



MINISTEREN

Dato 22. september 2006
J. nr. 004-000505

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 12. juni 2006 stillet mig følgende spørgsmål 405 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål nr. 405:

” Ministeren bedes kommentere henvendelse af 10. juni 2006 fra Ebbe Falk-Sørensen vedr. en trafikvision – baseret på 20/30 minutters drift, jf. TRU alm. del - bilag 439.”

Svar:

Jeg skal indledningsvist beklage, at besvarelsen af dette spørgsmål har henlagt i meget lang tid hvilket beror på en fejl.

Allerede i juni kunne jeg henvise til min besvarelse af spørgsmål 401 på Falk-Sørensens første henvendelse af 24. maj. Ved denne efterfølgende henvendelse søger Falk-Sørensen at argumentere for, at omkostningerne ved at gennemføre en 20/30 minutters trafikvision baseret på nybygningsløsningen er næsten 4 gange så store, som ved 5. sporsløsningen baseret på en 30 minutters model.

Trafikstyrelsen oplyser, at Falk-Sørensen har ret i, at det ikke er muligt på samme bane at blande 20-minutters drift med 30-minutters drift – hvis han tænker på 5. sporsløsningen. Men det vil være muligt at køre f. eks. et 20-minutters grundsystem København-Roskilde-Ringsted samtidig med et halvtimes grundsystem ad ny bane København-Køge-Ringsted, hvis man måtte have ønske om netop det.

Der kan tænkes et meget stort antal forskellige trafikeringsmuligheder på 5. spor og nybygningsløsningen. Trafikstyrelsen har, med deres gennemførte supplerende beregninger i foråret, netop afsøgt mulighederne for mere optimal trafikering inden for rammerne af 17 linier, som er grænsen uden udvidelse af kapaciteten på Københavns Hovedbanegård. Når det er lykkedes Trafikstyrelsens at øge nettofordelene ved at forbedre køreplanerne for en ny bane, men ikke et 5. spor, beror det forskellene i kapacitetsoverskuddet.

Strategianalysen og dens konklusioner baserer sig på et betjeningsomfang som respekterer kapacitetsbegrænsningen på Københavns Hovedbanegård. Hvis



man måtte have ønske om et trafikomfang herudover, kan der foretages en kapacitetsudvidelse på København H i form af særskilt ny terminal, men det vil også være muligt at øge trafikeringen til 21 linier uden kapacitetsudvidelser, hvis lyntogene ikke vendes på København H, men i stedet videreføres til Østerport eller uden om København H direkte til Kastrup med stop i Ny Ellebjerg og Ørestad, hvor der er muligheder for med 1 omstigning at nå større dele af jernbanenettet i Københavnsområdet. Vælges til sin tid en løsning med udvidelse af kapaciteten, er der ingen grund til at man skal tage de(n) dyreste, som Falk-Sørensen angiver som "nødvendig og tilstrækkelig udbygning af infrastrukturen". Og det er under alle omstændigheder forkert, når Falk-Sørensen angiver nødvendigheden af både en udvidelse på København H og Nørreport til i alt 5,2 mia. kr. Der føres i sagens natur kun tog videre til Østerport i det omfang, kapaciteten tillader dette.

Som jeg før har svaret, er udbygning af Nordvestbanen uafhængig af udbygningsmulighederne København-Ringsted. Det er derfor besynderligt, at Nordvestbanen optræder med fuld udbygning til 1 mia. kr. i i Falk Sørensens nye henvendelse, som baserer sig på nybygningsløsningen, mens den optræder som beskedne 1,6 km nyt spor i den tidligere henvendelse.

Falk-Sørensens analyser er således baseret på skæve sammenligninger og ukorrekte antagelser, hvilket fører til konklusioner som er uanvendelige.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen