



MINISTEREN

Dato 22 . februar 2007
J. nr. 004-UI8-000116

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 2. februar 2007 stillet mig følgende spørgsmål 140 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 140:

Ministeren bedes kommentere vedlagte artikel fra ugeavisen Køge Onsdag den 31. januar 2007, ”Togdrift i region Sjælland” og herunder besvare, om de i artiklen faktuelle påstande er korrekte.

Svar:

Hvad angår de faktuelle forhold i Ove Fichs læserbrev i Køge Onsdag, er det korrekt, at strækningen København-Ringsted udgør en flaskehals, som er af central betydning for både den sjællandske regionaltrafik og fjerntrafikken mellem hovedstaden og Fyn/Jylland. Passagerkapaciteten kan godt forøges i et vist omfang ved at gøre togene lidt længere. Men kapacitetsbegrænsningen på banestrækningen betyder, at trafikbetjeningen ikke kan forbedres med flere og hurtigere tog.

En kapacitetsudbygning vil også alt andet lige medføre forbedret regularitet, fordi forsinkelser ikke vil brede sig ud i banesystemet i samme grad som i dag. Dette vil især være tilfældet med en ny bane via Køge.

Den enkeltsporede delstrækning mellem Lejre og Vipperød udgør ligeledes en flaskehals, som hindrer forbedringer i trafikbetjeningen, og en udbygning til dobbeltspor vil ligeledes forbedre regulariteten.

Godstransport på bane til Køge udgør i dag ca. 13 pct. af den samlede godstogsmængde, som kører til Sjælland fra Jylland og Tyskland. Godset føres fra Ringsted via Næstved til Køge, hvilket kræver, at toget skifter retning to gange undervejs. Adgangen for godstog til Køge vil kunne blive forbedret betydeligt med en ny bane langs Køge Bugt Motorvejen, og at det vil åbne for nye godstransportmuligheder. Godstogsbetjening af Køge Transportcenter vil dog kræve etablering af terminalfaciliteter, og mulighederne for placering af en terminal vil blive undersøgt i forbindelse med den indledende projektering, der skal gennemføres i henhold til den nye lov om projektering af en kapacitetsudvidelse København-Ringsted.



Det er korrekt, at godstog optager mere kapacitet på skinnerne end persontog på grund af togtypernes forskellige ”rytme” og fart. Godstogene fylder dog ikke syv gange mere end persontog, snarere kun dobbelt så meget - lidt afhængig af forholdene.

Transitgodsmængderne har været stærkt stigende de senere år og forventes fortsat at stige. Med en ny bane via Køge vil transitgodstogene ganske rigtig blive ledt uden om Roskilde og Københavns øvrige vestegn, hvilket vil give muligheder for at udnytte kapaciteten på den eksisterende bane mellem København og Roskilde til at forbedre den lokale persontogsbetjening.

Det er også rigtigt, at en ny bane kan give en markant forbedring i togbetjeningen mellem Køge og Vestsjælland/Fyn/Jylland, ikke blot i form af bedre omstigningsmuligheder, men også i form af direkte forbindelser uden omstigning. Forbedringerne vil desuden smitte af på det øvrige Køge Bugt område, hvor passagerer fra S-banen på en ny Køge Nord Station kan stige om til direkte tog til Vestsjælland/Fyn/Jylland.

Det indgår i planerne for en ny bane at etablere sporforbindelse mellem banen Næstved – Køge og den ny bane ved Køge Nord Station. Denne bane skal benyttes af direkte tog mellem København og Køge/Herfølge/Haslev/Næstved. Dette vil medføre endog meget store rejsetidsforbedringer for passagererne på denne strækning.

En supplerende banelinje over Høje Taastrup er ikke en del af de undersøgelser, der gennemføres i henhold til den nye projekteringslov. Det er dog en rigtig betragtning, at der er store og stadigt voksende rejsestrømme i andre korridorer end til det centrale København. Det kan måske efterfølgende lede til undersøgelser af tværbaneanlæg i Københavns vestegn, men det er som nævnt ikke en del af den forestående undersøgelse.

En ny bane giver et godt grundlag for at etablere parkér- og rejs faciliteter i Køge-området, om end det, som Ove Fich er inde på, kun er en mindre del af trafikkanterne på Køge Bugt Motorvejen, som vil stille bilen ved et sådant anlæg.

Støjbelastningen fra en ny bane kan dæmpes på forskellige måder, og disse vil blive undersøgt i forbindelse med den indledende projektering. En væsentlig udfordring på dette område består i at samtænke løsninger med en dæmpning af støjen fra motorvejstrafikken.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen