



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 12. april 2017  
J. nr. 2017 - 2113

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 22. marts 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 424:**

Under henvisning til vedlagte bilag, der illustrerer forslag til etablering af shunt på S-banen ved Danshøj Station, så S-tog til og fra Høje-Taastruplinjen også vil kunne benytte ringbanen mellem Danshøj og Hellerup, samt etablering af tilsvarende shunt ved Ny Ellebjerg Station, så S-tog til og fra Køgelinjen også vil kunne benytte ringbanen mellem Danshøj og Hellerup, og idet begge shunts vil give passagerer ind til de centrale bydele får nye muligheder for at benytte metroen og dermed aflaste S-togslinjerne ind mod byen, bedes ministeren svare på følgende:

- Hvilke effekter vil implementeringen af de pågældende shunts kunne have på driften af S-togsnettet, og hvordan vil sådanne shunts kunne påvirke mulighederne for at optimere S-togsdriften?
- Hvilken effekt vil etablering af de pågældende shunts have på passermængden?
- Er det rent teknisk og praktisk muligt at etablere de illustrerede shunts?
- Hvad kan udgiften til etablering af de illustrerede shunts rent overslagsmæssigt beløbe sig til?

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, der oplyser følgende:

”I 1997-98 gennemførte det daværende Trafikministerie i samarbejde med DSB, Banestyrelsen, HT, Ørestadsselskabet, Københavns og Frederiksberg kommuner samt Miljø- og Energiministeriet et større udredningsarbejde af mulighederne for at etablere Ringbanen. Den sammenfattende rapport ”Trafikal og økonomisk vurdering af anlæg og drift af Ringbanen” konkluderede, at det var mest hensigtsmæssigt at etablere en isoleret S-togsbetjent strækning mellem Hellerup og Sjælør – eller alternativt til Ny Ellebjerg, hvilket man endte



med at beslutte – frem for løsninger med de nævnte shunt-forbindelser i Danshøj og Ny Ellebjerg.

Fordelen ved kørsel via shunt-forbindelserne og Ringbanen er, at der kan skabes nye direkte rejserelationer, hvor en del passagerer slipper for at skifte tog og desuden sparer tid. Det kan betyde flere passagerer i disse relationer. Kørselsmønstret bliver dog alt andet lige mere kompliceret og sårbart, idet forsinkelser fra Høje Tåstrup- og Køge Bugt-banerne i modsætning til i dag også vil sprede sig som forstyrrelser på Ringbanen. Derfor kan det blive en ulempe for andre rejsende på Ringbanen. En yderligere ulempe er, at togene via shunt-forbindelserne kører udenom Danshøj og det kommende udbyggede knudepunkt i Ny Ellebjerg, hvor man mister muligheden for skift til fjernbane og metro.

Når man kører udenom via Ringbanen, kan det omvendt nedsætte belastningen af det centrale afsnit mellem Valby og Hellerup, hvilket dog samtidig nedsætter antallet af de attraktive direkte forbindelser til det centrale afsnit. Det kan betyde færre passagerer i disse meget betydelige rejserelationer.

En anden mulighed er at opretholde alle eksisterende forbindelser, så den direkte betjening via Ringbanen udelukkende sker med ny trafik. Det betyder en forøgelse af antallet af tog på den ydre del af strækningerne og øgede omkostninger til togdrift. Rent kapacitetsmæssigt kan dette godt lade sig gøre på strækningen mod Høje Taastrup, men ikke på Køge Bugt-banen med det nuværende kørselsmønster med en blanding af hurtige og langsomme toglinjer.

Banedanmark har ingen beregninger eller nærmere vurderinger af de omtalte passager- og kapacitetseffekter. Sådanne ville kræve betydelige modelarbejder og analyser.

Banedanmark har heller ingen aktuelle projektforslag eller anlægsoverslag for de illustrerede shunt-forbindelser, og det vil være forbundet med for stor usikkerhed at udarbejde et sådant på baggrund af den nuværende viden. Det står dog klart, at det rent teknisk vil være meget kompliceret og dyrt at anlægge disse forbindelser. Tilslutninger på alle baner skal etableres ude af niveau for at opretholde kapaciteten på strækningerne, hvilket kræver omfattende anlæg. Ellers må man køre færre tog end i dag. Der er betydelige niveauforskelle, samt bygninger, metro og andre anlæg i nærheden, som skal eksproprieres eller ændres. I Ny Ellebjerg er situationen så kompleks i forhold til nuværende og kommende bygninger samt tekniske anlæg, at shunten her formentlig måtte baseres på en tunnelløsning. Desuden kan der blive behov for at forlænge Ringbanens perroner, som er kortere end de øvrige baners perroner.

Der er tale om store anlægsarbejder, som vil kræve langvarige spærringer både af Ringbanen, Høje Tåstrup-banen og Køge Bugt-banen, samt i et vist omfang også af de parallelt forløbende fjernbaner.”



Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen