

Til Folketingets Trafikudvalg

Den 9. juni 2006.

Udbygning af jernbanen København-Ringsted

Allerførst tak for vores foretræde d. 1. juni 2006, hvor vi fik lejlighed til at fremføre vores anbefaling af 5. sporsløsningen ud fra økonomiske, pendlermæssige og miljømæssige argumenter.

Vi oplevede, at tiden blev brugt konstruktivt, og at udvalgets medlemmer stillede flere interessante spørgsmål, end vi kunne nå at svare fyldestgørende på.

Derfor følger vi op med dette brev.

Anlægsperiodens gener vs. permanente gener

Vi støtter 5. sporsløsningen, selvom den giver flere gener for de togrejsende i anlægsperioden. Derimod giver nybygningsløsningen markante gener for bilisterne på Køge Bugt Motorvejen – én af Danmarks mest trafikerede motorveje.

Banedanmark og DSB har mange erfaringer med at afvikle trafik trods anlægsarbejde. Og erfaringerne fra andre jernbaneprojekter og for eksempel arbejdet på motorringvej 3 viser, at trafikanterne har forståelse for generne, når informationerne er i orden og målet er klart. Generne i anlægsperioden bør derfor ikke være det afgørende argument for valg af løsning.

Det er langt vigtigere at kigge på de permanente gener, som har betydning i al fremtid. I den sammenhæng klarer nybygningsløsningen sig meget skidt. Da nybygningsløsningen ikke kan anlægges helt parallelt med Køge Bugt motorvejen, vil den gå igennem stille områder, gennem skov og kildepladser og gennem boligområder, hvor der aldrig har været planlagt for jernbanestøj. Med nybygningsløsningen støjbelastes ekstra 4000 boliger i hovedstadsområdet udover de allerede eksisterende. De permanente gener vil derfor være meget større ved nybygningsløsningen end ved 5. sporsløsningen.

Den samfundsøkonomiske gevinst

5. sporsløsningen er at foretrække, selvom Trafikstyrelsens beregninger viser, at den samfundsøkonomiske gevinst er større ved nybygningsløsningen. Beregningen af den samfundsøkonomiske gevinst bør dog nuanceres, når den bruges til sammenligning af løsningerne. Fx. har Trafikstyrelsen beregnet, at fremføring af S-togsnettet fra Høje-Taastrup til Roskilde har en dobbelt så stor samfundsøkonomisk gevinst som nybygningsløsningen (Strategianalysen, s. 12), men S-tog til Roskilde er af andre grunde ikke længere på tale.

I virkeligheden handler det ikke så meget om komplicerede regnemodeller som om sund fornuft. Som vi har fremhævet bliver nybygningsløsningen efter alt at dømme dyrere end vist i Trafikstyrelsens analyse, mens 5. sporsløsningen kan gøres billigere – en forskel på de to løsninger på 4-10 mia. kr. Med 5. sporsløsningen løser man

pendlernes og de fjernrejsendes problemer bedre, man får en fremtidssikret trafikløsning, og man gør det for færre penge, så man kan lave andre nødvendige trafikinvesteringer i Hovedstadsområdet og i landets overordnede skinnenet. Summen af disse investeringer vil i samfundsøkonomi langt overgå samfundsøkonomien i nybygningsløsningen.

Kapacitet efter en Femernbælt-forbindelse og ved stigende godstrafik

Der blev spurgt, hvad vi ville foreslå, hvis 5. sporet på et tidspunkt ud i fremtiden viser sig ikke at have kapacitet nok til trafik fra en evt. kommende Femernbælt-forbindelsen og stigende godstrafik.

Ifølge Trafikstyrelsens strategianalyse er 5. sporsløsningen fremtidssikret og kan håndtere et øget pres, som følge af en eventuel Femernbælt-forbindelse. Derudover er der intet, som tyder på, at godstrafikken stiger i en grad, som giver problemer. I dag udnyttes kun halvdelen af godskapaciteten.

Erfaringerne fra Storebælt og Øresund viser for eksempel ikke et "trafikspring", som peger i retning af behov for en så markant kapacitetsforøgelse, som nybygningsløsningen tilbyder.

Endvidere peger godsoperatøren Railion (bl.a. på Transport-Økonomisk Forenings konference 30. maj 2006) på, at deres vækstmuligheder hviler på håndtering af øget mængder transitgods mellem Tyskland og Sverige gennem Danmark. Og forudsætningerne for vækst påvirkes ifølge Railion i højere grad af et udbedret skinnenet på godslinierne i hele landet samt nye moderne terminaler – og ikke alene af nybygningsløsningen.

Endelig må det formodes at ligge et stort kapacitetspotentiale i den teknologiske udvikling indenfor mere moderne signalsystemer mm., der kan håndtere tættere kørsel på sporene og derved flere tog på linier pr. time.

Vi anbefaler derfor, at Folketinget vedtager at gennemføre en VVM-proces for 5. sporsløsningen.

På vegne af borgmestrene Hans Barlach, Greve; Jørn Sørensen, Ny Holbæk; Michael Ziegler, Høje-Taastrup; Ole Bjørstorp, Ishøj; Niels Ulrich Hermansen, Ringsted; Flemming Jensen, Ny Lejre; Poul Lindor, Ny Roskilde og Kurt Hockerup, Vallensbæk.

Med venlig hilsen

Niels Hörup
Borgmester