

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 27. august 2010  
Dok.id  
J. nr. NLN  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 18. juni 2010 stillet mig følgende spørgsmål 1310 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henrik Sass Larsen (S).

Spørgsmål nr. 1310:

"Ministeren bedes redegøre for, i hvilket omfang det teknisk vil være muligt at øge frekvensen af tog på de store pendlerstrækninger, så der eksempelvis kørte flere direkte tog med stop ved færre stationer mellem Hovedbanegården og Køge/Frederikssund/Taastrup samt mellem Østerport og Farum/Hillerød/Klampenborg, og sådan at S-togene ikke skulle køre gennem flaskehalsen mellem Hovedbanegården og Østerport?"

Svar:

Banedanmark oplyser, at det i dag ikke er teknisk muligt at øge antallet af tog på strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport Station udover de 30 tog i timen i morgenmyldretidstimerne dvs. mellem kl. 7.00-9.00 og de 27 tog i timen, i de øvrige dagtimer, der kører i dag. Perronkapaciteten nordfra på Østerport – et perronspor i hver retning – umuliggør at der vendes tog der. På Københavns Hovedbanegård kan der i visse situationer vendes tog vest- og sydfra, men det er ikke muligt at vende tog i normaldrift. Det vil derfor være nødvendigt at reducere i antallet af stoptog, dvs. tog der standser ved alle stationer, såfremt man ønsker at øge antallet af hurtige tog til København Hovedbanegård og Østerport.

Med udrulningen af Banedanmarks Signalprogram på strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport Station vil der formentlig kunne køres tættere på denne strækning, end det er muligt i dag.

På banerne til Hillerød og Køge er kapaciteten opbrugt med den blanding af standsende og hurtige tog, der i dag betjener strækningerne. Flere tog vil kræve et ensartet standsningsmønster for togene på strækningen.

Banedanmark er i gang med at udarbejde et beslutningsgrundlag af mulighederne for at udbygge Nordbanen med ekstra spor mellem Hellerup og Holte, således at betjeningen af bl.a. Hillerød kan udvides med ekstra hurtige togafgange. Hvis der skal indsættes ekstra hurtige tog på strækningen med det nuværende sporanlæg, vil det kræve, at én af de nuværende nordgående linjer –



f.eks. – linje C mod Klampenborg, i stedet føres mod Hillerød. Til gengæld ville Klampenborgbanen i stedet skulle betjenes af Ringbanens tog ved, at tog fra Ringbanen krydser via spor ved Hellerup station og derfra kører videre til Klampenborg.

Med etableringen af den ny bane København-Ringsted vil Køge station og den kommende Køge Nord station samt stationerne mellem Køge og Næstved få to hurtige forbindelser til København pr. time. Dette opfylder behovet for hurtige direkte tog på Køgebugtbanen og aflastningen vil også være til gavn for de øvrige rejsende på strækningen.

På andre S-togsstrækninger, f.eks. Frederikssundsbanen, er der kapacitet til at køre flere afgang.

Det skal bemærkes, at det med transportaftalen af 29. januar 2009 er besluttet, at der udarbejdes en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i hovedstadsområdet. Der undersøges bl.a. perspektiverne i automatisk S-togsdrift, samt ændrede kørselsmønstre for S-tog og udvidelser af S-togsdriften til Roskilde og Helsingør m.v.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt