



Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

27. oktober 2021  
2021-2065

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 15. september 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

**Spørgsmål nr. 786:**

Vil ministeren på baggrund af Banedanmarks rapport om forenkling af Københavns Hovedbanegård - hvor det foreslås at opdele og låse fjerntrafikken i tre separate, aflukkede områder - redegøre for, hvorfor det ikke medfører manglende fleksibilitet med risiko for forsinkelser, når togene ikke kan bruge andre spor i andre områder, hvis et tog f.eks. holder stille ved en perron på grund af tekniske problemer?"

**Svar:**

Indledningsvist vil jeg gerne understrege, at den nævnte forenkling af Københavns Hovedbanegård kun er en af flere mulige løsninger for en forenkling, og hvor den der spørges til, er den mest omfattende.

I overensstemmelse hermed lægges op til, at en nærmere undersøgelse af en forenkling og fremtidssikring af Københavns Hovedbanegård skal se på flere forskellige løsninger. Det vil i sidste ende på baggrund af undersøgelsen være op til forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 at beslutte, hvilken løsning man ønsker at gå videre med inden for de afsatte 900 mio. kr.

Jeg har forelagt spørgsmålet om den konkrete løsning, der spørges til, for Banedanmark, der oplyser følgende, som jeg kan henholde mig til:

"Formålet med at undersøge en forenkling af Københavns Hovedbanegård, hvor man generelt fjerner behovet for at køre mellem de forskellige baner, er at forbedre punktligheden og mindske omkostninger til vedligehold af en kompleks infrastruktur.



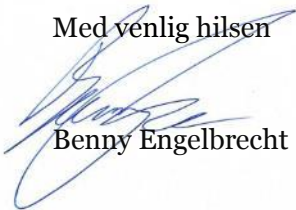
Idéen om forenkling er inspireret af japansk jernbanedrift og en tilsvarende total ombygning i 2016 af hovedbanegården i Utrecht i Holland.

Erfaringen fra Utrecht såvel som København Hovedbanegård og andre stærkt trafikerede banegårde er, at det giver store forstyrrelser i den samlede trafikafvikling, hvis man i en driftssituation udnytter fleksibilitet til at ændre betydeligt på spor anvendelsen. Derfor er det bedre at isolere problemer. Det gælder også i den nævnte situation, hvor et tog holder stille på grund af tekniske problemer.

I Holland oplevede man efter ombygningen, at punktligheden steg betydeligt. Fra at have bidraget negativt før ombygningen, bidrager banegården i dag positivt til den samlede hollandske punktlighed.

Hensigten er fortsat at bevare muligheder for at anvende spornettet anderledes ved større nedbrud eller andre situationer, hvor en af banerne eksempelvis er taget helt ud af drift.”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht