



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 25. november 2020
J. nr. 2020-8483

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 28. oktober 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ellen Trane Nørby (V).

Spørgsmål nr. 37:

Vil ministeren redegøre for de faglige argumenter, der ligger til grund for, at Banedanmark ikke bruger de internationalt anerkendte UIC-standarder til beregning af maksimalkapaciteten på enkeltjernbanesporet mellem Padborg og Tinglev?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmål for Banedanmark, som oplyser følgende:

”UIC-standarden (UIC Code 406R Capacity) er kompleks og bygger på, hvor mange tog der køreplansmæssigt kan afvikles på en given infrastruktur. Her er især signaler og de tilhørende blokafsnit vigtige faktorer, da disse afgør, hvor tæt togene kan køre efter hinanden. Hvor stor kapacitetsudnyttelsen derefter bliver, afgøres af køreplanen, togenes hastighed, antal af stop, blanding af togtyper mv. UIC anbefaler en maksimal kapacitetsbelastning på 75 pct. på strækninger med blandet passager- og godstrafik.

Metoden kan ikke stå alene i forbindelse med kapacitetsvurderinger af stationer og er ikke ideel i forbindelse med enkeltsporede strækninger som Tinglev-Padborg. Her har man ofte en langt højere kapacitetsudnyttelse end UIC's anbefalinger, som primært er rettet mod dobbeltsporede strækninger.

For så vidt angår strækningen Tinglev-Padborg, har Banedanmark som et supplement til UIC-standarder valgt at opgøre kapacitetsbelastningen på baggrund af et helt døgn i stedet for som hidtil på baggrund af den værst belastede time for at få et mere fyldestgørende billede af den tilgængelige kapacitet og kapacitetsbelastningen. Strækningen Tinglev-Padborg anvendes meget til godstransport, og det er derfor særligt relevant at se på kapacitetsbelastningen over hele døgnet. Efterspørgslen på godstransport er bredt mere ud over døgnet, idet kørselstidspunktet ikke er ligeså afgørende som f.eks. på strækninger, hvor der primært køres passagertransport, og hvor efterspørgslen typisk er størst i morgen- og eftermiddagsmyldretiderne. Der er således



kanaler ledige til godstransport i ydertidspunkterne og uden for myldretiderne, og der kan derfor indsættes flere tog.

UIC-standarden bruges således sammen med andre metoder til kapacitetsberegning i Banedanmark og indgår som en grundlæggende del af køreplanlægningen. Dette er også tilfældet i den aktuelle beregning af kapacitet på strækningen Tinglev-Padborg. For forståelsens skyld har Banedanmark omsat kapaciteten på strækningen og udnyttelsen heraf til antal tog i stedet for en oplysning om, hvor meget kapaciteten er udnyttet i henhold til UIC-406 metoden.”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht