

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 11. september 2009
J. nr. 513-000016

Center for Kollektiv Trafik

Kommentar til faktaark om "Færre tog til pendlerne"

På et offentligt møde i Roskilde den 13. august 2009, arrangeret af et samarbejde mellem 10 kommuner på Sjælland, præsenterede borgmester Michael Ziegler, Høje Taastrup Kommune, på kommunesamarbejdets vegne en række nye "faktaark" om baneprojektet København-Ringsted. Kommunesamarbejdet har tidligere fremlagt andre faktaark om projektet, som er kommenteret i notat af hhv. 3. november 2008 og 16. januar 2009, og som Trafikudvalget har modtaget i kopi.

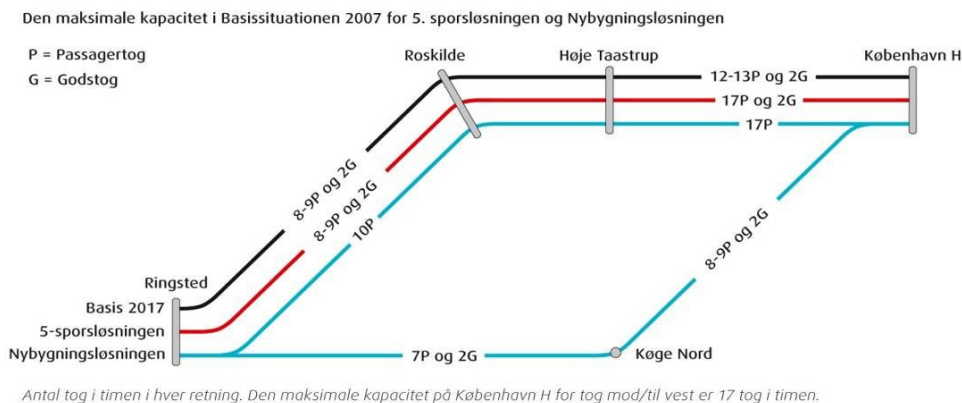
Hovedkonklusionen i de 10 kommuners reviderede faktaark er, at der med en beslutning om en ny bane København-Ringsted bliver færre tog til pendlerne.

En sådan konklusion er forkert. En ny bane vil indeholde forbedringer for alle pendlere – også pendlerne mellem København og Roskilde - og begrundelsen gives nedenfor i en rækkefølge, der svarer til rækkefølgen i faktaarket.

Udgangspunktet for kommunernes argumentation

De 10 kommuners argumentation for at der med ny bane bliver færre tog til pendlerne tager afsæt i følgende tre forhold:

1. Forudsætningen om, at der kun er plads til 17 tog i timen på Københavns Hovedbanegård
2. Den beregnede tekniske banekapacitet jf. nedenstående figur fra miljøredøgørelsen.
3. Trafikstyrelsens beregningsforudsætning om at 6 tog pr time og retning føres fra København via Køge til Ringsted eller Næstved.



Ved kombination af togtrafikstrømmene ud af København deducerer kommunerne sig herefter på dette grundlag frem til, at der – strækning for strækning – bliver tale om en forringelse for de bestående pendlere, hvis der træffes beslutning om en ny bane.

Det bemærkes, at kommunerne med pendlere kun inddrager togpendlerne på den bestående bane København – Roskilde – Ringsted.

Situationen uden ekstra kapacitet på Københavns Hovedbanegård

København – Roskilde

De 10 kommuners argumentation er i korte træk følgende:

Der kan uden udbygning af Københavns Hovedbanegård køre 17 persontog ind og ud af Københavns Hovedbanegård. Da 6 persontog i Nybygningsløsningen forudsættes kørt ad ny bane, vil København – Roskilde kun kunne betjenes af $17 - 6 \text{ tog} = 11 \text{ tog}$. Da man uden udbygning af København – Ringsted kan køre 12-13 tog mellem København og Roskilde vil der ifølge kommunerne være tale om en forringet togbetjening af den bestående bane.

Fejlen i argumentationen er, at kommunerne ser bort fra, at det ikke er alle tog på strækningen København – Roskilde, som sigter på at betjene lokaltrafikken. Strækningen København-Ringsted er en hovedbane, som betjener fjerntog, godstog og regionaltog, hvoraf de sidste er til glæde for pendlerne. Lyntog, IC-tog og Internationale tog betjener fjerntrafikken – og at føre disse tog via Køge medfører ikke en forringelse af den bestående togbetjening for pendlere. Eller sagt med andre ord, man kan ikke rejse med lyntog fra København til Roskilde, for lyntoget holder ikke i Roskilde – og derfor er det ikke noget tab for Roskilde, at lyntoget kører uden om strækningen København – Roskilde. Det samme gælder for fremtidens hurtige internationale tog. Det ene ICTog, som i køreplanseksemplet forudsættes flyttet fra den bestående bane til Køge banen, standser ganske vist i dag i Roskilde, men der er restriktioner på anvendelsen mellem København og Roskilde i myldretiden, og disse restriktioner må forventes



tes at blive øget i takt med den stigende efterspørgsel for at sikre plads til de fjernrejsende, som er formålet med at køre toget.

I basisalternativet vil der jf. figuren maksimalt kunne køre 12 -13 persontog mellem København og Roskilde. Da 3 af disse tog skal betjene anden trafik, er der kun 9-10 tog, som i basisalternativer vil kunne betjene lokaltrafikken mellem København og Roskilde. Med de forudsatte 11 tog i timen i Nybygningsløsningen bliver den faktiske lokalbetjening af strækningen København – Roskilde ikke forringet i Nybygningsløsningen. Den kan tværtimod forbedres med 1-2 tog i timen.

Trafikstyrelsen regner således med 11 tog i timen, som betjener lokalstrækningen København – Roskilde. På grund af bortfald af fjerntog og godstog bliver der endvidere tale om en lavere udnyttelse af banekapacitetens teoretiske 17 tog pr time. Når udnyttelsesgraden bliver mindre, reduceres antallet af forsinkelser og togbetjeningen gøres mere stabil. På den baggrund kan det konkluderes, at pendlere København – Roskilde alt i alt opnår en forbedring i Nybygningsløsningen. Der bliver plads til flere tog i lokaltrafikken og regulariteten bliver bedre. Hertil kommer at det med Nybygningsløsningen vil være muligt at udvide antallet af godstog til mere end 2 pr time, uden at det er nødvendigt at reducere antallet af persontog.

Når 13 tog på den bestående bane jf. tabel B, side 4 i faktaarket har en maksimal kapacitet på 9500 pladser er det vanskeligt at gennemskue, hvorfor 17 tog i en 5. sporsløsning (dvs. +31 pct. antal tog) har 15.000 pladser (+58 pct. pladser) og i øvrigt også, hvorfor 11 tog i Nybygningsløsningen skulle have lige så mange pladser som 13 tog i Basis.

Roskilde-Ringsted

Kommunernes argumentation på denne delstrækning svarer til argumentationen for København – Roskilde:

På strækningen København – Roskilde kan der i Nybygningsløsningen jf. ovenfor køre 11 persontog i timen. Fordi mindst 4 af disse 11 tog, skal køre videre til Holbæk for at udnytte dobbeltsporet her, så vil der vest for Roskilde mellem Roskilde og Ringsted kun være plads $11-4 = 7$ tog. Fordi 7 tog er mindre end de 9 tog, som der er plads til i basisløsningen, bliver der ifølge kommunerne tale om en forringelse.

Fejlen i kommunernes argumentation er tilsvarende, at de glemmer, at en del af persontogene ikke betjener lokale pendlere.

Da strækningen Roskilde-Ringsted ligger i forlængelse af strækningen København – Roskilde bruges denne delstrækning også til tog, der ikke betjener strækningen. Også her kører lyntog, internationale tog og ICTog. Bortfaldet af de tog, som ikke har nogen værdi for selve strækningen, vil ikke indebære no-



gen forringelse for de lokale pendlere. Endvidere medfører den mindre kapacitetsudnyttelse af strækningens teoretiske maksimalkapacitet ligesom ovenfor, at togene tværtimod kan køre mere præcist, og at afgangstiderne for de lokale tog kan fordeles mere jævnt over tid. På den baggrund kan det konkluderes, at pendlere Roskilde-Ringsted alt i alt opnår en forbedring i Nybygningsløsningen.

Opgørelsen af den maksimale passagerkapacitet mål i antal pladser jf. tabel D i notatet synes også at være omgærdet med nogen usikkerhed.

Strækningen København - Køge – Ringsted

Kommunerne vedgår, at den lokale og regionale trafik fra Sydsjælland, men også pendlere fra Ringsted og vest for Ringsted samt pendlere der skal direkte til København vil få forbedringer med en ny bane. Men man anfører så i tilknytning hertil, at "Her skal jernbanen konkurrere om de bilister, der får en mere attraktiv sydmotorvej med udbygningen mellem Greve og Køge."

Hertil bemærkes, at det netop er en bærende del af ideen med kapacitetsudbygningen mellem København og Ringsted, at jernbanen skal være med til at aflaste vejtrafikken. Det er sigtet, at jernbanen gennem flere og hurtigere tog gøres mere attraktiv med henblik på at få flest mulige bilister til at lade bilen stå.

Situationen med ekstra kapacitet på Københavns Hovedbanegård

København – Roskilde

Kommunerne mener, at Trafikstyrelsen har undladt at gøre opmærksom på at 5. spor i denne situation kan udbygges til 20 tog ved at fjerne et godstog og ved at etablere et ekstra spor mellem København og Valby.

Dette er ikke korrekt.

Det må være umiddelbart klart, at fjernelse af et godstog ikke indebærer en ekstra banekapacitet, men kun at man gennem omprioritering af togene vælger at bruge kapaciteten på en anden måde. Udviklingen går næppe i retning af færre godstog – tværtimod.

Det vil heller ikke muligt at tilvejebringe ekstra kapacitet ved at etablere et ekstra spor mellem Københavns Hovedbanegård og Valby (som i øvrigt heller ikke ville være gratis). Denne effekt af mindre kapacitetsforbedringer i nærheden af Københavns Hovedbanegård tages allerede i anvendelse med etablering af to ekstra spor mellem Københavns Hovedbanegård og Ny Ellebjerg frem til 2012, og som allerede indregnes i basisløsningen.



Da kapaciteten i 5.sporsløsningen mellem København og Roskilde er begrænset til 17 persontog, hvilket svarer til kapaciteten på samme strækning i Nybygningsløsningen, er det ikke korrekt, at man med udbygning af Københavns Hovedbanegård kan opstille et scenarie, hvor 5. spor har større kapacitet mellem København og Roskilde end i Nybygningsløsningen.

København – Ringsted

Kommunerne kommer korrekt frem til, at kapaciteten i dette tilfælde vil være større mellem København og Ringsted end i 5.sporsløsningen. Men kommunerne anvender så den argumentation, at passagerkapaciteten – dvs. det samlede mulige antal sæder i alle tog vil være rigelig stor til at imødekomme en passagervækst langt ude i fremtiden.

Betragtningen er ikke særlig relevant. Kapacitetsudvidelsen er ikke et spørgsmål om at skaffe plads til nogle passagerer, som ellers måtte afvises.

Udviklingen af jernbaneinfrastrukturen sigter primært på at skabe nogle mere attraktive produkter i form af flere og hurtigere tog, som kører i en mere differentieret køreplan, med det formål at tiltrække flere passagerer til jernbanen.

Kun en ny bane indeholder tilstrækkelig banekapacitet til for alvor at gøre togtrafikken mere attraktiv. Analyserne viser, at de forbedringer som Nybygningsløsningen giver anledning til på kort sigt – dvs. uden en udvidelse af banegårdskapaciteten i Københavnsområdet - vil kunne tiltrække 14.200 ekstra passagerer pr hverdag, som følge af den bedre togbetjening. Det er 4 gange mere end den trafikvækst på 3.400 ekstra passagerer pr hverdag, som 5. sporsløsningen forventes at kunne medføre.