



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 5. maj 2010

Dok.id

J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 28. april 2010 stillet mig følgende spørgsmål 113 vedrørende L 134 Forslag til Lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Klaus Hækkerup (S).

Spørgsmål nr. 113:

”Ved besvarelsen af ovennævnte samrådsspørgsmål, anførte ministeren, at hvis man skal blande højhastighedstog med langsomme gods-, intercity- og regionaltog, vil banens samlede kapacitet blive mindre end forudsat. Det ønskes ved taleksempler belyst, hvor meget den samlede kapacitet bliver mindre, hvis det forudsættes et intercity- og regionaltog (dvs. uden at godstog kører på strækningen) kører med en hastighed på op til 250 km/t og højhastighedstog kører med 320 km/t.”

Svar

Jeg forstår spørgsmålet således, at der ønskes et taleksemplar for en situation, hvor der ikke køres godstog ad den nye bane.

Det tænkte eksempel uden godstog ad den nye bane, hvor der i stedet vil være en blanding af lyntog/internationale tog som hurtigkørende og de langsommere intercitytog/regionaltog med stop ved mange stationer, vil lede til nogenlunde samme kapacitet som i udgangspunktet.

Ad den nye bane vil der således kunne køre ca. 12 persontog pr. retning pr. time, hvis maksimalhastigheden er 250 km/t og 10-11 persontog, hvis maksimalhastigheden er 320 km/t.

Ad den eksisterende bane vil kapaciteten være som i basissituationen – altså op til 5 persontog færre pr. retning pr. time, fordi der så skal gøres plads til godstogene.

At lede godstogene ad den eksisterende bane lader sig dog næppe gøre uden yderligere tab af kapacitet i Vigerslev (ved Ny Ellebjerg) og Ringsted. Under normale forhold vil disse godstog køre direkte ud på den nye bane i Vigerslev og direkte gennem Ringsted mod Sydbanen uden for mange krydsninger af modgående trafik. Ledes godstogene i stedet ad den eksisterende bane, vil kapaciteten begge steder blive brugt til flere krydsende tog, hvilket måske vil re-



ducere kapaciteten i forhold til opgørelsen, der er beskrevet i projektets miljøredegørelse, september 2009, hæfte 1. Denne reduktion vil i givet fald også ramme strækningen mellem København og Ringsted. Jeg henviser i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 112.

Jeg bemærker afslutningsvis, at såfremt godstog fjernes fra den ny bane, skal de køre til Ringsted via den eksisterende bane. Det giver bl.a. en række uheldige støjkonsekvenser, idet den eksisterende bane i højere grad end den nye bane forløber gennem tæt bebyggelse. At føre godstog via den eksisterende bane vil sænke kapaciteten for regional- og intercitytog hér, hvilket ellers er en gevinst for f. eks. Roskilde og Høje Taastrup ved den nye bane.

Med venlig hilsen

Hans Christian Schmidt