



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. 788:

Vil ministeren redegøre for, om forslaget til den såkaldte forenkling af Københavns Hovedbanegård i virkeligheden ikke skyldes, at ERTMS i den nuværende version, som Banedanmark udruller, ikke kan håndtere den store trafik på Københavns Hovedbanegård, men muligvis hvis stationen opdeles i mindre isolerede afsnit? Og vil ministeren i den forbindelse henvise til stationer i andre lande med trafik som på Københavns Hovedbanegård, hvor der er installeret ERTMS?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, der oplyser følgende, som jeg kan henholde mig til:

”Det er ikke korrekt, at debatoplægget til en forenkling af Københavns Hovedbanegård skyldes, at det nye signalsystem, ERTMS, ikke kan håndtere den nuværende kompleksitet på Hovedbanegården. De nye signalsystemer kan håndtere trafikken på Københavns Hovedbanegård uanset, om stationen forenkles eller ej.

På Hovedbanegården og andre store banegårde er der mange samtidige togbevægelser, hvilket stiller store krav til kapaciteten på den radiokommunikation, som ERTMS er baseret på. Den centrale udfordring ved at udrulle ERTMS på en stor banegård er således knyttet til antallet af tog, og ikke til hvordan banegården er indrettet.

For at kunne håndtere den høje trafikmængde, er det derfor nødvendigt at benytte en ”pakkekoblet” kommunikation på hovedbanegården via standarden GPRS. GPRS var ikke specificeret til ERTMS, da Signalprogrammet startede, men dette problem er nu løst.



I 1. kvartal 2021 blev Struer Station ibrugtaget med ERTMS. Stationen er kompliceret, idet tre baner mødes her. Det nye signalsystem virker på stationen, hvilket viser, at ERTMS i praksis kan bruges på komplicerede stationer med mange togbevægelser. Herudover er der også i udlandet større stationer, hvor driften er baseret på ERTMS level 2; eksempler fra det spanske højhastighedsnet er Granada og Antequera-Santa Ana og fra Tyskland kan Erfurt Hauptbahnhof nævnes.

Formålet med en eventuel forenkling af Københavns Hovedbanegård er således ikke knyttet til ERTMS, men derimod at reducere antallet af mulige fejl. Dette er uafhængigt af hvilken type signalsystem der anvendes. Den nuværende indretning med mange kørselsmuligheder via mange sporskifter betyder, at forsinkelser let forplanter sig mellem de forskellige baner på hovedbanegården og videre til resten af banenettet. Lige meget hvilket signalsystem der anvendes, vil det derfor være fornuftigt at undersøge mulige forbedringer af Hovedbanegårdens sporindretning.

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

I Nederlandene 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.

Herudover er det forventningen, at et færre antal sporskifter vil kunne medføre højere indkøringshastighed til Hovedbanegården og derfor rejsetidsbesparelser for passagererne.

En forenkling af Hovedbanegården kan tænkes gennemført på mange måder.”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht