

Trafikudvalget

Den 8. maj 2006.

Transportministerens svar på de 9 kommuners henvendelse af 30. marts 2006

Transportministeren har 26. april 2006 som svar på spørgsmål 339 kommenteret de 9 kommuners henvendelse af 30. marts 2006.

Kommunerne finder, at der - overfor Trafikudvalgets medlemmer - er behov for at kommentere og nuancere en række af ministerens kommentarer, herunder i forhold til nogle faktiske oplysninger.

De væsentligste præciseringer koncentrerer sig om:

- Pendlernes behov for investeringer i den kollektive trafik
- Omkostningseffektiviteten i hhv. 5. sporsløsningen og nybygningsløsningen.

Pendlernes behov for investeringer i den kollektive trafik

Ministerens skriver: *"Som minister føler jeg dog et ansvar for at se udbygningen i et samlet perspektiv og ikke kun tænke på udvalgte geografiske områder [udvidelse af Roskilde-fingeren]"*.

Vi ønsker, at de trafikale investeringer skal understøtte en hensigtsmæssig byudvikling i hovedstaden som helhed, nøjagtig som miljøministeren lægger op til i sit forslag til Landsplanredegørelse. I forslag til Landsplanredegørelse peger miljøministeren alene på mulighederne for yderligere udvikling af Roskilde-fingeren ud i landet - og ikke Køge-, Frederikssund- og Hillerød-fingrene.

Ministerens skriver: *"Nybygningsløsningen giver mulighed for en markant bedre betjening af Køge-Stevnsområdet, og ikke mindst for Haslev-området, der vil få en direkte forbindelse til København"*.

Vi ønsker, at de trafikale investeringer skal hjælpe flest mulige pendlere med at komme hurtigt og regelmæssigt frem. Faktum er, at antallet af pendlere syd for Køge/Stevns ifølge bl.a. forslag til Landsplanredegørelse 2006 er væsentligt mindre end antallet af pendlere fra for eksempel området mellem Roskilde og Ringsted. Og en direkte forbindelse fra Haslev til Ellebjerg/Hovedbanen hjælper ikke de ca. 80% af Haslev-pendlerne, som ifølge Danmarks Statistikbank skal til destinationer i Roskilde og Københavns Amter, og som derfor ikke har brug for at komme til Hovedbanen.

Ministerens skriver: *"Serviceniveauet for pendlerne skal selvsagt være højt, men det bør da gælde alle relationer og ikke som anført kun til og fra pendlermål i "city samt København vest og nord".*

Vi ønsker, at de trafikale investeringer skal hjælpe pendlerne hurtigt frem til deres destinationer. Faktum er, at der ikke eksisterer pendlermål af betydning mod syd (Amager og Køge Bugt-området) og øst (Øresund).

Ministerens skriver: *"Langt de fleste pendlere skal til stationer i centrum af København".*

Faktum er, at selvom mange pendlerne fra Sjælland fortsat skal til City, så skal 72% af pendlerne fra Vestsjællands Amt og Storstrøms Amt ifølge HUR til destinationer nord og vest for København. Flere og flere arbejdspladser ligger i dag uden for København City.

Ministerens skriver: *"Med nybygningen opnås en direkte, hurtig forbindelse til det nye trafikknudepunkt, Ny Ellebjerg, som gør det muligt med ét skifte at nå større dele af København".*

Faktum er, at for pendlerne vil det typisk kræve to ekstra togsift. Ét på Ny Ellebjerg til Ringbanen og igen et skift til nyt S-tog på enten Høje-Taastrup-linien eller Frederikssundslinien. Arbejdspladserne ligger ikke langs ringbanen, men længere ude mod Høje-Taastrup og Ballerup.

Ministerens skriver: *"Nybygningsløsningen giver mere kapacitet til flere persontog på den bestående bane København-Roskilde-Ringsted, da denne aflastes for godstrafik, og giver derved mulighed for udviklingen af Roskilde fingeren mod såvel Holbæk som Ringsted".*

Ifølge DSB udnyttes godskapaciteten ikke i dag, og begrænser derfor ikke antallet af persontog. Endvidere er det umiddelbart svært at forestille sig, at der vil blive sat ekstra persontog ind mellem Ringsted-Roskilde-København, når der samtidig skal være driftsøkonomi til også at føre et tilstrækkeligt antal persontog til København over Køge.

Ministerens skriver: *"Nybygningsløsningen vil stadig give mulighed for direkte rejser fra Roskilde og Høje Taastrup til Syd- og Vestdanmark".*

Faktum er, at med nybygningsløsningen vil mange af de rejsende fra for eksempel Vestdanmark (øst for Storebælt) ikke kunne tage hvilket som helst tog mod København. Ifølge DSB's trafiktælling fra 2002 skal 1400 fjernrejsende hver dag af i for eksempel Roskilde/Holbæk eller Høje-Taastrup/Vestegnen. Det svarer til 25% sammenlignet med det antal rejsende, som skal til København H.

Omkostningseffektiviteten i hhv. 5. sporsløsningen og nybygningsløsningen

Ministerens skriver: *"Prisen for 5. sporsløsningen kan godt nedbringes ved at udelade nogle af de forslag, der er medregnet i Trafikstyrelsens rapport, men ikke uden at det går ud over den trafikale nytte. Man kan nøjes med at lade en del*

I strategianalysens beskrivelse af 5. sporsløsningen indgår ikke regionaltoget stop ved Ny Ellebjerg. Alligevel er omkostningen på 200 mio. kr. inkosekvent regnet med. Trafikstyrelsen må derfor i forbindelse med udarbejdelsen af

af indgående trafik køre i et spor uden om Valby, men så kan Ny Ellebjerg station ikke betjenes af udgående trafik og dermed også spares bort”.

Ministerens skriver: ”Hvis man sparer et vendeanlæg i Roskilde vil besparelsen blive brugt til etablering af vendeanlæg læn- gere ude på Nordvestbanen samt på eks- tra driftsudgifter til at køre togene derud, eller alternativt til driftsudgifter til at køre halvtomme tog til Holbæk. Det sidste for- udsætter også der sker en udbygning af Nordvestbanen”.

Ministerens skriver: ”Forskellen er, at den store restkapacitet i nybygningsløsningen giver en betydelig forbedring af rettidig- heden, hvad der ikke er nogen mulighed for i 5. sporet”.

Ministerens skriver: ”Det er ikke korrekt, at det skulle koste 1-3 milliarder kroner at udvide kapaciteten på Hovedbanegården”.

Ministerens skriver: ”Byrådene fremfører også, at de finder det urealistisk at basere de samfundsøkonomiske beregninger på niveau 1 løsningen, fordi der vil komme indvendinger mod løsningen”.

strategianalysen havde vurderet, at der ikke er trafikal nytte ved at togene stop- per i Ny Ellebjerg. For os at se er denne vurdering stadig relevant – bl.a. i betragt- ning af at Ny Ellebjerg ligger få kilometer fra Københavns Hovedbanegård. Udgiften på de 200 mio. kr. bør derfor fratrækkes 5. sporsløsningens samlede omkostninger.

Vi støtter DSB´s forslag om, at man und- lader at etablere vendeanlæg i Roskilde. Faktum er nemlig, at der er tilstrækkelig kapacitet til vending af de flere tog i Hol- bæk og Ringsted, ligesom der begge ste- der er tilstrækkelige depotspor til overnat- tende tog. Ved at undlade vendeanlæg i Roskilde spares 300-400 mio. kr., og an- lægsperioden forkortes med ca. 1 år.

Dette er ikke korrekt. Der vil ske en for- bedring af rettidigheden, hvis der i 5. sporsløsningen indsættes yderligere 2 tog til Ringsted og 1 tog til Holbæk, og der til gengæld bortfalder de 4 tog, der skulle vende i Roskilde. Med et togantal på 15 i stedet for Strategianalysens 16 tog vil tra- fikbelastningen falde med 4 %, samtidig med at alle eksisterende stationer vil blive betjent med mindst samme antal tog som i udbygningsløsningen.

I Strategianalysen (side 103) er beskre- vet, at kapacitetsudvidelse af selve Ho- vedbanegården beløber sig til 1-3 mia. kr. Løsningen på 500 mio. kr. er en satellit- banegård ved Dybbølsbro, hvor de rejsen- de herefter skal skifte til S-toget for at nå det sidste stykke til Hovedbanen.

Faktum er, at sætningen ”fordi der vil komme indvendinger mod løsningen” ikke står nævnt i vores brev af 30. marts 2006. Derimod fremsætter vi den kritik, at der i strategianalysen bruges en mini- mumsmodel frem for et mere realistisk niveau til at beregne miljøinvesteringer og derved løsningernes omkostninger. Det er af afgørende betydning for beslutningen, om den samfundsmæssige investering ender med en løsning med miljøinveste- ringen på minimumsniveauets 6.5 mia. kr. eller reelt 3-4 mia. kr. ekstra.

Ministerens skriver: "Hvis man vælger at gennemføre alle elementer i niveau 2 for nybygnings-løsningen vil det medføre yderligere udgifter på 1,2 milliarder kr. og for 5. sporsløsningen 0,6 milliarder kroner".

Vi er enige med ministeren i, at der skal foretages miljøinvesteringer på minimum niveau 2, men faktum er også, at den økonomiske forskel mellem de to løsninger herved forøges. Nybygningsløsningen vil ende på 7.7 mia. kr. og 5. sporsløsningen på 3.2 mia. kr. (eller 2.7 uden de unødvendige anlæg) – en forskel på 4.5 mia. kr. uden reelt at få mere for pengene.

Ministerens kommentarer rykker med andre ord ikke ved det forhold:

- At 5. sporsløsningen mest direkte vil bringe de rejsende fra afrejsested til den rigtige destination,
- At 5. sporsløsningen ligesom nybyggeløsningen vil føre til øget regularitet og flere afgange for pendlerne,
- At de økonomiske forskelle på de to løsninger er væsentlig større end Strategi-analysen giver indtryk af.

På den baggrund opfordrer vi fortsat Trafikudvalgets medlemmer til at arbejde for, at forholdene for de rejsende forbedres med 5. sporsløsningen.

På vegne af borgmestrene Hans Barlach, Jørn Sørensen, Michael Ziegler, Ole Bjørstorp, Niels Ulrich Hermansen, Flemming Jensen, Poul Lindor og Kurt Hockerup.

Med venlig hilsen

Niels Hörup
Borgmester