

Referat fra workshop linie 6, tirsdag d. 29/8-06 kl. 13.40–14.50

Kapacitetsudvikling for jernbanestrækningen København – Ringsted

Workshoppen var inddelt i 5 dele.

1. Introduktion af Strategianalyse København – Ringsted samt hovedresultater fra strategianalysen ved projektleder Lars Deigaard, Trafikstyrelsen
2. Anlægsbeskrivelse ved Jan Schneider-Tilli, Trafikstyrelsen
3. Driftsoplæg for København-Ringsted ved Jens W. Brix, Trafikstyrelsen
4. Den forventede regularitet for København-Ringsted ved Finn Mølsted Rasmussen, Rambøll
5. Sammenlignede samfundsøkonomisk analyse ved Kirsten Thomsen, Trafikstyrelsen og Thomas Odgaard, COWI

Hvert emne blev kort præsenteret, hvorefter der var en kort debat. Efter præsentationen af alle emnerne var der en generel debat om projektet efterfulgt af en kort afrunding ved Lars Deigaard, Trafikstyrelsen.

Debat efter 2. oplæg - Anlægsbeskrivelse:

Sp: Er tidstabet forbundet med anlægsarbejdet kun udregnet på strækningen eller er tab, der forgrener sig på det øvrige net medtaget?

Sv: Der er kun medtaget tab på banen mellem København og Ringsted.

Sp: Hvor stor er rabatten, når der købes større mængder spor?

Sv: Den eksakte rabat kendes ikke, men det estimeres, at priserne kan svinge med en faktor 2 – 4 afhængig af mængden.

Efter 3. oplæg - Driftsoplæg:

Sp: Ændres godstogstrafikken, når frekvensen for passagertogene på banen øges?

Sv: Der er ikke regnet med ændringer i godstogstrafikken

Efter 4. oplæg - Regularitet:

Sp: Er der gjort overvejelser om spredning i forsinkelsernes/hændelsernes størrelse ved beregning af rettidighed?

Sv: Det er gjort ved at lave to modeller for hhv. store og små forsinkelser.

Sp: Er det rigtigt at benytte den samme sammenhæng mellem udnyttet kapacitet og forsinkelser både før og efter forbedringerne?

Sv: Ja, for små hændelser antages det, at hvis der lægges et spor ved siden af et eksisterende spor anvendt til kørsel i samme retning, så vil sammenhængen mellem kapacitetsudnyttelse og rettidighed være den samme for det eksisterende og det nye spor. For store hændelser antages det at robustheden af jernbanenettet hænger sammen med antallet af spor, idet det gælder om at føre trafikken forbi en ”prop” i systemet.

Sp: Vil den teknologiske udvikling påvirke resultatet?

Sv: Ja, denne effekt er dog ikke en del af analysens formål. Analysens formål er at sammenligne alternativer og det forventes at en teknologisk udvikling vil gavne alle alternativer i samme grad således at deres indbyrdes rangering, med hensyn til rettidighed, forbliver den samme som konkluderet i analysen.

Efter 5. oplæg - Samfundsøkonomi:

Sp: Hvorfor blev S-togsløsningen valgt fra på trods af, at denne løsning havde den klart bedste interne rente?

Sv: Der kunne ikke gives et egentligt svar, men der var tale om en politisk frem for en økonomisk-begrundet beslutning

Sp: Er der gevinster/kvaliteter ved løsningerne, der kan medregnes, så den interne rente bliver højere?

Sv: De aspekter som det var muligt at medregne er med, dog er fremtidssikring i form af overskudskapacitet ikke værdisat og indgår derfor ikke som en gevinst i de økonomiske beregninger.

Sp: Er det rigtigt kun at sammenligne løsningsforslagene ud fra intern rente, når nogle er mere omfattende end andre, og dermed bidrage til samfundet på en måde, der ikke er medregnet?

Sv: Nogle af løsningerne *er* mere fremtidssikret end andre, og dette kan medtages som beslutningsgrundlag sammen med den interne rente.

Sp: Er der beregnet tidsværdier for godstransport?

Sv: Ja, der er benyttet værdier som svarer til de som blev benyttet i beregninger på Femern Bælt.

Sp: Hvorfor har S-togsløsningen så høj en intern rente?

Sv: Fordi der generelt er lave anlægsomkostninger og store rejsetidsbesparelser.

Sp: Kan S-togsløsningen implementeres på et senere tidspunkt selvom en anden løsning vælges?

Sv: Ja, ved nybygningsløsningen, ellers vil den ikke være relevant.