



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 19. januar 2006
J.nr. : 004-000367

Trafikudvalget har i brev af 3. januar 2006 stillet mig følgende spørgsmål 199 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 199:

Ministeren bedes kommentere vedlagte artikel fra Roskilde Avis, onsdag 28. december 2005: "Pendlerproblemer".

Svar:

I det pågældende indlæg fra Roskilde Avis skriver Ole Stampe Rasmussen, at de fremlagte løsningsforslag til udvidelse af banekapaciteten mellem København og Ringsted indebærer nogle "astronomiske investeringer" og nogle "voldsomme gener for de stakkels mennesker, som er så uheldige at bo i nærheden af de foreslåede udvidelser". På den baggrund foreslås i stedet nogle "beskedne og effektive husmandsløsninger", bl.a. at presse flere tog ind på den eksisterende bane samt at køre længere tog med flere siddepladser.

Jeg er enig i, at der er tale om store beslutninger, og at det er vigtigt at tage hensyn til mulige gener for både togpassagerer og trafikantlæggernes naboer, når forskellige trafikløsninger overvejes. Jeg er dog uenig i, at kapacitetsproblemet mellem København og Ringsted blot kan løses ved at presse flere tog ind på den eksisterende bane.

Den teoretisk tættest mulige afstand, som to tog kan køre efter hinanden mellem København og Roskilde er, som Ole Stampe Rasmussen korrekt skriver, ca. 2 minutter. Da der i dag kun kører op til 12 persontog i timen (gennemsnitligt et persontog hver 5. minut), mener han, at det burde være muligt at presse mindst fem tog ekstra ind i timen. Derved overser Ole Stampe Rasmussen imidlertid, at det er nødvendigt at have en kapacitetsbuffer, der skal forhindre selv de mindste småforsinkelser i at forplante sig til de øvrige tog på banenet. Desuden medfører forskelle i togenes hastighed og standsningsmønster at der anvendes mere banekapacitet.

Af disse årsager er det kun muligt at køreplanlægge op til 12 persontog foruden 1 godstog i timen mellem København og Roskilde med den nuværende indretning af banenettet. Lægges blot få ekstra tog ind i køreplanen, uden at man udbygger kapaciteten tilsvarende, ville passagererne opleve mærkbart forringet regularitet.

Da jeg er enig med Ole Stampe Rasmussen i, at de forsinkelser man allerede oplever i togtrafikken i dag er utilfredsstillende, finder jeg idéen med at presse yderligere tog ind på strækningen København-Roskilde helt uholdbar.

Det er i øvrigt ikke korrekt, når Ole Stampe Rasmussen nævner Københavns Hovedbanegård som eneste hindring for trafikudvidelser. Med den øvrige planlagte trafik på Øresundsbanen og Kystbanen vil der her kunne afvikles op til 17 persontog mod vest på de nuværende perronspor. Der er således endnu ledig perronkapacitet på Hovedbanegården til trafikudvidelser.

Ole Stampe Rasmussen foreslår at forøge siddepladskapaciteten ved at køre med større tog og peger især på dobbeltdækkere som mulighed. Dobbeldækkere kan ikke afvises som en effektiv mulighed mht. siddepladskapacitet, hvilket også er grunden til, at denne togtype i et vist omfang benyttes i dag. De synes dog knapt så hensigtsmæssige på de meget lange rejser, som IC4-togsættene skal betjene.

Det er rigtigt, at siddepladskapaciteten mellem København og Roskilde i princippet kan forøges ved at forøge toglængden, der langt fra er maksimal i alle tog i dag, heller ikke i myldretimerne. Togmateriel koster imidlertid også mange penge, og det er kostbart at køre meget lange tog helt til f.eks. Kalundborg og Nykøbing Falster, idet behovet for siddepladser i periferien typisk er markant mindre end på den centrale strækning mellem Roskilde og København. En udvidelse af siddepladskapaciteten vil i mange tog udgøre et ressourcspild over lange strækningsafsnit. I forhold til en effektiv materielanvendelse er det typisk mere hensigtsmæssigt at køre flere tog, dér hvor problemerne med overbelægning er størst, end at forlænge togene generelt. Flere togafgange kræver dog som nævnt mere banekapacitet, hvilket naturligvis også koster mange penge og skal vejes mod fordelene.

Det bør i anledning af Ole Stampe Rasmussens afsluttende bemærkninger tilføjes, at generne for togpassagererne ved regularitetsproblemerne utvivlsomt kan gøres op til meget store samfundsøkonomiske tab.

Der er dog tale om samfundsøkonomiske tab, som i sagens natur ikke uden videre vil kunne transformeres til økonomiske midler, der vil kunne finansiere investeringer i afhjælpende foranstaltninger.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen