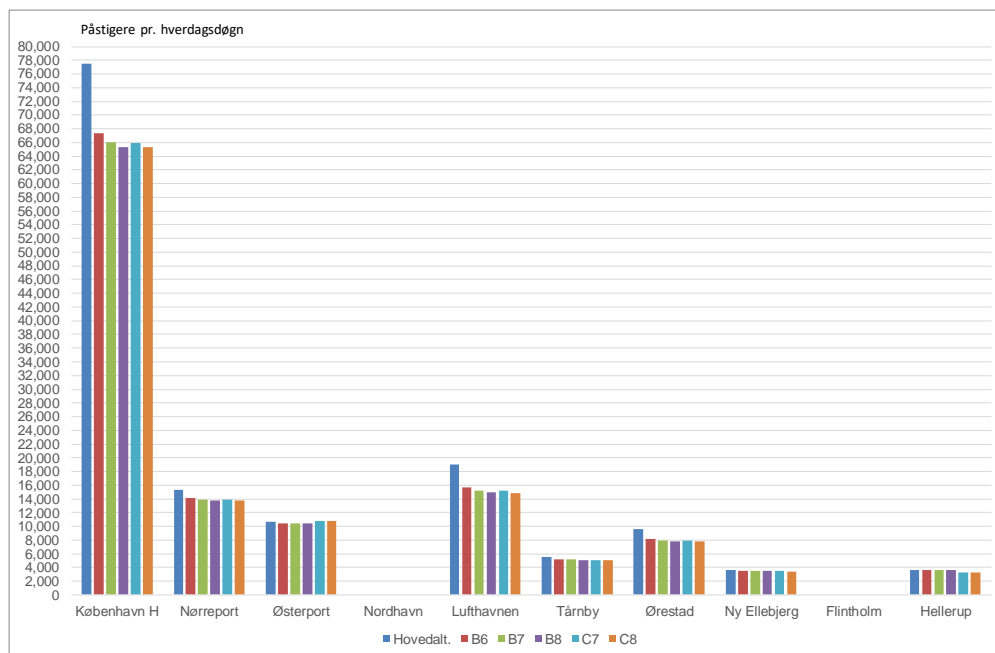
Figur 5-6 viser antal påstigere pr. hverdagsdøgn på 10 udvalgte større S-togs- og regionaltogetsstationer i Hovedstadsområdet.

Figur 5 viser antal påstiger på S-togsstationer. Der er ikke nogen S-togsbetjening af Lufthavnen, Tårnby og Ørestad. Figuren antyder et større antal påstigere ved Østerport i forhold til Hovedalternativet. Det skyldes omstigninger fra Øresundsmetroen. Der er et fald påstigere ved Hellerup i scenarie C7 og C8 i forhold til Hovedalternativet, hvilket formodentlig skyldes en mindre brug af den nordligste del af Ringbanen på grund af den anderledes betjening af M6 i det scenarie.

Figur 6 viser antal påstigere pr. hverdagsdøgn i 2035+ på de samme 10 udvalgte stationer i Hovedstadsområdet. Der er ikke nogen regionaltogetsbetjening af Nordhavn og Flintholm. Der beregnes store fald i påstigere ved København H, Ørestad og Lufthavnen i forhold til Hovedalternativet. Det skyldes overflytning af passagerer fra Øresundstog til Øresundsmetro.



Figur 5 Antal beregnede påstigere med S.tog pr. hverdagsdøgn 2035+ på større togstationer i Hovedstadsområdet



Figur 6 Antal beregnede påstigere med regional- og fjerntog pr. hverdagsdøgn 2035+ på større togstationer i Hovedstadsområdet

### 3.5. Strækningsbelastninger

#### 3.5.1. Eksisterende metro

Tabel 30 viser antal passagerer pr. strækning pr. hverdagsdøgn 2035+ på den eksisterende metro. Forskel mellem scenarier og Hovedalternativ fremgår af tabel 31.

Der ses i alle scenarie aflastninger af grenen mod Lufthavnen. Det skyldes, at rejsende fra Sverige vælger at benytte Øresundsmetroen til den indre by fremfor Øresundsmetro i kombination med den eksisterende metro. Der beregnes til gengæld stigninger på Frederiksberg-grenen og i Ørestad. Det skyldes videre befordring fra Øresundsmetroen ved skift ved Forum og Islands Brygge.

Strækning	Hovedalt.	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
Vanløse-Flintholm	32.161	32.483	32.509	32.562	32.366	32.417
Flintholm-Lindevang	51.154	52.107	52.171	52.286	51.703	51.807
Lindevang-Fasanvej	63.221	64.201	64.286	64.446	63.779	63.928
Fasanvej-Frederiksberg	75.899	77.000	77.106	77.313	76.550	76.746
Frederiksberg-Forum	83.629	85.152	85.337	85.645	84.754	85.051
Forum-Nørreport	86.103	85.232	85.144	85.105	84.163	84.124
Nørreport-Kgs. Nytorv	114.368	114.279	114.233	114.242	113.385	113.395
Kgs. Nytorv-Christianshavn	167.402	168.193	168.160	168.315	167.169	167.322
Christianshavn-Islands Br.	83.688	83.782	83.782	83.782	83.757	83.757
Islands Br.-Universitet	93.942	94.877	95.091	95.400	95.037	95.345
Universitet-Sundby	75.319	75.781	75.910	76.136	75.865	76.090
Sundby-Bella Center	73.586	73.950	74.062	74.272	74.018	74.227
Bella Center-Ørestad	57.508	57.475	57.531	57.689	57.496	57.653
Ørestad-Vestamager	16.332	16.294	16.295	16.336	16.287	16.328
Christianshavn-Amagerbro	74.502	75.001	74.998	75.245	74.106	74.351
Amagerbro-Lergravsparken	74.184	73.191	72.974	72.989	73.175	73.189
Lergravsparken-Øresund	63.510	62.245	61.981	61.958	62.179	62.156
Øresund-Amager Strand	52.110	50.444	50.127	50.056	50.328	50.257
Amager Strand-Femøren	48.502	46.674	46.336	46.246	46.529	46.439
Femøren-Kastrup	46.075	44.110	43.751	43.642	43.941	43.832
Kastrup-Lufthavnen	41.223	39.150	38.775	38.650	38.959	38.834

Tabel 30 Beregnede strækningbelastninger pr. hverdagsdøgn i 2035+ på den eksisterende metro i Hovedalternativ og scenarier

Strækning	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
Vanløse-Flintholm	322	348	401	205	256
Flintholm-Lindevang	953	1.017	1.132	549	653
Lindevang-Fasanvej	980	1.065	1.225	558	707
Fasanvej-Frederiksberg	1.101	1.207	1.414	651	847
Frederiksberg-Forum	1.523	1.708	2.016	1.125	1.422
Forum-Nørreport	-871	-959	-998	-1.940	-1.979
Nørreport-Kgs. Nytorv	-89	-135	-126	-983	-973
Kgs. Nytorv-Christianshavn	791	758	913	-233	-80
Christianshavn-Islands Br.	94	94	94	69	69
Islands Br.-Universitet	935	1.149	1.458	1.095	1.403
Universitet-Sundby	462	591	817	546	771
Sundby-Bella Center	364	476	686	432	641
Bella Center-Ørestad	-33	23	181	-12	145
Ørestad-Vestamager	-38	-37	4	-45	-4
Christianshavn-Amagerbro	499	496	743	-396	-151
Amagerbro-Lergravsparken	-993	-1.210	-1.195	-1.009	-995
Lergravsparken-Øresund	-1.265	-1.529	-1.552	-1.331	-1.354
Øresund-Amager Strand	-1.666	-1.983	-2.054	-1.782	-1.853
Amager Strand-Femøren	-1.828	-2.166	-2.256	-1.973	-2.063
Femøren-Kastrup	-1.965	-2.324	-2.433	-2.134	-2.243
Kastrup-Lufthavnen	-2.073	-2.448	-2.573	-2.264	-2.389

Tabel 31 Forskel i strækningbelastninger pr. hverdagsdøgn i 2035+ på den eksisterende metro i scenarier i forhold til Hovedalternativ

## 3.5.2. Cityring (M3) og Sydhavnsmetro (M4)

Tabel 32 viser antal passagerer pr. strækning pr. hverdagsdøgn i 2035+ på Cityring (M3) og Sydhavnsmetro (M4). Forskel i scenarier i forhold til Hovedalternativ fremgår af tabel 33.

Der ses systematiske forskelle i strækningsbelastning mellem B-scenarierne og C-scenarierne. Det skyldes som tidligere nævnt en forskellig betjening af M6.

Der er på nær strækningen mellem København H og Kongens Nytorv flere passagerer i B-scenarierne end i Hovedalternativet. Det skyldes færre omstignere fra Øresundstog ved København H og omstignere fra Øresundsmetro ved Østerport.

Der beregnes i C-scenarierne færre passagerer på strækning mellem Trianglen og Nørrebro end i Hovedalternativ og de øvrige scenarier. Det skyldes den anden betjening af M6.

Strækning	Hoved-alt.	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
København H-Rådhusplads	109.081	107.985	107.933	108.093	107.578	107.737
Rådhuspladsen-Gammel Str.	107.561	105.930	105.787	105.808	105.379	105.399
Gammel Str.-Kgs. Nytorv	109.284	107.807	107.582	107.451	106.993	106.862
Kgs. Nytorv-Marmorkirken	117.142	119.303	119.262	119.350	118.930	119.016
Marmorkirken-Østerport	110.306	113.469	113.585	113.837	113.179	113.429
Østerport-Trianglen	66.703	69.798	69.937	70.174	66.485	66.710
Trianglen-P.H. Plads	53.597	56.106	56.222	56.410	52.414	52.589
P.H. Plads-Vibenshus Runddel	40.892	43.042	43.121	43.235	39.379	39.482
Vibenshus Runddel-Skjolds Pl.	29.537	31.140	31.187	31.246	27.488	27.543
Skjolds Pl.-Nørrebro	22.332	23.006	23.049	23.106	21.002	21.057
Nørrebro-Nørrebros Runddel	17.624	19.157	19.124	19.104	18.468	18.448
Nørrebros Runddel-Nuucs Pl.	26.457	28.092	28.051	28.048	27.444	27.441
Nuucs Plads-Aksel M. Have	35.842	37.505	37.477	37.511	36.854	36.887
Aksel M. Have-Frederiksberg	50.784	52.495	52.482	52.555	51.801	51.873
Frederiksberg-Frb. Alle.	59.815	60.998	60.960	61.058	60.300	60.396
Frb. Alle.-Enghave Pl.	74.303	75.531	75.521	75.685	74.840	75.003
Enghave Pl.-København H	91.473	92.856	92.897	93.170	92.210	92.480
Østerport-Nordhavn	37.429	37.817	37.879	38.003	37.890	38.013
Nordhavn-Orientkaj	37.042	37.263	37.309	37.409	37.338	37.437
v/Orientkaj-v/Levantkaj	26.515	26.620	26.642	26.688	26.638	26.684
v/Levantkaj-v/Krydstogtkaj	19.369	19.458	19.477	19.517	19.484	19.523
v/Krydstogtkaj-v/Station 8	10.981	11.032	11.043	11.063	11.048	11.068
v/Station 8-v/Fiskerikaj	6.013	6.048	6.056	6.070	6.059	6.073
København H-v/Havneholm	54.877	55.335	55.479	55.736	55.414	55.670
v/Havneholm-v/Frederiksholm	42.164	42.503	42.597	42.760	42.546	42.709
v/Frederiksholm-v/Slusen	32.770	33.123	33.206	33.348	33.158	33.300
v/Slusen-Mozarts Plads	22.944	23.248	23.308	23.399	23.242	23.333
Mozarts Plads-Ny Ellebjerg	14.931	15.262	15.310	15.376	15.247	15.313

Tabel 32 Beregnede strækningsbelastninger pr. hverdagsdøgn i 2035+ på Cityring (M3) og Sydhavnsmetro (M4) i Hovedalternativ og scenarier

Strækning	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
København H-Rådhusplads	-1.096	-1.148	-988	-1.503	-1.344
Rådhuspladsen-Gammel Str.	-1.631	-1.774	-1.753	-2.182	-2.162
Gammel Str.-Kgs. Nytorv	-1.477	-1.702	-1.833	-2.291	-2.422
Kgs. Nytorv-Marmorkirken	2.161	2.120	2.208	1.788	1.874
Marmorkirken-Østerport	3.163	3.279	3.531	2.873	3.123



Østerport-Trianglen	3.095	3.234	3.471	-218	7
Trianglen-P.H. Plads	2.509	2.625	2.813	-1.183	-1.008
P.H. Plads-Vibenshus Runddel	2.150	2.229	2.343	-1.513	-1.410
Vibenshus Runddel-Skjolds Pl.	1.603	1.650	1.709	-2.049	-1.994
Skjolds Pl.-Nørrebro	674	717	774	-1.330	-1.275
Nørrebro-Nørrebros Runddel	1.533	1.500	1.480	844	824
Nørrebros Runddel-Nuucs Pl.	1.635	1.594	1.591	987	984
Nuucs Plads-Aksel M. Have	1.663	1.635	1.669	1.012	1.045
Aksel M. Have-Frederiksberg	1.711	1.698	1.771	1.017	1.089
Frederiksberg-Frb. Alle.	1.183	1.145	1.243	485	581
Frb. Alle.-Enghave Pl.	1.228	1.218	1.382	537	700
Enghave Pl.-København H	1.383	1.424	1.697	737	1.007
Østerport-Nordhavn	388	450	574	461	584
Nordhavn-Orientkaj	221	267	367	296	395
v/Orientkaj-v/Levantkaj	105	127	173	123	169
v/Levantkaj-v/Krydstogtkaj	89	108	148	115	154
v/Krydstogtkaj-v/Station 8	51	62	82	67	87
v/Station 8-v/Fiskerikaj	35	43	57	46	60
København H-v/Havneholm	458	602	859	537	793
v/Havneholm-v/Frederiksholm	339	433	596	382	545
v/Frederiksholm-v/Slusen	353	436	578	388	530
v/Slusen-Mozarts Plads	304	364	455	298	389
Mozarts Plads-Ny Ellebjerg	331	379	445	316	382

Tabel 33 Forskel i strækingsbelastninger pr. hverdagsdøgn i 2035+ på Cityring (M3) og Sydhavnsmetro (M4) i scenarier i forhold til Hovedalternativ

### 3.5.3. M6 og Øresundsmetro

Tabel 34 viser antal passagerer pr. strækning pr. hverdagsdøgn i 2035+ på M6 og Øresundsmetro. Forskel i scenarier i forhold til Hovedalternativ fremgår af tabel 35.

Der er sammenlignet med Hovedalternativet især store stigninger mellem København H og Prags Boulevard samt mellem Refshaleøen og Østerport. Det skyldes, at Øresundsmetro fletter ind og ud ved Prags Boulevard og Kløverparken.

Der beregnes et fald i passagerbelastningen mellem Prags Boulevard og Kløvermarken. Det skyldes, at der mellem de to stationer skabes et "hul" ved integration mellem Øresundsmetro. Der er reelt flere på dele af strækningen, da togene fra Sverige fletter ind. Tabellerne viser belastninger på de to afgreninger mod Sverige.

Der er som tidligere nævnt færre afgange på Bellahøj-grenen i scenarie B6, B7 og B8 i forhold til Hovedalternativet. Det medfører færre passagerer på strækningen.

Der er i alle scenarie færre passagerer på strækningen mellem Rigshospitalet og København H end i Hovedalternativet. Det skyldes, at rejsende i scenarie med Øresundsmetro kan rejse den anden vej rundt uden omstigning. Eksempelvis kan rejsende fra Stengade til Refshaleøen i scenarie med Øresundsmetro vælge at rejse via Østerport uden omstigning. I Hovedalternativet kræver den rejse en omstigning, hvorfor de formentlig vælger at rejse via København H.

Bilag 1-5 viser en kortoptegning af forskel i passagerbelastning mellem scenarierne og Hovedalternativ for alle metrostrækninger. Der bemærkes store forskelle i belastning mellem Stengade og Rigshospitalet, idet den ene gren har et stort fald i forhold til Hovedalternativet, mens den anden gren har en tilsvarende stor stigning. Det skyldes linjeføring omkring Rigshospitalet, som ændres ved introduktion af Øresundsmetroen.

Strækning	Hovedalt.	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
Bellahøj - Bispebjerg Hos.	28.505	24.026	24.075	24.181	28.178	28.300

Bispebjerg Hos. - Bispebjerg	42.676	35.731	35.833	36.036	42.221	42.465
Bispebjerg - Skjolds Pl.	48.369	39.807	39.950	40.228	48.308	48.648
Skjolds Pl. - Rigshospitalet	58.965	47.894	48.069	48.412	58.290	58.714
Rigshospitalet - Stengade	69.587	66.478	66.370	66.448	64.524	64.543
Stengade - Forum	78.000	71.352	71.017	70.824	69.484	69.289
Forum - København H	79.825	74.656	74.756	75.153	73.835	74.206
København H - Islands Br.	79.879	94.741	97.973	102.143	97.166	101.297
Islands Br. - Amagerbro	58.461	77.121	80.913	85.765	80.121	84.931
Amagerbro - Prags Bl.	30.588	46.243	50.800	56.632	48.304	54.090
Prags Bl. - Kløverparken	24.670	12.520	12.513	12.509	13.320	13.317
Kløverparken - Refshaleøen	21.803	26.867	29.526	32.943	31.503	34.966
Refshaleøen - Østerport	20.929	37.889	40.422	43.701	42.717	46.043
Østerport - Rigshospitalet	9.970	22.355	23.122	24.135	17.540	18.628
Malmø – Prags Boulevard	-	27.178	31.838	37.791	31.591	37.498
Malmø – Kløverparken	-	15.722	18.400	21.842	18.647	22.135

Tabel 34 Beregnede strækingsbelastninger pr. hverdagsdøgn i 2035+ på M6 og Øresundsmetro i Hovedalternativ og scenarier

Strækning	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
Bellahøj - Bispebjerg Hos.	-4.479	-4.430	-4.324	-327	-205
Bispebjerg Hos. - Bispebjerg	-6.945	-6.843	-6.640	-455	-211
Bispebjerg - Skjolds Pl.	-8.562	-8.419	-8.141	-61	279
Skjolds Pl. - Rigshospitalet	-11.071	-10.896	-10.553	-675	-251
Rigshospitalet - Stengade	-3.109	-3.217	-3.139	-5.063	-5.044
Stengade - Forum	-6.648	-6.983	-7.176	-8.516	-8.711
Forum - København H	-5.169	-5.069	-4.672	-5.990	-5.619
København H - Islands Br.	14.862	18.094	22.264	17.287	21.418
Islands Br. - Amagerbro	18.660	22.452	27.304	21.660	26.470
Amagerbro - Prags Bl.	15.655	20.212	26.044	17.716	23.502
Prags Bl. - Kløverparken	-12.150	-12.157	-12.161	-11.350	-11.353
Kløverparken - Refshaleøen	5.064	7.723	11.140	9.700	13.163
Refshaleøen - Østerport	16.960	19.493	22.772	21.788	25.114
Østerport - Rigshospitalet	12.385	13.152	14.165	7.570	8.658

Tabel 35 Forskel i strækingsbelastninger pr. hverdagsdøgn i 2035+ på M6 og Øresundsmetro i scenarier i forhold til Hovedalternativ

### 3.5.4. S-tog og regionaltog

Tabel 36 viser antal passagerer pr. hverdagsdøgn på udvalgte strækninger på S-togsnettet samt på regional- og fjernstogstogsnettet. Forskel i strækingsbelastninger mellem scenarier og Hovedalternativ fremgår af tabel 37.

Der beregnes for regionaltog store fald i belastninger på strækning mellem Ørestad og Malmø. Der skyldes overflytning af passagerer til Øresundsmetro.

Der beregnes for S-tog mindre belastninger på strækning mellem København H og Østerport. Det skyldes igen en overflytning til Øresundsmetroen. Derudover beregnes for de fleste S-togsstrækninger stigende passagerbelastninger på grund af videre transport fra Øresundsmetroen (se f.eks. tabel 44).

Tog	Strækning	Hovedalt.	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
S-tog	Dyssegård-Emdrup	30.094	30.681	30.749	30.888	30.523	30.657
	Emdrup-Ryparken	33.371	34.150	34.228	34.385	33.784	33.935
	Ryparken-Svanemøllen	36.854	37.817	37.915	38.109	37.354	37.540
	Bernstorffsvej-Hellerup	77.240	77.947	78.078	78.373	78.182	78.475
	Charlottenlund-Hellerup	8.978	9.063	9.081	9.120	9.075	9.115
	Hellerup-Svanemøllen	83.869	84.943	85.124	85.530	85.653	86.057

	Svanemøllen-Nordhavn	124.737	126.829	127.118	127.745	127.226	127.844
	Nordhavn-Østerport	133.663	135.806	136.129	136.847	136.772	137.479
	Østerport-Nørreport	118.141	116.539	116.236	116.148	116.302	116.215
	Nørreport-Vesterport	104.571	102.352	101.927	101.683	101.450	101.205
	Vesterport-København H	104.048	101.752	101.317	101.068	100.845	100.595
	København H-Dybbølsbro	146.027	147.056	147.393	148.231	147.045	147.877
	Dybbølsbro-Sydhavn	59.351	59.630	59.757	60.009	59.736	59.987
	Sydhavn-Sjælør	56.007	56.260	56.376	56.602	56.351	56.577
	Sjælør-Ny Ellebjerg	53.348	53.611	53.723	53.941	53.700	53.917
	Ny Ellebjerg-Åmarken	57.787	58.115	58.213	58.415	58.188	58.388
	Dybbølsbro-Enghave	96.973	97.756	97.964	98.523	97.645	98.198
	Enghave-Valby	95.966	96.731	96.923	97.437	96.607	97.117
	Valby-Danshøj	39.809	40.122	40.199	40.373	40.108	40.279
	Danshøj-Hvidovre	43.974	44.332	44.402	44.562	44.352	44.510
	Hvidovre-Rødovre	39.038	39.368	39.430	39.569	39.394	39.532
	Valby-Langgade	42.428	42.748	42.820	43.059	42.638	42.875
	Langgade-Peter Bangsvej	40.456	40.769	40.837	41.066	40.669	40.895
	Peter Bangsvej-Flintholm	37.047	37.350	37.414	37.631	37.256	37.471
	Flintholm-Vanløse	41.257	41.615	41.680	41.898	41.537	41.753
	Vanløse-Jyllingevej	55.241	55.655	55.722	55.941	55.566	55.783
	Jyllingevej-Islev	54.160	54.586	54.652	54.866	54.498	54.710
	Islev-Husum	52.820	53.218	53.284	53.491	53.140	53.345
	Husum-Herlev	50.241	50.542	50.604	50.804	50.541	50.739
	Herlev-Skovlunde	39.615	39.786	39.830	39.970	39.798	39.937
Ringbane	Ny Ellebjerg-Vigerslev A.	15.925	16.227	16.220	16.217	16.221	16.219
	Vigerslev-Danshøj	20.880	21.123	21.115	21.110	21.229	21.225
	Danshøj-Ålholm	26.803	27.248	27.240	27.235	27.404	27.399
	Ålholm-KB Hallen	28.177	28.639	28.638	28.639	28.887	28.889
	KB Hallen-Flintholm	31.808	32.095	32.107	32.122	32.447	32.463
	Flintholm-Grøndal	32.072	32.390	32.389	32.389	32.833	32.842
	Grøndal-Fuglebakken	31.776	31.994	31.994	31.993	32.558	32.569
	Fuglebakken-Nørrebro	31.183	31.098	31.108	31.126	31.885	31.919
	Nørrebro-Bispebjerg	26.271	25.575	25.586	25.603	26.569	26.605
	Bispebjerg -Ryparken	24.504	24.267	24.267	24.267	23.364	23.364
Ryparken-Hellerup	15.346	15.227	15.227	15.227	14.205	14.205	
Re-tog	Klampenborg-Hellerup	35.004	35.093	35.123	35.208	35.198	35.283
	Hellerup-Østerport	30.177	30.222	30.252	30.337	30.917	31.004
	Østerport-Nørreport	25.315	24.271	24.100	24.002	24.022	23.926
	Nørreport-København H	40.986	37.927	37.464	37.195	37.399	37.134
	København H-Valby	84.084	83.865	83.936	84.187	83.904	84.153
	Kbh. H-Ny Ellebjerg	36.940	37.087	37.134	37.193	37.132	37.189
	Ny Ellebjerg-Køge Nord	44.640	44.622	44.624	44.662	44.622	44.658
	Valby-Glostrup	89.098	88.933	89.004	89.251	88.971	89.217
	Glostrup-Høje Tåstrup	77.576	77.477	77.519	77.659	77.498	77.638
	København H-Ørestad	67.233	44.264	40.893	39.001	40.755	38.861
	Ørestad-Tårnby	76.741	50.317	46.405	44.207	46.245	44.046
	Tårnby-Lufthavnen	70.315	42.954	38.896	36.600	38.777	36.481
	Lufthavnen-Malmø	59.579	27.768	22.944	20.214	22.944	20.214

Tabel 36 Beregnede passagerer pr. hverdagsdøgn 2035+ på udvalgte togstrækninger i Hovedalternativ og scenarier

Tog	Strækning	Sc. B6	Sc. B7	Sc. B8	Sc. C7	Sc. C8
S-tog	Dyssegård-Emdrup	587	655	794	429	563
	Emdrup-Ryparken	779	857	1.014	413	564
	Ryparken-Svanemøllen	963	1.061	1.255	500	686
	Bernstorffsvej-Hellerup	707	838	1.133	942	1.235
	Charlottenlund-Hellerup	85	103	142	97	137
	Hellerup-Svanemøllen	1.074	1.255	1.661	1.784	2.188
	Svanemøllen-Nordhavn	2.092	2.381	3.008	2.489	3.107

	Nordhavn-Østerport	2.143	2.466	3.184	3.109	3.816
	Østerport-Nørreport	-1.602	-1.905	-1.993	-1.839	-1.926
	Nørreport-Vesterport	-2.219	-2.644	-2.888	-3.121	-3.366
	Vesterport-København H	-2.296	-2.731	-2.980	-3.203	-3.453
	København H-Dybbølsbro	1.029	1.366	2.204	1.018	1.850
	Dybbølsbro-Sydhavn	279	406	658	385	636
	Sydhavn-Sjælør	253	369	595	344	570
	Sjælør-Ny Ellebjerg	263	375	593	352	569
	Ny Ellebjerg-Åmarken	328	426	628	401	601
	Dybbølsbro-Enghave	783	991	1.550	672	1.225
	Enghave-Valby	765	957	1.471	641	1.151
	Valby-Danshøj	313	390	564	299	470
	Danshøj-Hvidovre	358	428	588	378	536
	Hvidovre-Rødovre	330	392	531	356	494
	Valby-Langgade	320	392	631	210	447
	Langgade-Peter Bangsvej	313	381	610	213	439
	Peter Bangsvej-Flintholm	303	367	584	209	424
	Flintholm-Vanløse	358	423	641	280	496
	Vanløse-Jyllingevej	414	481	700	325	542
	Jyllingevej-Islev	426	492	706	338	550
	Islev-Husum	398	464	671	320	525
	Husum-Herlev	301	363	563	300	498
	Herlev-Skovlunde	171	215	355	183	322
Ring-bane	Ny Ellebjerg-Vigerslev A.	302	295	292	296	294
	Vigerslev-Danshøj	243	235	230	349	345
	Danshøj-Ålholm	445	437	432	601	596
	Ålholm-KB Hallen	462	461	462	710	712
	KB Hallen-Flintholm	287	299	314	639	655
	Flintholm-Grøndal	318	317	317	761	770
	Grøndal-Fuglebakken	218	218	217	782	793
	Fuglebakken-Nørrebro	-85	-75	-57	702	736
	Nørrebro-Bispebjerg	-696	-685	-668	298	334
	Bispebjerg -Ryparken	-237	-237	-237	-1.140	-1.140
Ryparken-Hellerup	-119	-119	-119	-1.141	-1.141	
Re-tog	Klampenborg-Hellerup	89	119	204	194	279
	Hellerup-Østerport	45	75	160	740	827
	Østerport-Nørreport	-1.044	-1.215	-1.313	-1.293	-1.389
	Nørreport-København H	-3.059	-3.522	-3.791	-3.587	-3.852
	København H-Valby	-219	-148	103	-180	69
	Kbh. H-Ny Ellebjerg	147	194	253	192	249
	Ny Ellebjerg-Køge Nord	-18	-16	22	-18	18
	Valby-Glostrup	-165	-94	153	-127	119
	Glostrup-Høje Tåstrup	-99	-57	83	-78	62
	København H-Ørestad	-22.969	-26.340	-28.232	-26.478	-28.372
	Ørestad-Tårnby	-26.424	-30.336	-32.534	-30.496	-32.695
	Tårnby-Lufthavnen	-27.361	-31.419	-33.715	-31.538	-33.834
	Lufthavnen-Malmø	-31.811	-36.635	-39.365	-36.635	-39.365

Tabel 37 Beregnede passagerer pr. hverdagsdøgn 2035+ på udvalgte togstrækninger i Hovedalternativ og scenarier

### 3.6. Rejsende over Øresund

I det følgende belyses, hvorledes rejsende med Øresundsmetroen mellem Sverige og Danmark fordeles på det kollektive trafiknet i Hovedstadsområdet. Det er valgt at undersøge scenarierne B8 og C8 og primært fokusere på metrostationer og -strækninger.

#### 3.6.1. Påstigere på metrostationer for metrorejsende over Øresund

Tabel 38-40 viser påstigere på metrostationer pr. hverdagsdøgn 2035+ for rejsende med metro over Øresund i scenarierne B8 og C8.

Tabel 38 viser påstigere på den eksisterende metro for metrorejsende over Øresund. De største antal påstigere foregår ved Amagerbro, Forum og Islands Brygge, hvor der er omstigning til Øresundsmetroen. Øresundsmetroen bidrager med ca. 9.000 påstigere pr. hverdagsdøgn. Da der jf. tabel 24 samlet beregnes ca. 303.000 påstigere pr. hverdagsdøgn, bidrager Øresundsmetroen med ca. 3%.

Tabel 39 viser påstigere på Cityring og Sydhavnsmetro for metrorejsende over Øresund. Det største antal påstigere foregår ved København H og Østerport, hvor der er omstigning til Øresundsmetroen. Øresundsmetroen bidrager med ca. 12.000 påstigere pr. hverdagsdøgn. Da der jf. tabel 26 samlet beregnes ca. 384.000 påstigere pr. hverdagsdøgn, bidrager Øresundsmetroen også her med ca. 3%.

Tabel 40 viser påstigere på M6 for metrorejsende over Øresund. Det er især påstigere ved København H og Østerport. Det skyldes, at de to stationer giver gode muligheder for omstigning til andre metrolinjer, S-tog, regionaltog og bus til videretransport i Hovedstadsområdet. Øresundsmetroen bidrager med ca. 33.000 påstigere pr. hverdagsdøgn. Der beregnes jf. tabel 28 samlet 209.000 påstigere pr. hverdagsdøgn i scenarie B8, mens det er 5.000 påstigere større i scenarie C8 på grund af en bedre betjening af Bellahøj-grenen. Øresundsmetroen bidrager dermed 16% i scenarie B8 og 15% i scenarie C8.

Station	Metrorejsende over Øresund	
	Sc. B8	Sc. C8
Vanløse	213	211
Flintholm	232	199
Lindevang	194	193
Fasanvej	197	196
Frederiksberg	324	323
Forum	1.225	1.187
Nørreport	270	269
Kongens Nytorv	788	784
Christianshavn	423	422
Islands Brygge	1.077	1.073
DR Byen	203	203
Sundby	38	38
Bella Center	116	115
Ørestad	489	487
Vestamager	231	231
Amagerbro	2.211	2.202
Lergravsparken	63	63
Øresund	106	106
Amager Strand	39	39
Femøren	40	40
Kastrup	41	41
Lufthavnen	506	504
I alt	9.028	8.926

Tabel 38 Påstigere pr. hverdagsdøgn i 2035+ på den eksisterende metro for metrorejsende over Øresund i scenarie B8 og C8

Station	Metrorejsende over Øresund	
	Sc. B8	Sc. C8
København H	3.547	3.531
Rådhuspladsen	503	501
Gammel Strand	598	596
Kongens Nytorv	638	636
Marmorkirken	424	423
Østerport	2.472	2.427

Triangeln	206	205
Poul H. Plads	299	297
Vibenshus Runddel	209	185
Skjolds Plads	9	0
Nørrebro	179	175
Nørrebros Runddel	117	117
Nuuxs Plads	170	168
Aksel Møllers Have	183	181
Frederiksberg	228	227
Frederiksberg Alle	292	291
Enghave Plads	458	456
Nordhavn	90	89
v/Orientkaj	226	225
v/Levantkaj	29	29
v/Krydstogtkaj	80	79
v/Station 8	26	26
v/Fiskerikaj	58	58
v/Havneholmen	369	368
v/Frederiksholmsløb	87	87
v/Slusen	210	210
Mozarts Plads	107	107
Ny Ellebjerg	224	223
Total	12.038	11.914

Tabel 39 Påstigere pr. hverdagsdøgn 2035+ på Cityring (M3) og Sydhavns-metro (M4) for metrorøjsende over Øresund i scenarie B8 og C8

Station	Metrorøjsende over Øresund	
	Sc. B8	Sc. C8
Bellahøj	449	500
Bispebjerg Hospital	385	461
Bispebjerg	289	359
Skjolds Plads	272	331
Rigshospitalet	3.877	4.546
Stengade	798	619
Forum	1.945	1.872
København H	11.451	11.401
Islands Brygge	2.055	2.047
Amagerbro	3.091	3.078
Prags Boulevard	353	352
Kløverparken	78	78
Refshaleøen	378	377
Østerport	7.184	7.100
Total	32.607	33.121

Tabel 40 Påstigere pr. hverdagsdøgn i 2035+ på M6 for metrorøjsende over Øresund i scenarie B8 og C8

### 3.6.2. Strækingsbelastninger for metrorøjsende over Øresund

Tabel 41-43 viser belastninger på metronettet pr. hverdagsdøgn 2035+ for metrorøjsende over Øresund i scenarierne B8 og C8. Bilag 6 og 7 viser tilsvarende kortop-tegninger med strækingsbelastninger.

Tabel 41 viser, hvorledes metropassager over Øresund fordeles på strækninger på den eksisterende metro. De største belastninger er i forlængelse af Amagerbro, Fo-rum, Islands Brygge, hvor der er omstigningsmuligheder. Eksempelvis er der

omstigere ved Amagerbro mod Lufthavnen, idet nogle rejsende fra Sverige foretrækker den rute fremfor regionaltoget til Lufthavnen. Der er ikke nogen passagerer på strækningen mellem Islands Brygge og Christianshavn, idet rejsende over Øresund stiger om ved Amagerbro mod den indre by.

Tabel 42 viser strækkningsbelastninger på Cityring og Sydhavnsmetro for metrorejsende over Øresund. Det er især den sydlige del af Cityring mellem Frederiksberg og P.H. Plads, som påvirkes af Øresundsmetroens passagerer. Der beregnes ca. 2.000 ekstra passagerer på Sydhavnsmetroen og ca. 1.000 ekstra passagerer på metroen i Nordhavn. Der beregnes ingen passagerer på strækning mellem Gammel Strand og Kongens Nytorv. Det skyldes, at rejsende med Øresundsmetroen vælger at skifte ved Amagerbro mod Kongens Nytorv. Der er heller ingen passagerer på strækning mellem Nørrebro og Nørrebros Runddel. Det skyldes, at der rejses forskellig vej rundt på Cityring til henholdsvis Nørrebro og Nørrebros Runddel

Tabel 43 viser strækkningsbelastninger på M6 for metrorejsende over Øresund. Der beregnes ca. 37.000 passagerer pr. hverdagsdøgn i retning mod Prags Boulevard, mens det er ca. 22.000 passagerer i retning mod Refshaleøen (se også afsnit 3.1). Tabel 34 viser eksempelvis, at der i scenarie B8 beregnes ca. 57.000 passagerer mellem Prags Boulevard og Amagerbro og ca. 54.000 passagerer i scenarie C8. Det vil sige, at Øresundsmetroen bidrager med 65% henholdsvis 69% af belastning mellem Prags Boulevard og Amagerbro. Der er ikke nogen rejsende mellem Stengade og Forum, da metrorejsende over Øresund rejser via Østerport mod Bellahøj.

Tabel 44 viser, hvorledes metrorejser over Øresund fordeles på andre togstrækninger i Hovedstadsområdet. Der ses især ekstra passagerer på S-toget omkring København H og Østerport.

Strækning	Metrorejsende over Øresund	
	Sc. B8	Sc. C8
Vanløse-Flintholm	427	421
Flintholm-Lindevang	891	820
Lindevang-Fasanvej	1.278	1.206
Fasanvej-Frederiksberg	1.673	1.599
Frederiksberg-Forum	2.320	2.244
Forum-Nørreport	130	130
Nørreport-Kgs. Nytorv	411	409
Kgs. Nytorv-Christianshavn	1.986	1.978
Christianshavn-Islands Br.	0	0
Islands Br.-Universitet	2.155	2.146
Universitet-Sundby	1.748	1.741
Sundby-Bella Center	1.673	1.666
Bella Center-Ørestad	1.442	1.436
Ørestad-Vestamager	463	461
Christianshavn-Amagerbro	2.832	2.821
Amagerbro-Lergravsparken	1.590	1.584
Lergravsparken-Øresund	1.465	1.459
Øresund-Amager Strand	1.252	1.248
Amager Strand-Femøren	1.174	1.170
Femøren-Kastrup	1.094	1.090
Kastrup-Lufthavnen	1.012	1.008

Tabel 41 Strækkningsbelastninger pr. hverdagsdøgn i 2035+ på den eksisterende metro for metrorejsende over Øresund i scenarier B8 og C8

Strækning	Metrorejsende over Øresund	
	Sc. B8	Sc. C8
København H-Rådhusplads	2.203	2.194
Rådhuspladsen-Gammel Str.	1.196	1.191
Gammel Str.-Kgs. Nytorv	0	0
Kgs. Nytorv-Marmorkirken	1.277	1.271
Marmorkirken-Østerport	2.125	2.117

Østerport-Trianglen	1.803	1.724
Trianglen-P.H. Plads	1.391	1.315
P.H. Plads-Vibenshus Runddel	794	720
Vibenshus Runddel-Skjolds Pl.	377	351
Skjolds Pl.-Nørrebro	359	351
Nørrebro-Nørrebros Runddel	0	0
Nørrebros Runddel-Nuucs Pl.	234	233
Nuucs Plads-Aksel M. Have	573	570
Aksel M. Have-Frederiksberg	939	931
Frederiksberg-Frb. Alle.	1.395	1.386
Frb. Alle.-Enghave Pl.	1.979	1.967
Enghave Pl.-København H	2.895	2.879
Østerport-Nordhavn	1.016	1.012
Nordhavn-Orientkaj	837	833
v/Orientkaj-v/Levantkaj	385	384
v/Levantkaj-v/Krydstogtkaj	327	325
v/Krydstogtkaj-v/Station 8	168	167
v/Station 8-v/Fiskerikaj	116	116
København H-v/Havneholm	1.996	1.988
v/Havneholm-v/Frederiksholm	1.257	1.253
v/Frederiksholm-v/Slusen	1.083	1.079
v/Slusen-Mozarts Plads	662	659
Mozarts Plads-Ny Ellebjerg	447	445

Tabel 42 Strækingsbelastninger pr. hverdagsdøgn i 2035+ på Cityring (M3) og Sydhavnsmetro (M4) for metrorejsende over Øresund i scenarier B8 og C8

Strækning	Metrorejsende over Øresund	
	Sc. B8	Sc. C8
Bellahøj - Bispebjerg Hos.	897	1.001
Bispebjerg Hos. - Bispebjerg	1.668	1.923
Bispebjerg - Skjolds Pl.	2.247	2.641
Skjolds Pl. - Rigshospitalet	2.791	3.304
Rigshospitalet - Stengade	1.597	1.237
Stengade - Forum	0	0
Forum - København H	3.891	3.743
København H - Islands Br.	26.794	26.545
Islands Br. - Amagerbro	30.903	30.638
Amagerbro - Prags Bl.	37.084	36.795
Prags Bl. - Kløverparken	0	0
Kløverparken - Refshaleøen	21.685	21.979
Refshaleøen - Østerport	20.929	21.226
Østerport - Rigshospitalet	6.561	7.026
Malmø – Prags Boulevard	37.791	37.498
Malmø – Kløverparken	21.842	22.135

Tabel 43 Beregnede strækingsbelastninger pr. hverdagsdøgn i 2035+ på M6 for metrorejsende over Øresund i scenarier B8 og C8

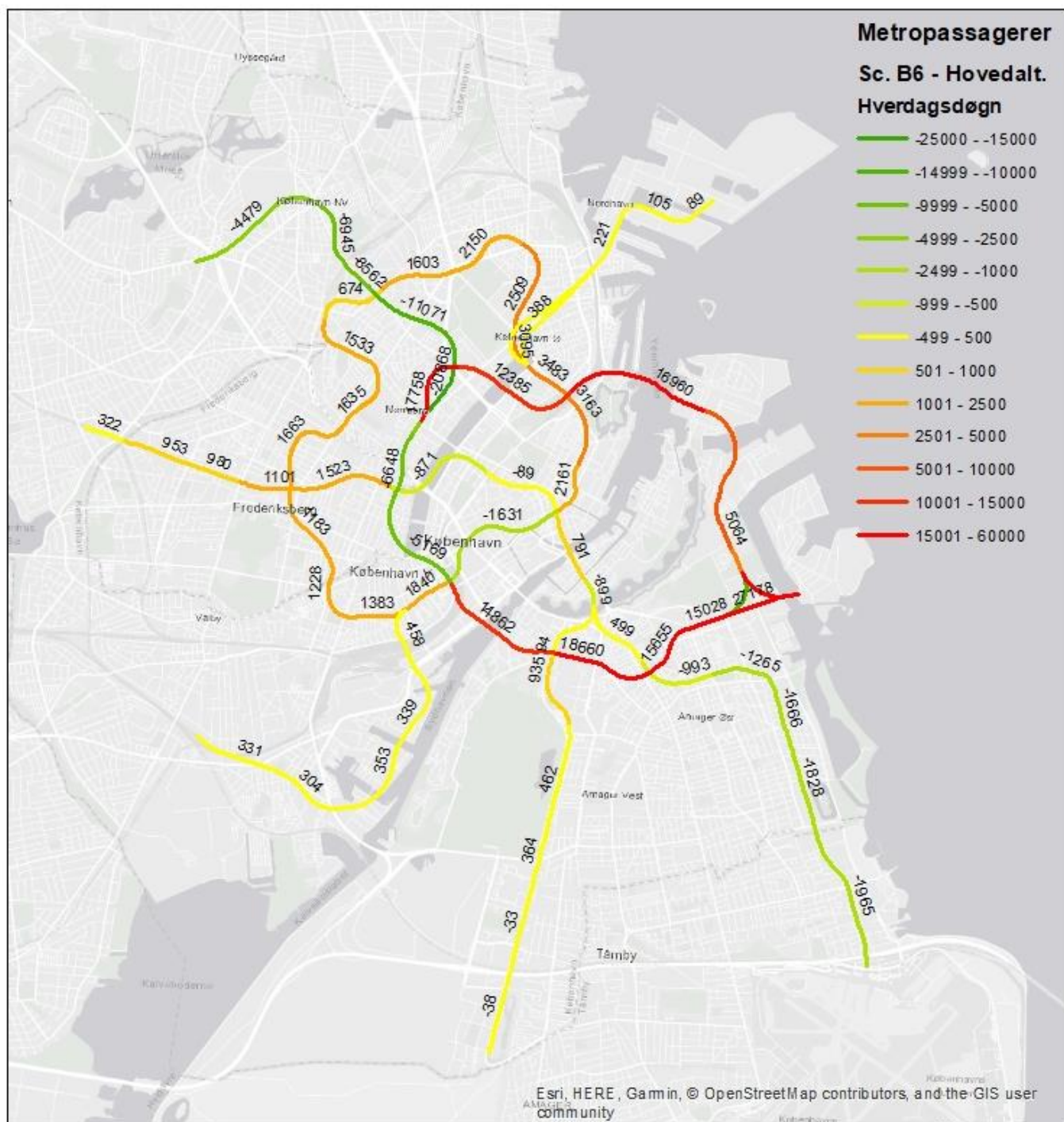
Tog	Strækning	Metrorejsende over Øresund	
		Sc. B8	Sc. C8
S-tog	Dyssegård-Emdrup	1.145	1.114
	Emdrup-Ryparken	1.296	1.249
	Ryparken-Svanemøllen	1.575	1.528
	Bernstorffsvej-Hellerup	2.517	2.508
	Charlottenlund-Hellerup	336	335



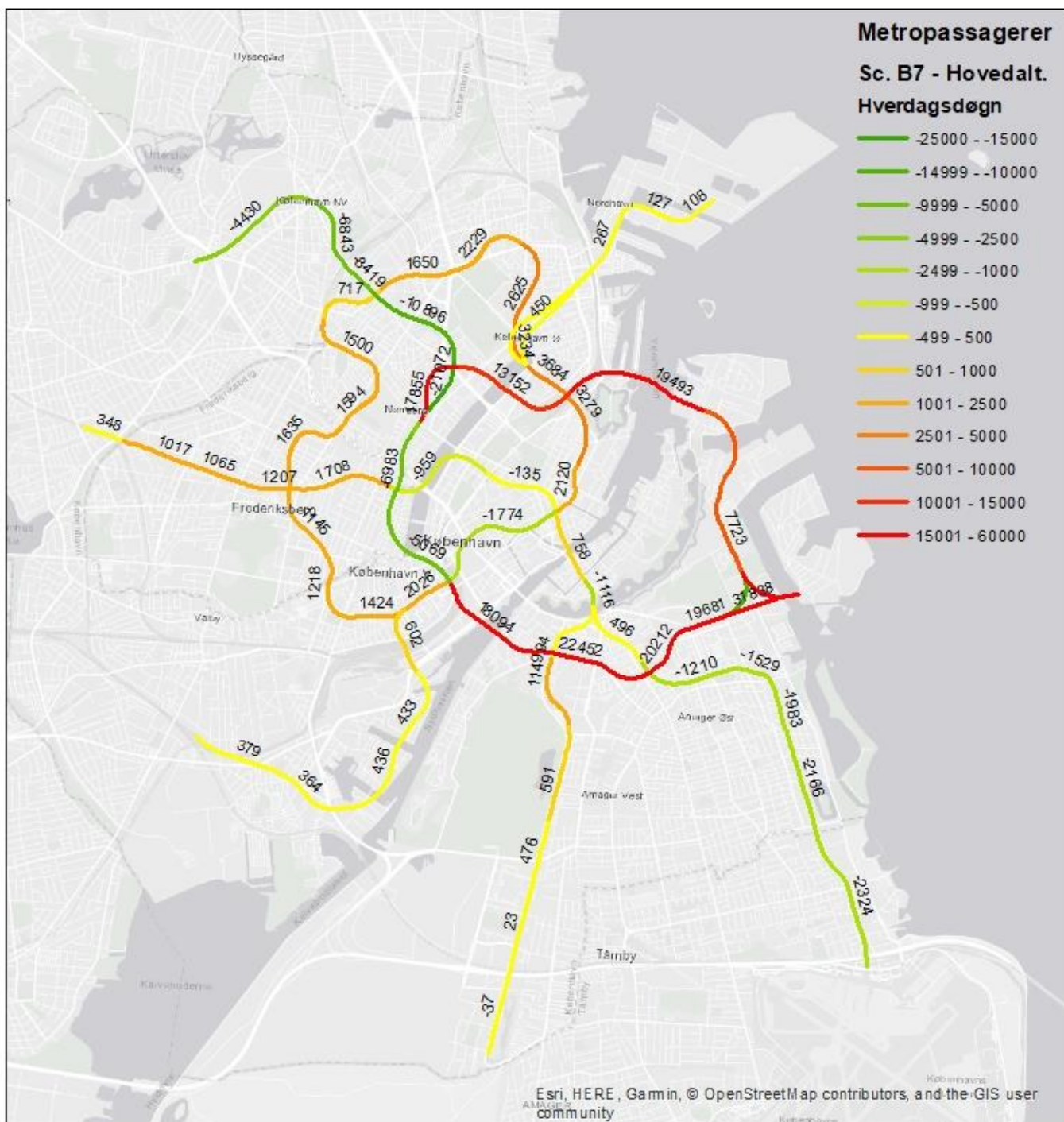
	Hellerup-Svanemøllen	3.452	3.439
	Svanemøllen-Nordhavn	5.303	5.241
	Nordhavn-Østerport	6.105	6.041
	Østerport-Nørreport	998	994
	Nørreport-Vesterport	0	0
	Vesterport-København H	0	0
	København H-Dybbølsbro	7.355	7.318
	Dybbølsbro-Sydhavn	2.060	2.052
	Sydhavn-Sjælør	1.837	1.829
	Sjælør-Ny Ellebjerg	1.761	1.754
	Ny Ellebjerg-Åmarken	1.651	1.645
	Dybbølsbro-EngHAVE	5.002	4.973
	EngHAVE-Valby	4.603	4.574
	Valby-Danshøj	1.473	1.467
	Danshøj-Hvidovre	1.354	1.349
	Hvidovre-Rødovre	1.187	1.182
	Valby-Langgade	2.273	2.254
	Langgade-Peter Bangsvej	2.185	2.167
	Peter Bangsvej-Flintholm	2.073	2.056
	Flintholm-Vanløse	2.074	2.055
	Vanløse-Jyllingevej	2.073	2.056
	Jyllingevej-Islev	2.017	2.000
	Islev-Husum	1.959	1.945
	Husum-Herlev	1.872	1.864
	Herlev-Skovlunde	1.304	1.301
Ringbane	Ny Ellebjerg-Vigerslev A.	30	30
	Vigerslev-Danshøj	1	1
	Danshøj-Ålholm	0	0
	Ålholm-KB Hallen	30	30
	KB Hallen-Flintholm	101	103
	Flintholm-Grøndal	0	61
	Grøndal-Fuglebakken	1	78
	Fuglebakken-Nørrebro	139	246
	Nørrebro-Bispebjerg	139	246
	Bispebjerg -Ryparken	0	0
Ryparken-Hellerup	0	0	
Re-tog	Klampenborg-Hellerup	798	795
	Hellerup-Østerport	806	802
	Østerport-Nørreport	3	3
	Nørreport-København H	0	0
	København H-Valby	2.576	2.569
	Kbh. H-Ny Ellebjerg	562	560
	Ny Ellebjerg-Køge Nord	550	549
	Valby-Glostrup	2.544	2.536
	Glostrup-Høje Tåstrup	1.552	1.546
	København H-Ørestad	188	188
	Ørestad-Tårnby	165	165
	Tårnby-Lufthavnen	0	0
	Lufthavnen-Malmø	0	0

Tabel 44 Beregnede passagerer pr. hverdagsdøgn 2035+ på udvalgte togstrækninger for metrojensende over Øresund i scenarier B8 og C8

## Bilag 1 Kortoptegning af forskel i passagerbelastning på metro pr. hverdagsdøgn 2035+ i scenarie B6 i forhold til Hovedalternativ

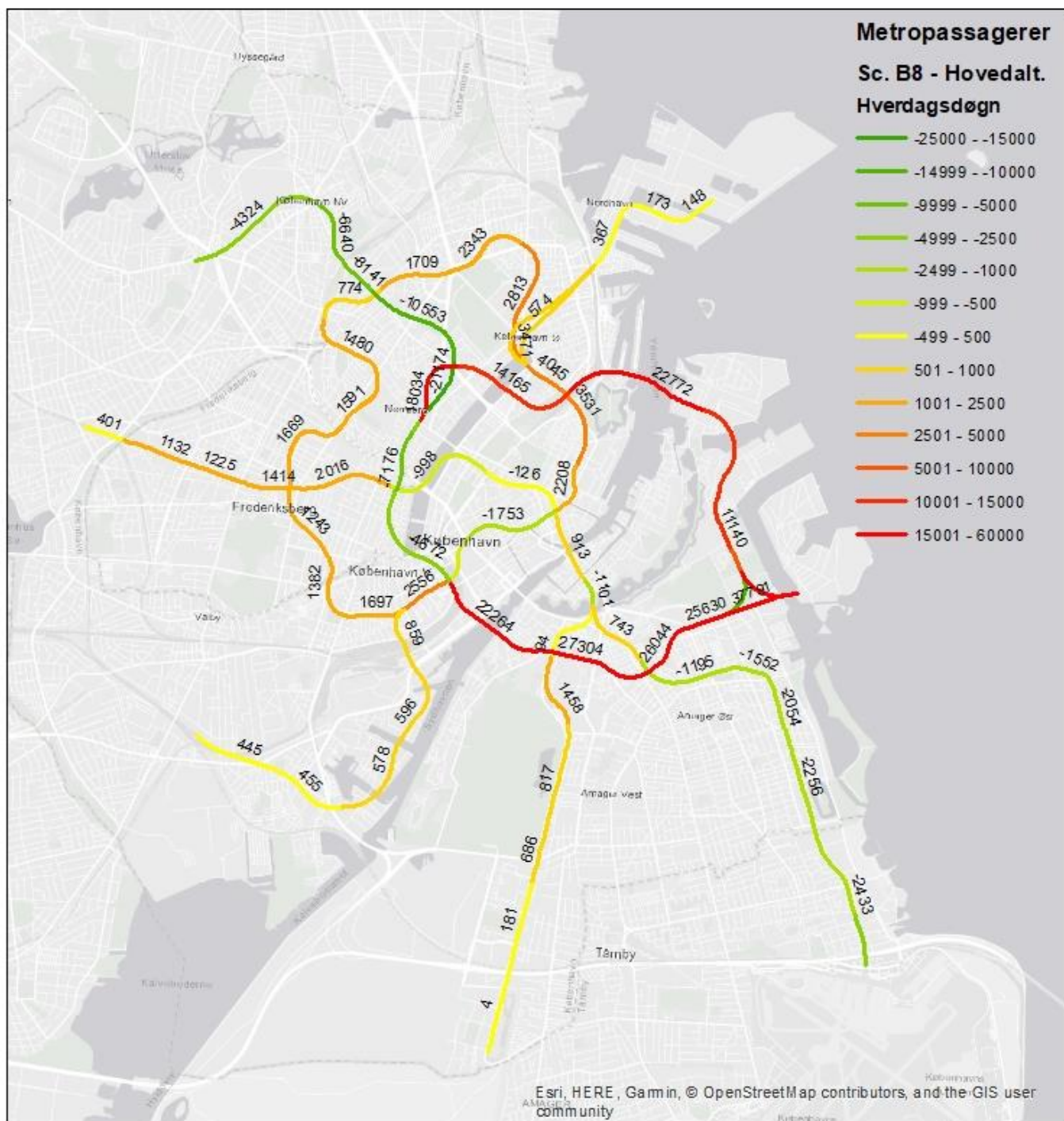


**Bilag 2 Kortoptegning af forskel i passagerbelastning på metro pr. hverdagsdøgn 2035+ i scenarie B7 i forhold til Hovedalternativ**

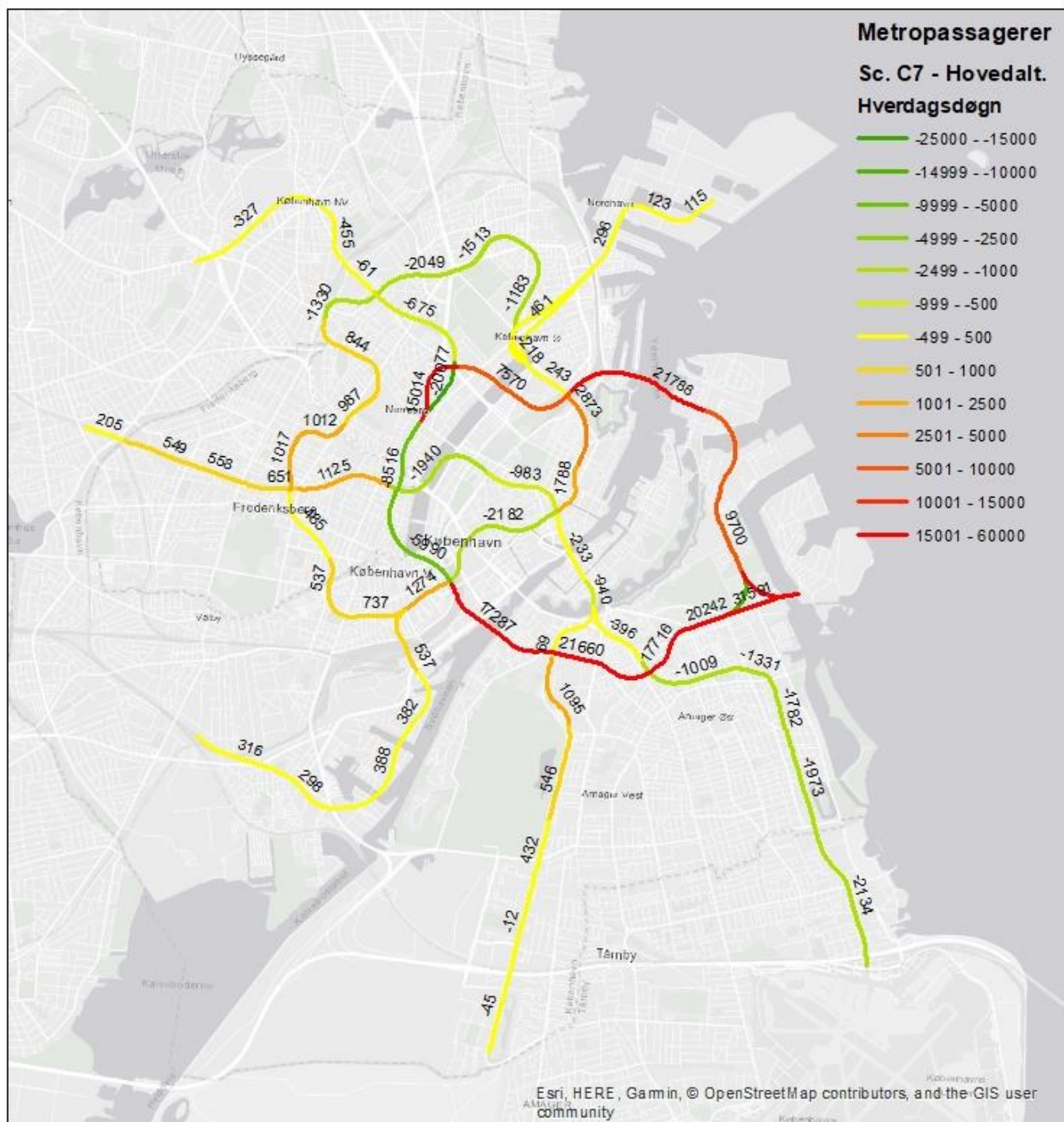


**Bilag 3 Kortoptegning af forskel i passagerbelastning på metro pr. hverdagsdøgn 2035+ i scenarie B8 i forhold til Hovedalternativ**



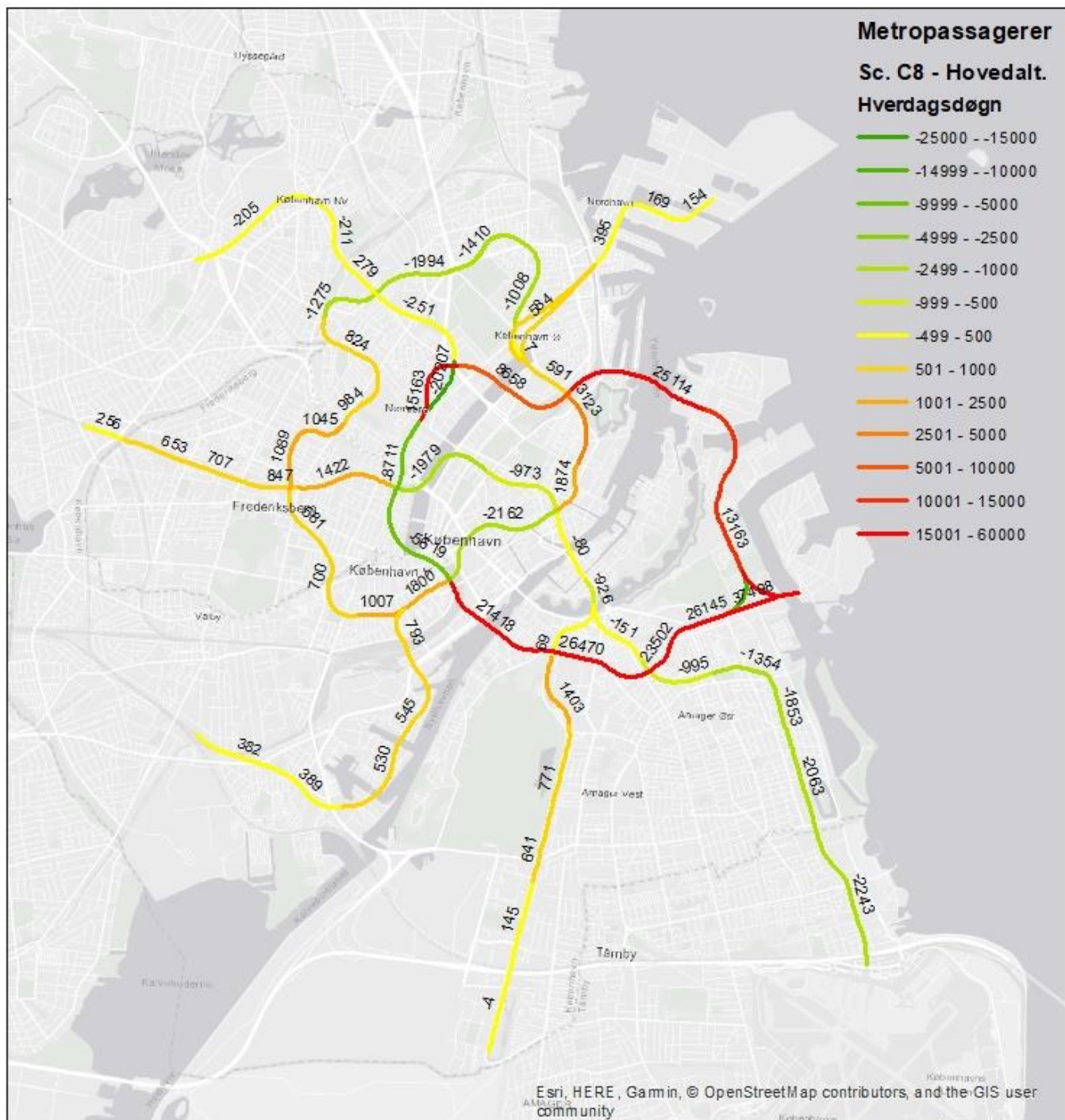


**Bilag 4 Kortoptegning af forskel i passagerbelastning på metro pr. hverdagsdøgn 2035+ i scenarie C7 i forhold til Hovedalternativ**

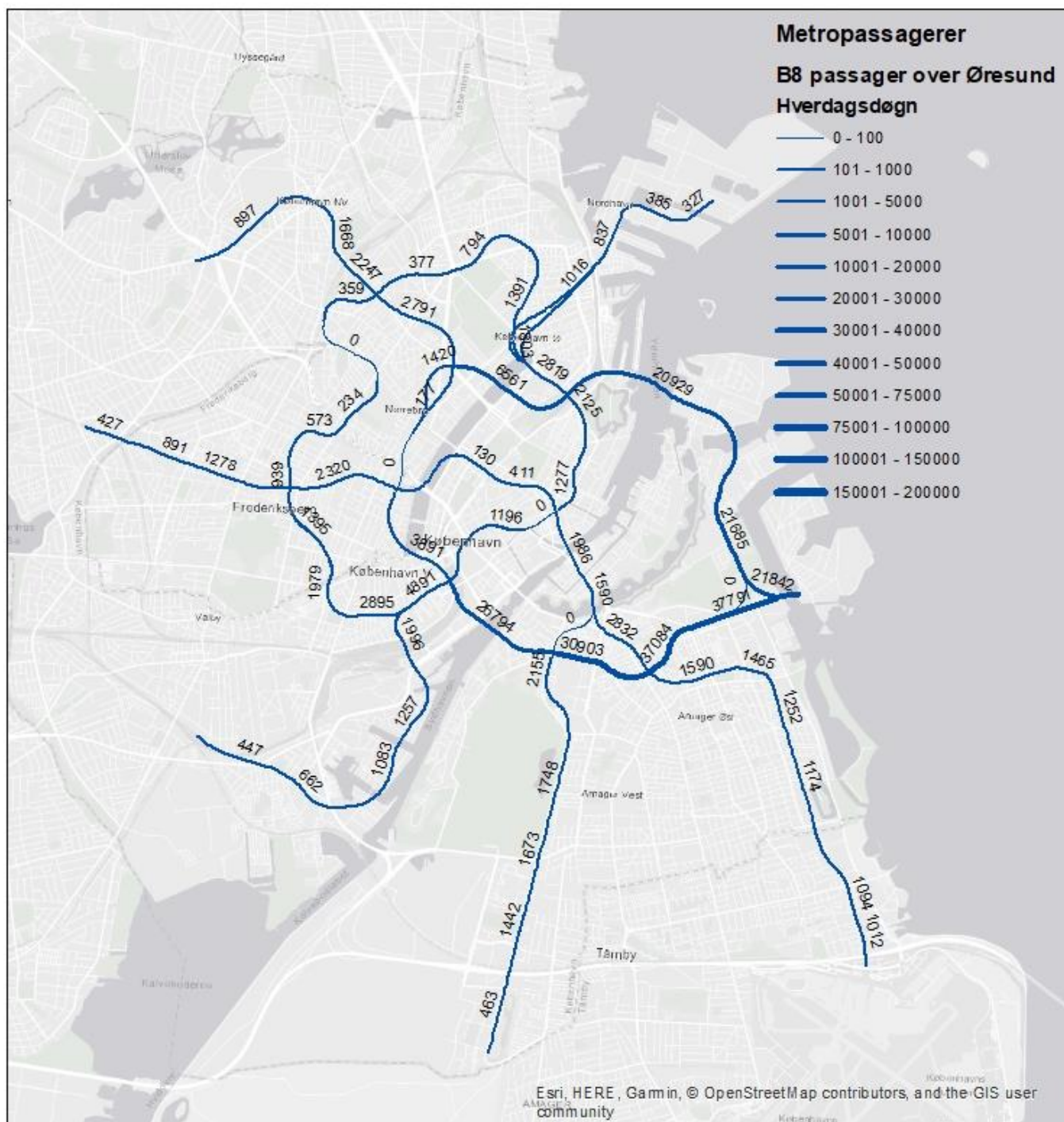


Bilag 5 Kortoptegning af forskel i passagerbelastning på metro pr. hverdagsdøgn 2035+ i scenarie C8 i forhold til Hovedalternativ





**Bilag 6 Kortoptegning af passagerbelastning på metro pr. hverdagsdøgn 2035+ i scenarie B8 for metrorejsende over Øresund**



**Bilag 7 Kortoptegning af passagerbelastning på metro pr. hverdagsdøgn 2035+ i scenarie C8 for metrorejsende over Øresund**



