



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 19. december 2005
J.nr. : 004-000343

Trafikudvalget har i brev af 28. november 2005 stillet mig følgende spørgsmål 159 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 159:

"Cirka hvor meget dyrere i drift bliver nybygningsløsningen, hvis man ønsker at opretholde minimum den samme drift fra Roskilde og Høje Taastrup som i dag, og er det indregnet i den samfundsøkonomiske beregning?"

Svar:

Strategianalysen viser, at de køreplanseksempler, som indeholder flest mulige tog har den bedste økonomi, og at de derfor er det mest sandsynlige bud på togbetjeningens omfang.

I disse køreplaner forudsættes der i Nybygningsløsningen fastholdt en togbetjening i Roskilde og Høje Taastrup, som nogenlunde svarer til den forudsatte uden Nybygningsløsningen dvs. i Basisalternativet.

Det forudsatte antal standsninger i Roskilde og Høje Taastrup fordelt på tidsintervaller af dagen er vist i nedenstående tabel.

Forudsat togbetjening København – Høje Taastrup/Roskilde i Basis hhv. Nybygningsalternativ.

| Stop pr timer og retning | Myldretimer | Dagtimer | aftentimer |
|--------------------------|-------------|----------|------------|
| <i>Roskilde:</i> | | | |
| Basis | 10 | 9 | 6 |
| Nybygning | 11 | 10 | 5 |
| <i>Høje Taastrup:</i> | | | |
| Basis | 9 | 9 | 6 |
| Nybygning | 9 | 8 | 3 |

Som det fremgår forudsættes to tog i aftentimerne at køre igennem Høje Taastrup uden stop. Det præcise antal stop må bero på en efterfølgende optimering.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen