

Ebbe Falk-Sørensen

24. maj 2006

At binde landet sammen i halvtimes takt! – en trafikale vision.

Folketingets trafikudvalg skal inden længe beslutte, hvilket af de i Strategianalysen belyste alternativer, der skal udføres VVM-analyse for og dermed i praksis gennemføres. For interesserede borgere, der har fulgt sagen om udbygningen af strækningen København – Ringsted, ser det ud til, at 5. sporsløsningen med en vis sandsynlighed vil blive den foretrukne. Flere medlemmer af trafikudvalget er kommet med markante udtalelser, der tyder på dette, og ordvalget i flere af transport- og energiministerens svar på spørgsmål fra udvalget lader ane, at også han – selv om han ret tydeligt har givet udtryk for, at han personlig foretrækker nybygningsløsningen – har forberedt sig på, at det bliver 5. sporsløsningen, der vælges.

Ministeren har i et par af svarene endog oplyst, at der kan findes visse besparelser i denne løsning eller med andre ord: Det behøver ikke at blive den fysiske udformning af projektet, som er beskrevet i Strategianalysen, der bliver udført i virkeligheden. Her rammer ministeren noget meget vigtigt, idet man skal huske på, at de fysiske udformninger, der er beskrevet i analysen først og fremmest tjener til at gøre de fire forslag økonomisk sammenlignelige. Dette formål er på eksemplarisk vis opfyldt i analysen, men det betyder ikke, at udformningerne er de mest hensigtsmæssige, når man kommer til udførelsen.

5. sporsløsningen er præget af, at den geografisk er begrænset til Roskilde, og at der mangler en trafikale vision. I det følgende er det forsøgt at råde bod på denne mangel, idet der opstilles en trafikale vision, der tager udgangspunkt i 5. sporsløsningens muligheder. Endvidere stilles der et konkret forslag til udbygning af infrastrukturen. Da den trafikale vision nødvendigvis må omfatte alle relevante strækninger, er Nordvestbanen medtaget i udbygningsforslaget, selv om rapporten om denne strækning desværre først vil foreligge efter trafikudvalgets har valgt løsningen for København – Ringsted.

Visionen.

Da DSB skulle introducere den nye køreplanstruktur i 1974, valgte daværende generaldirektør Povl Hjelt at gøre det under mottoet ”DSB binder Danmark sammen i ét-times valsetakt.” Som bekendt fik DSB stor succes med den nye køreplan, selv om ressourcerne i første omgang kun strakte til, at ét-timesplanen i fjerntrafikken begrænsede sig til København – Århus, ligesom den i den sjællandske regionaltrafik blot gik til Holbæk og Ringsted! Timedriften blev dog efterhånden udvidet, og visionen var blevet virkeliggjort i 1979, da de nye regionaltog blev indsat i trafikken på Fyn og i Jylland.

Tiden må nu være inde til at indføre en ny vision, denne gang baseret på halvtimes takt. Med de kapacitetsmæssige begrænsninger, der ligger i 5. sporsløsningen vil der være mulighed for følgende betjening af fjern- og regionaltrafikken i halvtimes takt samt af trafikken til Hamburg:

Lyntog til/fra Fyn - Jylland, standser ikke mellem Høje Taastrup og Odense,
InterCitytog til/fra Fyn – Jylland, betjener alle bystationer mellem Høje Taastrup og Odense,
Regionaltog til/fra Nykøbing F, betjener alle stationer mellem Ringsted og Nykøbing F,
Regionaltog til/fra Ringsted, betjener alle stationer mellem København og Ringsted,
Regionaltog til/fra Kalundborg, betjener alle stationer mellem Holbæk og Kalundborg,
Regionaltog til/fra Holbæk, betjener alle stationer mellem København og Holbæk.

EuroCitytog til/fra Hamburg i éttimes takt.

Herudover en overbygning i myldretiden med regionaltog med særlige standsningsmønstre for eksempel gennemkørende tog fra fjernere destinationer som foreslået af DSB. Omfanget af disse tog bør ikke fastsættes politisk på nuværende tidspunkt, idet der af Trafikstyrelsen løbende foretages en afvejning af behovet for henholdsvis passager- og godstog. Den i Strategianalysen foretagne vægtning til fordel for godstog med tre kanaler i timen bør således kun tages som en af forudsætningerne for de økonomiske beregninger. DSB gør i sit hørings svar opmærksom på, at de tre kanaler langt overstiger det nødvendige antal.

Visionens togantal og fordeling ligger naturligvis meget tæt på strategianalysens, idet det dog skal præciseres, at antallet af passagertog til såvel Ringsted som Holbæk er højere end i analysens 5. sporsløsning. Der er altså tale om en forbedring i forhold til denne.

Den nødvendige og tilstrækkelige udbygning af infrastrukturen.

Den foreslåede udbygning af infrastrukturen mellem København og Ringsted samt mellem Roskilde og Holbæk er baseret på de informationer, man kan få fra strategianalysen med tilhørende meget detaljerede baggrundsrapporter herunder de udarbejdede køreplaner. For strækningen Roskilde – Holbæk har det dog været nødvendigt at udarbejde en grafisk køreplan baseret på visionens togantal. Det skal bemærkes, at dette togantal er lavere end det af Trafikstyrelsen forudsatte i udbudsmaterialet for modernisering af Nordvestbanen men svarer til visionens niveau for de øvrige strækninger.

Forslaget omfatter elementer fra såvel Strategianalysen som KØRprojektet, idet enkelte elementer bygger på erfaringerne fra udbygningen af strækningen København – Høje Taastrup i 80-erne.

Regnet fra København omfatter visionsforslaget følgende:

1. Mellem København H og Hvidovre Fjern gennemføres KØRprojektet d.v.s. et nyt spor mellem København H og Valby, ombygning af Valby station samt bevarelse af den midlertidige sporforbindelse mellem København H og Hvidovre Fjern. Det vil dog være nødvendigt at tilføje en forbindelse mellem dette spor og Øresundsbanen for at skabe en alternativ indkørselsmulighed til København H for de – ganske få – tog, der ikke er plads til gennem Valby og som derfor må føres udenom. Der regnes – ganske som i Strategianalysen – ikke med betjening af Ny Ellebjerg.
2. Mellem Hvidovre Fjern og Høje Taastrup anlægges det 5. spor som beskrevet i Strategianalysen
3. Umiddelbart vest for Høje Taastrup anlægges der en fly-over for vestgående godstog, der fra 5. sporet skal krydse alle fire strækningsspor. DSB anfører i sit hørings svar, at de ikke

mener, at denne fly-over er nødvendig. Det må dog anses for tvivlsomt, om den kan undværes.

4. Mellem Roskilde og Ringsted udvides stationen i Borup med endnu et overhalingsspor for godstog som beskrevet i KØRprojektet.
5. I Strategianalysen samt i en række af ministersvarene argumenteres der for, at man med fordel kan udvide sporantallet mellem Roskilde og Ringsted fra to til fire, medens man ikke får særlig stor økonomisk nytte af kun at udvide til tre spor. Dette svarer helt til de beregninger, DSB udførte før anlægget af de to nye spor mellem Høje Taastrup og Roskilde. Den gang blev der også regnet med et alternativ med udbygning til tre spor på hele strækningen København H – Roskilde. Dette alternativ viste sig heller ikke attraktivt og blev fravalgt til fordel for udbygning til fire spor men kun på en del af strækningen. Overført til strækningen Roskilde – Ringsted betyder det, at man med fordel kan udbygge strækningen til fire spor men kun på kortere delstrækninger for eksempel mellem Roskilde og Darup (ved brug af Nordvestbanens spor som beskrevet i KØRprojektet) og mellem Kværkeby og Ringsted. Det nærmere omfang af denne udbygning kan dog først fastlægges efter nærmere analyser.
6. På Nordvestbanen forlænges dobbeltsporet, der i dag går til Lejre, med 1,6 km, ligesom Hvalsø station ombygges således, at de standsende tog kan ekspederes i sporet nærmest hovedbygningen, medens de gennemkørende tog kører i det fjerneste spor (der er fire krydsninger i timen i Hvalsø, alle mellem et standsende og et gennemkørende tog). Endelig forhøjes strækningens maksimalhastighed til 140 km/t.

Konklusion.

Den opstillede trafikale vision ”at binde landet sammen i halvtimesdrift” ligger forbløffende tæt ved den trafikbetjening, der er beskrevet i Strategianalysen for de to mest ambitiøse løsningsforslag nemlig nybygnings- og udbygningsløsningen, ligesom ligheden med elementer af DSB’s ”Gode Tog til Alle” er slående. Til gengæld forudsætter visionens gennemførelse kun udvidelser af infrastrukturen, der er af mindre omfang end foreslået i Strategianalysens 5. sporsløsning, og så er en – om end behersket - udvidelse af Nordvestbanen endda medtaget.

Der er ikke foretaget en økonomisk vurdering af visionens forslag; dette kan kun gøres professionelt af Trafikstyrelsen. Det skal dog anføres, at det samlede passagertal må være større end udbygningsløsningens, da der kører flere tog, og at anlægsudgifterne må være lavere end 5. sporsløsningens, da man undgår at bygge den dobbeltsporede forbindelse over Ny Ellebjerg samt vendesporsanlægget i Roskilde .Konklusionen må derfor blive:

1. Det er fortsat fornuftigt at gå videre til en VVM-analyse med en løsning, der er baseret på anlægget af et 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup.
2. Det er ligeledes fornuftigt at overveje en anden udformning af 5. sporsløsningen end beskrevet i Strategianalysen blandt andet ved at medtage anlægselementer fra strækningerne Roskilde – Ringsted og Roskilde – Holbæk.
3. Det er til gengæld ufornuftigt at fastsætte en fordeling af kapaciteten mellem passager- og godstrafik gældende for en længere årrække. Dette bør ske løbende af Trafikstyrelsen, naturligvis under den almindelige politiske overvågning.
4. Med den foreslåede ret begrænsede udbygning af infrastrukturen vil det være muligt i løbet af ret få år at gennemføre visionen: ”At binde landet sammen i halvtimes takt.”

