



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 2. februar 2015
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 5. januar 2014 stillet mig følgende spørgsmål 248 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget Troels Lund Poulsen (V).

Spørgsmål nr. 248:

Vil ministeren gøre rede for, hvordan oplysningen i faktaarket "Passagervækst og overflytning til den kollektive trafik", om at der som følge af timemodellen forventes 22.000 flere rejsende mellem timemodellbyerne i 2030, harmonerer med de erfaringer, man har gjort sig med den direkte non-stop forbindelse mellem Århus og København?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, der har oplyst følgende:

"Det er kortere rejsetid, som skal øge togtrafikkens attraktivitet for fremtidens transportbrugere. De hurtige Superlyntog med få stop og kort rejsetid vil udgøre kernen i Timemodellen ved at give en hurtig direkte betjening af de 10 største byer i Danmark. I kombination med prioriterede korrespondancer til regionalnetgene udbredes rejsetidsgevinsterne til næsten hele banenettet.

At hurtige tog med få stop er nøglen til at forbedre fremtidens togtrafik fremgår af den relativt høje udnyttelse af de nuværende lyntog. Lyntoget mellem Odense – København (med stop i Høje Tåstrup) er i dag det tætteste på fremtidens Superlyntog. Lyntogene havde i 2012 en belægning i passagerer på 82 pct., mens de almindelige IC-tog kun havde en belægning på 55 pct. på det relevante sammenligningssnit mellem Nyborg og Odense.

Der er tidligere gjort et forsøg med direkte lyntog mellem Aarhus-København, som DSB indsatte i 2010 og 2011. Erfaringerne var ikke gunstige. Der er tale om en midlertidig foranstaltning for at finde anvendelse til IC-4 materiel, og togene kørte ca. 3 gange om dagen. Der var dog hyppige aflysninger, og togene havde derfor kun en udnyttelsesgrad på ca. 40 pct. Non-stop togene blev opgivet i køreplanen for 2012. I køreplanen for 2013 indsatte DSB enkelte nye lyntog i myldretidstrafikken, og udnyttelsen var over 60 pct.



Det er Trafikstyrelsens vurdering, at tiltaget med IC-4 togene ikke kan sammenlignes med Timemodellen. Non-stop toget var et supplement til lyntogsbetjeningen, som er det dominerende togsystem med afgang hver time hele dagen, og non-stop toget var kun få minutter hurtigere end de nuværende lyntog. Det er Timemodellens væsentlige rejsetidsreduktioner til hele landet, samt mulighederne for prioriterede korrespondancer til resten af landet, der giver det meget store passagerløft i togene, som hele Danmark kommer til at opleve med åbningen af Timemodellen.”

Side 2/2

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke