



MINISTEREN

Dato 6. oktober 2006  
J. nr. 004-U18-000001

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 7. september 2006 stillet mig følgende spørgsmål 460 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål nr. 460:**

”Ministeren bedes kommentere Ebbe Falk Sørensens analyse, jf. TRU alm. del – bilag 526.”

**Svar:**

Jeg skal henholde mig til kun at kommentere Ebbe Falk-Sørensens nyeste henvendelse på det generelle plan, da de dybere trafiktekniske temaer må anses for mere egnede til en diskussion mellem Trafikstyrelsen og Ebbe Falk Sørensen. Et sådant møde har allerede været afholdt.

Falk-Sørensen uddyber i sin nyeste henvendelse baggrunden for sine overvejelser om at binde landet sammen i halvtimestakt, hvilket kalder på følgende kommentarer inddelt i de temaer, som Falk-Sørensen anvender:

1) Godstrafik – den tredje kanal for godstog.

Når der i Trafikstyrelsens analyser er vist en kanal, som ender på Godsbanegården, er det fordi der her kan skabes en køremulighed til Frihavnen via Ringbanen. Og i Frihavnen er der – i hvert fald i øjeblikket – et marked for godstrafik. I Strategianalysen angives, at den tredje godskanal langt fra altid vil blive udnyttet og muligvis ikke i sin fulde udstrækning, og i persontogenes myldretid er der da også uanset løsningsalternativ kun afsat 2 kanaler til godstrafikken.

2) KØR-projektet

Trafikstyrelsen er i gang med at udarbejde et notat om KØR-projektets sammenhæng med VVM-projektet.

3) Kapacitet Roskilde-Ringsted

Falk-Sørensen er på mødet med Trafikstyrelsen blevet gjort opmærksom på, at kapaciteten til de forudsatte togsystemer vil kræve etablering af overhalings-



spor f eks Viby-Borup og at Falk-Sørensens tal angiver en for høj kapacitet efter gennemførelse af KØR-projektet.

Side 2/2

#### 4) Nordvestbanen

Der er på dette punkt ingen forskel mellem de undersøgelser, der pågår i Trafikstyrelsens Nordvestbaneprojekt og Ebbe Falk-Sørensens overvejelser. Dog peger Trafikstyrelsens undersøgelser på nødvendigheden af yderligere anlægsarbejder, hvis Falk-Sørensens køreplan skal kunne realiseres.

#### 5) Togsystemet til Roskilde

Falk-Sørensen mener ikke, at et togsystem, som vender i Roskilde er gennemførbart. Dette må i nogen grad afhænge af de antagne forudsætninger, som omtalt i mit svar på spørgsmål 461, men Trafikstyrelsens analyser tyder på, at et togsystem, som vender i Roskilde, via betjening af de mellemliggende stationer flytter passagerer og standsninger fra de længere linier og er en såvel drifts- som samfundsøkonomisk forbedring. Falk-Sørensens bemærkninger om, at passagerer til/fra Roskilde skal tvinges over i dette lokale togsystem er ikke i overensstemmelse med Trafikstyrelsens forudsætninger. Tværtimod vil de Roskilde rejsende få adgang til alle standsende tog uanset type.

#### 6) Regularitet

Der er en snæver sammenhæng mellem overskud af banekapacitet og regulariteten i togdriften. I 5. sporsløsningen vil der, uanset hvordan den nøjagtig udformes, ikke være nogen eller kun lidt overskydende kapacitet til rådighed i spidstimerne. Dette gør, at nybygningsløsningen uanset Falk-Sørensens nye forslag vil gavne regulariteten mest.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen