

Ebbe Falk-Sørensen

10. juni 2006

### **En mere ambitiøs trafikvision – baseret på 20/30 minutters drift.**

I et notat af 24. maj fremsendt til Folketingets trafikudvalg og gennemgået på udvalgets møde den 1. juni blev der gjort rede for de anlægsøkonomiske konsekvenser af at virkeliggøre en trafikvision, der "bandt landet sammen i 30 minutters drift," hvilket betød, at såvel fjerntrafikken til Fyn/Jylland som den sjællandske regionaltrafik kunne afvikles med denne frekvens. Det viste sig, at der var god overensstemmelse mellem denne vision og 5. sporsløsningen Hvidovre – Høje Taastrup, idet kapaciteten på Københavns Hovedbanegård og på strækningerne København – Høje Taastrup samt Roskilde – Ringsted henholdsvis Holbæk alle blev så godt som fuldt udnyttet med de anførte udvidelser af infrastrukturen.

For at supplere den trafikale del af beslutningsgrundlaget vil der i nærværende notat blive gjort rede for de anlægsmæssige konsekvenser af gennemførelsen af en mere ambitiøs trafikvision nemlig at intensivere driften af en del af den sjællandske regionaltrafik til 20 minutters drift. Den igangværende undersøgelse af Nordvestbanen bygger således på indførelse af en "dobbelt 20 minutters køreplan" d.v.s. at såvel stoptogene som de gennemkørende tog mod Holbæk skal køre med denne frekvens. En køreplan baseret på 30 minutters drift har dog også været på tale blandt andet i forbindelse med delløsninger – altså kun at bygge det andet spor på en del af strækningen. Da en blanding af 20 og 30 minutters drift på samme bane ikke lader sig gøre, da togene i de to systemer vil lægge beslag på de samme minutter, må regionaltogene til Ringsted også køre med 20 minutters drift.

I fjerntrafikken har det så vidt vides aldrig været aktuelt at regne med en tættere toggang end 30 minutters drift. Da man med nybygningsløsningen står med en todelt jernbane, vil det være nødvendigt, at hele trafikken på den nye bane over Køge får 30 minutters drift - altså også de regionaltog, der skal køre ad denne bane. Nybygningsløsningen er således en nødvendig (men ikke tilstrækkelig) forudsætning for virkeliggørelse af den trafikale vision med 20/30 minutters drift.

Med udgangspunkt i nybygningsløsningens betjeningsmæssige muligheder og de i Strategianalysen nævnte planer samt en række svar fra transportministeren på aktuelle spørgsmål fra trafikudvalget fås følgende samlede betjening:

Lyntog til/fra Fyn – Jylland, standser ikke mellem Køge og Odense,  
InterCitytog til/fra Fyn – Jylland, betjener alle bystationer mellem Køge og Odense,  
Regionaltog til/fra Nykøbing F over Ringsted, betjener alle stationer mellem Køge og Nykøbing F,  
Regionaltog til/fra Næstved over Haslev, betjener alle stationer mellem Køge og Næstved,  
- alle i 30 minutters takt,

EuroCitytog til/fra Hamburg i éttimes takt, og alle nævnte tog ad den nye bane,

Regionaltog til/fra Ringsted, betjener alle stationer mellem København og Ringsted,  
 Regionaltog til/fra Holbæk, betjener alle stationer mellem København og Holbæk,  
 Regionaltog til/fra Holbæk (- Kalundborg), betjener alle stationer mellem Holbæk og Kalundborg,  
 - alle i 20 minutters takt og alle ad den eksisterende bane.

Som beskrevet i Strategianalysen vil ét af InterCitytogene blive ført over Høje Taastrup – Roskilde. Udover de nævnte tog vil der skulle køre et antal myldretidstog.

Det samlede antal stamtog ad den nye bane vil blive to lyntog, ét InterCitytog, to Nykøbing-regionaltog, to Næstved-regionaltog og ét EuroCitytog eller i alt otte tog i timen. Ad den eksisterende bane vil antallet blive ét InterCitytog, tre Ringsted-regionaltog, tre Holbæk-regionalstoptog og tre gennemkørende Holbækregionaltog eller i alt 10 tog i timen. Det samlede antal tog vestfra til Københavns Hovedbanegård vil således blive 18 stamtog plus et antal myldretidstog.

Da dette antal overstiger Hovedbanegårdens teoretiske kapacitet på 17 tog i timen, vil det være nødvendigt at udvide denne med de tidligere (i 1999 af Banestyrelsen) skitserede fire nye spor under Bernstorffsgade. Der har senere været nævnt muligheden af at anlægge nye perronspor i området mellem Dybbølsbro S-station og indkøbscentret Fisketorvet. Da man med denne placering kun opnår direkte omstigning til S-tog men ikke til hverken regionaltog eller den kommende ringmetro, og da en passende busbetjening af en sådan afsides beliggende station vil medføre en ikke ubetydelig omvejskørsel for de buspassagerer, der ikke har ærinde på stationen, må man alene af betjeningsmæssige grunde kunne se bort fra en sådan løsning. Fra de fire spor under Bernstorffsgade vil man derimod have lige så gode omstigningsforhold som fra de eksisterende spor, ligesom Hovedbanegårdens øvrige faciliteter (billetsalg, oplysning og forretninger) direkte kan anvendes af passagererne til og fra tog i de nye spor. En sådan løsning vil i øvrigt svare ganske til løsningerne på andre europæiske banegårde. Således udvides Malmö Centralstation i forbindelse med anlægget af Citytunnelen med fire nye underjordiske spor umiddelbart ved siden af den nuværende station.

Man har med stort held ændret sporforholdene mellem Hovedbanegården og Østerport – det såkaldte LOKO-projekt - således at alle tog, der tidligere endte på Hovedbanegården nu kan fortsætte til Østerport. Udover de passagermæssige fordele har dette medført en forøgelse af banegårdens kapacitet til de tidligere nævnte 17 tog i timen til og fra vest. Antallet af tog i 20/30 minutters visionen, der skal køre igennem til Østerport er imidlertid så stort, at det også vil være nødvendigt at forøge kapaciteten mere, end det sker gennem indførelse af ”korte blokke” i forbindelse med KØR-projektet. Dette kan gøres som beskrevet i den af daværende banestyrelse (nu trafikstyrelsen) i september 1999 udgivne rapport ”Kapacitetsudvidelse Københavns Hovedbanegård” med en ombygning af Nørreport station fra de nuværende to spor med kun 200 m lange perroner til tre spor med lange perroner. Kapaciteten ville dengang blive øget fra 16 tog i timen til enten 19 tog i timen i begge retninger eller 24 tog i timen i den aktuelle myldretidsretning (og bevarelse af de 16 i modsat retning). Tallene vil være tilsvarende højere med de ”korte blokke.” Hvilken af de to muligheder, man vil anvende, afhænger af den konkrete fremtidige køreplan, men under alle omstændigheder er der med ombygningen af Nørreport den tilstrækkelige kapacitet til at gennemføre 20/30 minutters visionen.

## **Den nødvendige og tilstrækkelige udbygning af infrastrukturen.**

På helt tilsvarende måde som anført i notatet af 24. maj om 30 minutters visionen omfatter virkeliggørelsen af 20/30 minutters visionen følgende anlæg regnet fra Østerport:

1. Ombygning af Nørreport station til tre lange perronspor. Udgiften hertil blev i 1999 opgjort til ca. 2,0 mia. kr. I dagens prisniveau svarer det vel til ca. 2,2 mia. kr.
2. Anlæg af fire nye spor under Bernstorffsgade i direkte kontakt med den nuværende Hovedbanegård. Udgiften skønnes iflg. Trafikstyrelsen til ca. 3,0 mia. kr.
3. Mellem København H og Ringsted anlægges der en ny dobbeltsporet jernbane (udbygningsløsningen). Udgiften hertil er efter de seneste oplysninger fra Trafikstyrelsen (inklusive et enkelt tiltag fra KØR-projektet) 6,8 mia. kr.
4. Nordvestbanen udbygges til dobbeltspor på strækningen Lejre – Vipperød. Udgiften hertil blev i 2001 af Banestyrelsen beregnet til 957 mio. kr. og skønnes i dag at beløbe sig til ca. 1 mia. kr.

Den samlede anlægsudgift til virkeliggørelse af 20/30 minutters visionen er således - baseret på Trafikstyrelsen tal - ca. 13 mia. kr.

Til sammenligning vil de samlede anlægsudgifter til virkeliggørelse af 30 minutters visionen beløbe sig til noget under 3,5 mia. kr. Trafikstyrelsen har senest oplyst, at 5. sporsløsningen koster ca. 3,2 mia. kr. inklusiv KØR-projektet. Trækker man herfra de "overflødige" anlæg i København og i Roskilde til henholdsvis ca. 200 mio. kr. og ca. 300 mio. kr., kommer man til ca. 2,7 mia. kr., hvortil der skal lægges udgifterne til de mindre anlæg mellem Roskilde og henholdsvis Ringsted (udover KØR-projektet) og Holbæk. Sættes disse forsigtigt til ca. 400 henholdsvis 200 mio. kr., får man en udgift på 3,3 mia. kr. Det skal dog præciseres, at kun Trafikstyrelsen kan foretage en professionel beregning af disse udgifter. Skønnet er kun medtaget for at angive en størrelsesorden.

## **Konklusion.**

Folketingets trafikudvalg står overfor et vanskeligt valg: Hvilken af de to løsningsmodeller: Nybygningsløsningen eller 5. sporsløsningen skal man udføre VVM undersøgelser for?

I nærværende notat samt i notatet af 24. maj er det forsøgt at belyse problemstillingen på en ny måde, der tager udgangspunkt i, hvilken trafikvision, man bør lægge til grund for udviklingen af de danske jernbaner. Der er gennemgået to forskellige visioner:

1. En 30 minutters vision, der muliggør indførelse af stive køreplaner for såvel fjerntrafikken som den sjællandske regionaltrafik med en grundfrekvens på 30 minutter + de nødvendige myldretidstog og
2. en 20/30 minutters vision, der muliggør indførelse af stive køreplaner for de regionaltog, der kører via Roskilde, med en grundfrekvens på 20 minutter. Grundfrekvensen på 30 minutter bevares for fjerntrafikken og for regionaltogene på Sydbanen samt for de nye tog, der betjener strækningen mellem Køge og Næstved via Haslev. Også her med en overbygning med de nødvendige myldretidstog.

Der er endvidere medtaget et foreløbigt skøn over anlægsudgifterne til gennemførelse af de nødvendige og tilstrækkelige anlæg for virkeliggørelsen af de to visioner.

Ønsker man 20/30 minutters visionen virkeliggjort, skal nybygningsløsningen gennemføres som en nødvendig men altså ikke tilstrækkelig forudsætning. Der skal yderligere foretages større udvidelser på Nørreport og København H, ligesom Nordvestbanen skal ombygges til dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød. Som beskrevet i Strategianalysen vil der være kapacitet til tre godstog i timen, i myldretiden dog to. De samlede anlægsudgifter til visionens virkeliggørelse beløber sig til ca. 13 mia. kr.

Ønsker man 30 minutters visionen virkeliggjort, bør man vælge 5. sporsløsningen. Denne løsning skal på tilsvarende måde suppleres med anlægsarbejder mellem Roskilde og Ringsted henholdsvis Roskilde og Holbæk dog af et noget mindre omfang. Omfanget af de nødvendige nyanlæg mellem Roskilde og Ringsted vil formentlig blive bestemt af antallet af godstogskanaler i myldretiden. Kan dette begrænse til én i timen, vil de samlede anlægsudgifter til 30 minutters visionens virkeliggørelse beløbe sig til under 3,5 mia. kr. Udenfor myldretiden vil der være kapacitet til tre godstog i timen.

Det skal endnu en gang præciseres, at de nævnte beløb er behæftet med ret stor usikkerhed, men de skulle kunne give et fingerpeg om størrelsesordenen.

Konklusionerne i nærværende notat rækker ikke ved konklusionerne i 24. maj-notatet.

Et forhold, der ikke har været behandlet i de af Trafikstyrelsen udgivne rapporter, er det kommende salg af DSB. Det vil formentlig være ret enkelt at indarbejde en 30 minutters trafikvision i salgsbetingelserne, medens virkeliggørelse af en 20/30 minutters vision af en køber ud fra en virksomhedsmæssig betragtning vil kunne opfattes som en overtrafikering.