



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 22. februar 2010

Dok.id

J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 7. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 466 (TRU alm. del) som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 466:

"Ministeren bedes begrunde sin besvarelse af alm. del - spørgsmål 125, hvor det afvises, at det efter ibrugtagningen af Nybygningsløsningen vil være muligt, at genoptage driften med direkte tog der kører Næstved-Køge-Roskilde-København, når denne forbindelse tilbage i 90'erne netop blev indstillet med henvisning til, at der ikke var plads på København-Roskilde-banen, hvilket Nybygningsløsningen vil medvirke til at skabe."

Svar:

Når køreplansforslaget for Nybygningsløsningen effektueres vil kapaciteten på Københavns hovedbanegård formentlig være opbrugt. Det bemærkes i denne sammenhæng, at det med aftale om En grøn transportpolitik af 29. januar 2009 er besluttet, at stationskapaciteten ved Københavns hovedbanegård skal undersøges som led i den strategiske analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet.

Stationskapaciteten på hovedbanegården betyder, at hvis der skal indsættes et Næstved-Køge-Roskilde-København system, så er der et andet tog der skal tages ud af køreplanen. Et Næstved-Køge-Roskilde-København tog vil, reelt set, kun vil være til gavn for rejsende på et antal mindre stationer på strækningen, hvor kun en beskedent del af de rejsende rejser igennem til København.

Endvidere vil indsættelsen af et Næstved-Køge-Roskilde- København system betyde, at stationerne mellem Køge og Næstved må se bort fra én af de to hurtige forbindelser, pr. time, til København. Samlet set vil indsættelsen af et Næstved-Køge-Roskilde-København system være til gene for langt flere rejsende, end de få der realistisk set måtte få gavn af det.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed