



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1349 København K

Dato 28. januar 2008  
J. nr. 004-u18-000319  
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 8. januar 2008 stillet mig følgende spørgsmål 139 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 139:**

”Ministeren bedes redegøre for muligheden for at udnytte de gamle spor mellem Taastrup og Høje Taastrup til godstog, således at disse ikke belaster flaskehalsen i myldretiden, som en kortsigtet løsning, mens vi venter på nybygningsløsningen eller det femte spor fra København til Ringsted.”

**Svar:**

Jeg har sendt spørgsmålet videre til Trafikstyrelsen, som oplyser at Tåstrup og Høje Taastrup stationer ud over de 4 trafikspor er forbundet med et parallelt, sydligt beliggende spor, der har betegnelsen ”spor 0”. Dette spor benyttes i dag alene til Banedanmarks kørsel med troljer og andet vedligeholdsmateriel. Sporet er af ældre dato og kan ikke umiddelbart anvendes til kørsel med tungere trafik såsom godstog.

Trafikstyrelsen udførte i 2005 analyser af en opgradering af spor 0, således at det kunne anvendes til såvel gods- som passagertrafik, og indgå som et 3. fjernspor mellem Tåstrup og Høje Taastrup. Ved opgradering af spor 0 gives supplerende mulighed for udkørsel fra Høje Taastrup mod Tåstrup, og dermed undgås den kapacitetshæmmende flaskehals som eksisterer i dag.

Opgraderingen af spor 0 vil bestå i en totaludskiftning af spor og underbygning, elektrificering og signalanlæg incl. fjernstyring, samt ændrede tilslutninger i såvel Tåstrup som Høje Taastrup. Sporombygningen skal foretages langs spor i drift, hvilket forlænger og fordyrer udførelsesprocessen.

Trafikstyrelsen har i 2005 beregnet udførelsestiden til 7 måneder og anlægspri- sen til 63 mio.kr (05 priser)

Der er siden 2005 sket en række normændringer på miljø-, konstruktions- og baneteknikområdet. Dette medfører, at projektet vil skulle undergå en revurdering, således at der korrigeres for det ændrede normgrundlag før en endelig anlægspris kan fastsættes.



Det samlede projektforsløb vil fra igangsættelsen af en revurdering til ibrugtagning af det færdige anlæg andrage ca. 2 år.

Side 2/2

Der er med andre ord tale om et relativt kompliceret og bekosteligt anlæg, da det eksisterende spor ikke umiddelbart kan anvendes. Trafikstyrelsens har gennem arbejdet med udmøntningen af midlerne til mindre kapacitetsforbedringer vest for København vurderet, at disse med størst effekt kunne anvendes på et ekstra spor øst for Ringsted samt ny/opgraderet bane København H - Ny Ellebjerg, idet kapacitetsgevinsten i forhold til investeringen her er størst. Flaskehalsen vest for København elimineres ikke med etablering af et ekstra spor ved Høje Taastrup.

Med venlig hilsen

Carina Christensen