

Adelgade 13
1304 København K
Telefon 7226 7000
Fax 7226 7070
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Journal 231-0001
Dato 22.05.2006

Strategianalyse København - Ringsted

Betydning af en fast forbindelse over Femern Bælt for banekapaciteten København – Ringsted

Forudsætninger i Strategianalysen

Der er i Strategianalysen anvendt følgende forudsætninger i forhold til en fast forbindelse over Femern Bælt for henholdsvis trafikken og infrastrukturen.

Godstog

Driftsoplæg for godstrafikken er etableret ud fra forventet behov 2015, efter etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt.

For de Femern Bælt relevante trafikstrømme – det vil sige international godstrafik mellem Sverige og Tyskland samt Østdanmark og Tyskland – stammer det samlede godstogsantal fra den seneste officielle Femern Bælt prognose. Det er FTC-prognosen fra 2003, hvor der er anvendt Case B.

For de ikke Femern Bælt relevante trafikstrømme – indenlandsk godstrafik samt international godstrafik mellem Danmark og Sverige - er benyttet KØR-projektets køreplaneksempel, som er dannet ud fra Railions kapacitetsansøgning for 2005, hvortil er lagt Railions forventninger om nye godsprodukter fra foråret 2004.

Mellem København og Ringsted medfører dette behov for tre godskanaler pr. time udenfor myldretimerne og to i myldretimerne. En kanal pr. retning pr. time kører fra Ringsted via Storebælt og to kanaler pr. time fra Ringsted via Femern Bælt.

Disse kanaler forventes ikke at blive udnyttet 100 %, da godstrafikken ikke er jævnt fordelt over ugen og døgnet. Uden Femern Bælt vil behovet være noget lavere, svarende til at færre af de tre godskanaler bliver anvendt, men to godskanaler pr. retning pr. time vurderes at være for lidt.

Persontog

Driftsoplæg for passagertrafikken er etableret ud fra en forudsætning om, at et tog i timen videreføres fra Nykøbing Falster til Tyskland via

den faste forbindelse over Femern Bælt. At dette tog kører som hurtigt regionaltog (regional-lyn) mellem København H og Nykøbing F skyldes kapacitetsbegrænsningen på Storstrømsbroen.

Notat
Journal 231-0001
Dato 22.05.2006

Infrastrukturforudsætninger

I forbindelse med etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt forudsættes følgende forbedringer af infrastrukturen udført:

- Sporudfletning i Kastrup vest, som øger kapaciteten for godstog uden om perronsporene på selve Kastrup station.
- Sporudfletningsanlæg i Ringsted, der muliggør udfletning af tog i Ringsted mod Femern uden betydelig effekt på kapaciteten.
- Etablering af dobbeltspor fra Ringsted til Rødby, dog ikke over Storstrømsbroen.
- Elektrificering af strækningen Ringsted - Rødby
- Opgradering til 160-180 km/t

Konsekvenser

Sammenhængen mellem en fast Femern Bælt forbindelse og København-Ringsted kapacitetsudvidelsen er beskrevet herunder.

Godstog

Hvis der skal være tilstrækkelig banekapacitet til gods på danske jernbaner uden en fast Femern Bælt forbindelse, må korridoren Ringsted-Padborg udbygges kapacitetsmæssigt udvalgte steder. Der skal til Femern Bælt landanlæggene afsættes mellem 5 og 6 mia. Kr. til landanlæggene Ringsted-Rødby F, og en stor del af disse penge må i stedet anvendes på en udbygning af korridoren Ringsted-Padborg. Endvidere vil sporudfletningsanlægget i Kastrup stadig blive nødvendigt.

Ifølge FTC-prognoserne vil efterspørgslen efter gods på skinner ikke være afhængig af en fast forbindelse over Femern Bælt i nævneværdigt omfang. Størstedelen af væksten i jernbanegods kommer således uanset en fast Femern Bælt forbindelse, men transitkorridoren vil uden Femern Bælt gå via Storebælt, Fyn og Sønderjylland, alle steder med kapacitetsproblemer til følge. Godstogene fra Sjælland og Sverige til kontinentet vil også få en længere rejsetid, grundet den længere distance over Storebælt i forhold til forbindelsen gennem Sønderjylland.

Storebæltstunnelen tillader ikke samtidigt person- og godstog i samme tunnelrør, og ved stort trafikpres kan det derfor være nødvendigt at køre godstogene lige efter hinanden i konvojer. Kapacitetsudvidelse i Storebæltstunnelen og på lavbroen er selv sagt ikke en realistisk mulighed. Mellem Ringsted og Lillebælt vil det være nødvendigt at for-

bedre overhalingsmulighederne for godstog ved anlæg af flere overhalingsspor eller egentlige 3-sporede delstrækninger, og i Sønderjylland vil det være nødvendigt at etablere dobbeltsporet på de manglende delstrækninger Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg.

Ekstra overhalingsmuligheder kan også tælle overhalingsspor på Sprogø, hvis dette er nødvendigt af hensyn til den begrænsede kapacitet i Storebæltstunnelen.

I forhold til driftsoplæggene i Strategianalysen, må det således antages, at godstrafikken i et vist omfang vil reduceres, hvis kapaciteten ikke udvides vest for Ringsted. Hvis der ikke sker en udvidelse af kapaciteten kan det blive nødvendigt at prioritere godstrafikken ned, dette kan medføre at godstrafikken må afvente til der er plads på nettet, med længere transporttid som følge, at en del af trafikken overflyttes til lastbil eller den skal sejles over Østersøen. Alternativt vil tildeling af kapacitet til godstog ske på bekostning af persontrafikken.

På baggrund af de foreliggende godsprognoser forventes kapaciteten mellem Vamdrup og Vojens at være fuldt i udnyttet fra 2010-2012. Usikkerheden beror på den opgørelsesmetode, der anvendes i henholdsvis Banedanmark og Trafikstyrelsen. Herefter vil kørsel med yderligere godstog blive problematisk. Kapaciteten vil i mindre grad kunne stilles til rådighed, hvor den efterspørges. Både passagertog og godstog får længere køretid, fordi de hyppigere skal vente på hinanden, ligesom regulariteten for begge togkategorier vil falde. Dette kan begrunde behovet for en forøgelse af kapaciteten mellem Vamdrup og Vojens uafhængigt af etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt

Persontog

Under forudsætning af, at persontogene ikke prioriteres ned til fordel for godstogene, er effekterne for persontrafikken beregnet i strategianalysen uændrede.

Prioriteres persontogene ned, f.eks. ved at de nødvendige kapacitetsudvidelser Ringsted-Padborg ikke gennemføres, vil en del af den planlagte trafikvækst på Vestbanen som følge af kapacitetsudvidelsen København-Ringsted ikke være mulig. Trafikvæksten via Storebælt bidrager meget væsentligt til forbedringer i drifts- og samfundsøkonomiresultaterne, og hvis persontogsantallet på Storebælt højst kan blive 4 tog pr. retning pr. time, vil det være nødvendigt at vende 1-2 tog f. eks. i Slagelse (supplerende standsende tog København H-Slagelse), så hurtige rejsemuligheder mellem de største stationer (Odense/Nyborg/Slagelse og Roskilde/Høje Taastrup/København H) bevares som en del af forbedringen i kapacitetsudvidelsen København-Ringsted.

På Sydbanen bortfalder hastighedsforøgelsen, hvis Femern Bælt projektet ikke gennemføres. Det vil dog – på de eksisterende spor – alligevel være muligt at øge hastigheden, så rejsetidsforbedringen i Strategianalysen kan nås.

Notat
Journal 231-0001
Dato 22.05.2006

Konklusion

En manglende fast forbindelse ovre Femern medfører et forøget pres på jernbanen Ringsted-Padborg. Hvis forudsætningen for en fast Femern Bælt forbindelse ændres til en udbygning af transitkorridoren Ringsted-Padborg, er grundforudsætningerne for København-Ringsted projektet i al væsentlighed de samme.

De samfundsøkonomiske konsekvenser for udbygning mellem København og Ringsted er ikke beregnet, men en ændring af grundforudsætningerne, så Femern Bælt ikke etableres, forventes ikke at få en nævneværdig indvirkning på resultaterne eller deres indbyrdes rangordning. Forbedringerne Ringsted-Padborg må således – eventuelt sammen med en hastighedsforøgelse på Sydbanen – gennemføres i stedet for Femern Bælt landanlæggene.