



MINISTEREN

Dato 1. juli 2006
J. nr. 004-000500

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 2. juni 2006 stillet mig følgende spørgsmål 401 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål nr. 401:

” Ministeren bedes kommentere henvendelse af 24. maj 2006 fra Ebbe Falk-Sørensen vedr. udbygningen af strækningen København-Ringsted, jf. TRU alm. del - bilag 418.”

Svar:

Ebbe Falk-Sørensen har henvendt sig til Trafikudvalget og beskrevet mulighederne i et 5. spor suppleret med andre baneudbygninger end medtaget i Trafikstyrelsens strategianalyse. Jeg har fået følgende vurdering fra Trafikstyrelsen til henvendelsen:

Ebbe Falk-Sørensens henvendelse bygger på en trafikale ”vision”, som ikke er realiserbar inden for rammerne af Trafikstyrelsens beskrivelse af 5. spor. Visionen opererer med for megen trafik Roskilde-Ringsted i forhold til kapaciteten, når der også skal være plads til den prognosticerede godstrafik.

Den trafikale vision bygger på halvtimesdrift i alle sjællandske relationer og halvtimesdrift i landsdelstrafikken, hvad der ikke afviger fra Strategianalysens grundlæggende trafikeringsmønster i de 4 udbygningsalternativer. Standsningsmønsteret i strategianalysen er dog ikke helt identisk med Falk-Sørensens forslag, og strategianalysen medtager fortsat tog, som vender i Roskilde som ud fra et samfundsøkonomisk og driftsøkonomisk synspunkt vurderes bedst.

På Nordvestbanen antager forslagsstilleren, at en mindre sporforlængelse i Lejre samtidig med hastighedsforøgelse til 140 km/h Roskilde-Holbæk vil gøre det muligt at gennemføre 4 linier pr time mod de planlagte 3 efter GTA-køreplanens ikrafttræden. Trafikstyrelsen foretager i øjeblikket undersøgelser af Nordvestbanens udbygningsmuligheder og disses sammenhæng med mulig trafikudvidelse. Undersøgelserne er ikke tilendebragt, men de indikerer, at der som minimum må forudsættes udbygning med dobbeltspor på den ene delstrækning (f eks Lejre-Hvalsø), hvis det skal være muligt at gennemføre 4 linier



uden tab af regularitet. Forudsætningen på Nordvestbanen er således ikke tilvejebragt alene ved et 5. spor.

Med forslagsstillerens trafikvision, vil grundbetjeningen af strækningen Roskilde-Ringsted uden for myldretiden være 9 tog, hvoraf 2 vender i Ringsted. Med et ikke defineret antal supplerende myldretidstog, vil kapacitetsgrænsen være overskredet i alle tidsrum, hvor der kører persontrafik. På strækningen Roskilde-Ringsted er 5. sporspakken, som defineret i strategianalysen således ikke tilstrækkelig til afvikling af trafikken. Etablering af overhalingsspor kan godt øge kapaciteten på strækningen, hvis disse etableres trafikalt fornuftigt, og det skønnes at trafikvisionen vil kunne gennemføres, hvis der på 12-13 km af strækningen anlægges 2 lange overhalingsspor. Overhalingssporene medfører at knap halvdelen af strækningen mellem Roskilde og Ringsted udbygges til fire spor.

Disse må placeres mellem Viby og Borup stationer (og et stykke forbi disse i hver ende), så standsende persontog og langsommere persontog kan overhales uden at blive generet og uden at de langsomme tog påvirker de gennemkørende.

På strækningen København H - Roskilde sikrer 5. spor den nødvendige kapacitet til forslagsstillerens trafikvision. Det skal dog bemærkes, at den øvre grænse er 17 linier pr time på grund af kapaciteten på Københavns Hovedbanegård. Da forslagsstillerens trafikvision indeholder 13 tog København H - Roskilde som grundbetjening, vil der i myldretiden være mulighed for at supplere med op til 4 linier. Uden etablering af vendespor i Roskilde vil det ikke være muligt at vende tog i planmæssig drift, eller i hvert fald højst at vende 1 linie. Togene må således alle videreføres forbi Roskilde, men her stiller såvel Vestbanen Roskilde-Ringsted som Nordvestbanen Roskilde-Holbæk begrænsninger for togantallet.

Den trafikale vision bygger på, at alle tog videreføres fra Roskilde til Holbæk/Ringsted i stedet for at vende. Med udgangspunkt i, at der rejser ca. 25 % flere passagerer øst for Roskilde end vest/syd for, er der god grund til at vende tog i Roskilde, så der ikke køres med for store tog helt til Kalundborg, Nykøbing F og Odense. Og med en udvidelse af togantallet som følge af en kapacitetsudvidelse på eksisterende bane, er mulighederne for at vende tog uden et særligt vendesporanlæg i praksis ikke til stede.

Falk-Sørensen peger ligesom Trafikstyrelsens supplerende beregninger på, at KØR-projektet skal gennemføres mellem Østerport og Roskilde, og at der kan spares på 5. sporspakken i form af udkørselsmuligheden København H - Ny Elbjerg. Her er der således ingen forskel i forhold til Trafikstyrelsens beskrivelser.



Det bemærkes at Falk-Sørensen når frem til samme konklusion som strategianalysen om at en bro-/tunnelløsning vest for Høje Taastrup er en forudsætning for et 5. spor.

Falk-Sørensen anbefaler en firesporet station i Borup, men mener i øvrigt at det nærmere omfang af udbygningen Roskilde – Ringsted først kan fastlægges efter nærmere analyser.

Nordvestbanen udbygges med et kort stykke enkeltspor vest for Lejre, samt en forøgelse af hastigheden til 140 km/h. Dette er ikke en del af København-Ringsted projektet og vil kunne gennemføres uanset nybygning eller 5. spor.

Falk-Sørensens tilgang til vision er rent kapacitetsteknisk. Mange andre forhold ligger til grund for en beslutning om hvad der er den rigtige løsning på kapacitetsproblemet. F. eks. forbigår Falk-Sørensens regulariteten, som er et af jernbanens centrale problemer i dag. Falk-Sørensens begrundelse heller ikke hvorfor visionen skulle være den økonomisk set mest fordelagtige løsning.

Det er næppe sandsynligt, at Falk-Sørensens vision skaber et indtægtsgrundlag i form af øget billetsalg og tidsgevinster, som modsvarer de øgede omkostninger, og det er meget tvivlsomt om Falk-Sørensens vision og forslag til 5. spors ”pakke” er bedre end den i strategianalysen beregnede. Det vil i alle tilfælde ikke ændre markant på de samfundsøkonomiske beregninger.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen