



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 19. marts 2009
Dok.id 805496
J. nr. 004-u18-000888

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 20. februar 2009 stillet mig følgende spørgsmål 476 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 476:

”Med henvisning til de vedlagte svar af 16. januar 2009, som ministeren har givet på tre spørgsmål, som 10 samarbejdende kommuner havde fremsendt den 24. november 2008, bedes ministeren i forlængelse af svaret på det første af spørgsmålene oplyse:

- Hvad er det forventede fremtidige kapacitetsbehov opgivet som passagerkapacitet på strækningen mellem København og Ringsted i år 2030?
- Hvilke foranalyser eller lignende er der foretaget for at få belyst, om nybygningsløsningen vil påvirke bilisternes adfærd, som det er beskrevet i svaret?
- Hvilke fremtidige tekniske muligheder kan man inden for køremateriel og signaler forvente til forøgelse af den effektive anvendelse af en given banekapacitet?”

Svar:

Ifølge Trafikstyrelsens beregninger og forudsætninger om trafikbetjeningen, vil der i 2030 uden udvidelse af banekapaciteten mellem København og Ringsted blive foretaget ca. 8500 rejser gennem maksimalsnittet i den time, hvor der rejser flest.

I mit svar til borgmester Michael Ziegler, Høje Taastrup Kommune, pointerede jeg, at formålet med udbygningen af kapaciteten på strækningen mellem København og Ringsted er at muliggøre en forbedring af togproduktets attraktivitet gennem bedre køreplaner, flere togafgange, kortere rejsetid og bedre regularitet, og derved få flere til at vælge den kollektive transport.

Trafikstyrelsen oplyser, at antallet af ture, der overflyttes fra vej til bane som følge af en kapacitetsudbygning, beregnes på Trafikstyrelsens egen trafikmodel, mens effekterne af den forbedrede fremkommelighed for de bilister, der forbliver på vejene er blevet beregnet på OTM modellen, der benyttes af Vejdirektoratet i forbindelse med analyse af større vejprojekter i hovedstadsområdet.

Hvad ny teknik angår, bevæger signalteknologien sig i retning af ”flydende blok”, hvor togene kører adskilt af en bremseafstand i stedet for regulering via signaler. På strækninger med tæt og ens togtrafik (f. eks. bybaner), vil den nye



teknologi give et pænt kapacitetsløft (typisk ca 20%). På strækninger, som København – Ringsted, med en blandet trafik bestående af hurtige og langsomme persontog samt godstog opnås en langt mindre effekt. Flydende blok er dog stadig et fremtidsscenarium. Med overgangen til ERTMS niveau 2, som planlægges anvendt i såvel 5. sporsløsningen som Nybygningsløsningen, muliggøres kortere blokafsnit og dermed også lidt højere kapacitet end i dag, men ikke en forbedring på niveau med flydende blok.

Side 2/2

På materielsiden sigtes mod en øget hastighed for godstog, hvilket vil have en positiv effekt på kapacitetsudnyttelsen. Endelig vil muligheden for hurtigere ind- og udstigning i togene også virke i retning af øget kapacitet.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed