



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 59

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 15. december 2005
J.nr. : 004-000331

Trafikudvalget har i brev af 18. november 2005 stillet mig følgende spørgsmål 133 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 133:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 18/11-05 fra Vallensbæk kommune, Greve kommune og Solrød kommune vedrørende ny jernbane over Roskilde, jf. TRU alm. del – bilag 94"

Svar:

Jeg er enig med byrådene i Vallensbæk, Greve og Solrød i, at beslutning om en strategi for den fremtidige udbygning af banekapaciteten mellem København og Ringsted vil indebære et vigtigt politisk valg mellem forskellige løsninger.

Byrådene noterer sig strategianalysens bemærkninger om, at der hverken i dag eller på sigt er kapacitetsproblemer, som ikke bliver løst ved de allerede besluttede forbedringer på 800 mio. kr. på den nuværende banestrækning mellem Østerport og Ringsted, og konstaterer på den baggrund, at der er tvivl om den samfundsøkonomiske nytte af nybygningsløsningen.

Det er ikke en rigtig konklusion. Det er korrekt, at der ikke i dag er passagerer eller gods, som direkte må afvises som følge af kapacitetsproblemer, og at mindre kapacitetsforbedringer på den nuværende bane mellem København og Ringsted også vil give en ekstra kapacitet

Men kapaciteten forhindrer, at togtrafikken kan forbedres med flere og hurtigere og mere rettidige tog. Det er effekten af sådanne køreplansforbedringer, som sammenholdt med investeringen i kapacitetsudvidelsen afgør, om det kan betale sig samfundsøkonomisk at udvide kapaciteten.

Den samfundsøkonomiske nytte af de forskellige modeller for en kapacitetsudvidelse København – Ringsted er gengivet i tabel 1 nedenfor. Tabellen viser den interne rentabilitet af de fire undersøgte modeller i niveau 1,

samt i niveau 2 som inkluderer omkostninger til en række tillæg til forbedring af løsningerne.

Tabel 1: Samfundsøkonomisk rentabilitet af fire løsningsmodeller for København – Ringsted

	Intern rente pct. Niveau 1	Intern rente pct. Niveau 2 (med tillæg)
Nybygning	5,0/5,5 ¹⁾	4,4/4,8 ¹⁾
Udbygning	2,1	1,9
5. spor	3,5	2,9
S-tog til Roskilde	10,9 ²⁾	10,4 ²⁾

1) angiver resultatet med/uden gennemførelse af mindre kapacitetsforbedringer. For de øvrige projekter er der ingen forskel. 2) opgjort på det for løsningen mest optimale gennemførelses-tidspunkt.

Det er ikke korrekt at konkludere, at udbygningsløsningen vil tilgodese behovet for kapacitetsudvidelse, mens der ikke er dokumentation for behovet for den voldsomme kapacitetsudvidelse i nybygningsløsningen.

Der er således en direkte sammenhæng mellem kapacitet og togenes rettidighed. En jernbane med stort kapacitetsoverskud giver anledning til færre togforsinkelser. Desuden er det ikke usandsynligt at der på langt sigt kan blive brug for den ekstra kapacitet i nybygningsløsningen til yderligere udvidelse af togtrafikken.

Byrådene anfører, at både borgere og erhvervsliv i de tre kommuner har vendt sig mod nybygningsløsningen, da der forventes store miljøbelastninger med vibrationer og støj.

Jeg kan selvfølgelig godt forstå, at man ikke ligefrem er glad for at få en ny jernbane til nabo. Det kan heller ikke helt undgås, at den nye togdrift vil kunne høres. Jeg er dog ikke enig i, at der vil opstå store belastninger med støj og vibrationer. Jernbaneanlægget vil i givet fald blive projekteret og anlagt med fuld respekt for de vejledninger og bekendtgørelser, der forvaltes af miljømyndighederne.

Et helt nyt anlæg, som en ny bane, vil tilmed være underlagt strengere miljøkrav end der gælder for eksisterende jernbanestrækninger. Når løsningsalternativerne sammenlignes, vil en helhedsbetragtning på miljøparametrene støj og vibrationer falde ud til fordel for nybygningsløsningen, idet udbygningsløsningen passerer væsentligt flere tæt bebyggede områder, som derved belastes af den forøgede trafik.

Byrådene mener ikke, at nybygningsløsningen kan gennemføres miljømæssigt forsvarligt for 6,5 mia.kr, og anfører, at denne sum er 2,5 mia.kr mindre end den i 1998 fremlagte udbygningsløsning, som ifølge byrådene var et udtryk for den billige miljømæssige version.

Det må hertil anføres, at det ikke er korrekt at anse de i 1998 fremlagte løsninger – hverken nybygningsløsningen eller udbygningsløsningen – som ”billige miljømæssige løsninger”.

Hvad angår de reducerede anlægsomkostninger kan jeg fra mit svar på spørgsmål 75 og 89 gentage, at det har været et vigtigt mål i strategianalysen at afsøge muligheder for besparelser i forhold til tidligere fremlagte løsningsforslag. Det er sket ved at bearbejde alle løsningsmodeller på flere ambitionsniveauer, hvor ”Niveau 1” betegner en løsning, som er i overensstemmelse med alle gældende love og regler, ”Niveau 2” indeholder supplerende foranstaltninger, som forventes at imødekomme mulige indvendinger fra borgere og myndigheder, mens ”Niveau 3” – som svarer til ambitionsniveauet i analysen fra 1998 – rummer et meget højt ambitionsniveau for en ny jernbanes placering i forhold til omgivelserne. Ved denne niveaudeling er der skabt åbenhed om de økonomiske konsekvenser ved gennemførelse af diverse tillægsønsker.

For nybygningsløsningen er investeringsbehovet i niveau 1 opgjort til 6,5 mia. kr., hvilket er en besparelse på 3,5 mia. kr. i forhold til den opregnede nybygningsløsning fra 1998, der svarer til niveau 3. Besparelsen er væsentligst fundet ved reduktion af anlægskonstruktioner såsom broer og tunneler.

I niveau 2 er der udarbejdet en række forskellige tillæg til niveau 1 løsningen. Disse tillæg forventes at kunne imødekomme supplerende ønsker om forbedret indpasning i omgivelserne fra borgere og lokale myndigheder til et niveau, der rækker ud over hvad der nødvendigt i forhold til gældende regelsæt. De forskellige tillæg summer tilsammen op til 1,2 mia. kr. Det vil bero på en politisk vurdering, hvor mange af disse tillæg man ønsker at udløse, og man er ikke bundet til nogen og da slet ikke dem alle. Man er endnu mindre bundet til at gå videre og vælge ambitionsniveau 3.

De nu opstillede anlægsoverslag må alt i alt anses for særdeles gennemarbejdede anlægsoverslag.

Jeg er ikke enig i betragtningen om at jernbanen vil forstærke motorvejens barrierevirkning. Det er bevidst tilstræbt at placere jernbanen i den trafikkorridor, som motorvejen allerede udgør, og ingen af de tværgående veje eller stier, som i dag forbinder arealer på hver side af motorvejen vil blive afskåret.

Det kan ikke undgås, at anlæg af en ny bane vil berøre allerede etablerede bolig- og erhvervsområder. Der er dog gjort en stor indsats i forbindelse med fastlæggelse af nybygningsløsningens linieføring for at berøre færrest mulige boliger og erhverv, blandt andet ved at føre jernbanen over arealer, der i dag er ubebyggede eller dyrkes som landbrugsjord. Herved vil afstanden til motorvejen flere steder øges. Det af jernbane og motorvej af-

skårne areal i Solrød, som der refereres til i henvendelsen, vil efter anlæg af jernbanen stadig have vejadgang. Arealet vil ligesom i dag kunne udlægges til de formål, som myndighederne tillader under hensyn til de støjmæssige afstandskrav, der forudsættes til såvel motorvej som jernbane. Der vil dog skulle friholdes en bræmme langs jernbanen, der ikke er egnet til boligformål, ligesom tilfældet er langs motorvejen i dag.

Byrådenes vurdering af at nybygningsløsningen først og fremmest vil tilgodese godstrafik og international togtrafik samt pendlere, der skal direkte fra Køge og kommunerne umiddelbart syd for Køge og helt ind til København, er ikke en rigtig udlægning.

De fleste gods- og fjerntog forventes at benytte den nye bane og herved frigøres kapacitet til flere regionaltog på den eksisterende bane København-Roskilde. Nybygningsløsningen muliggør dermed et øget antal regionaltog mellem København og Roskilde hhv. Nordvestsjælland i forhold til i dag.

At Nybygningsløsningen er til gavn for pendlere, fremgår også af de prognoser, som er gennemført af Trafikstyrelsen i forbindelse med de sidste to års analyser af baneudbygningen København-Ringsted. Prognoserne forudsiger, at en ny bane – med de i analysen forudsatte køreplanseksempler – vil resultere i 11.700 ekstra togrejser pr hverdag, Udbygningsløsningen tilsvarende i 8.700 ekstra togrejser og 5. sporet i 4.000 ekstra togrejser.

Byrådene forventer afslutningsvis at en eventuel beslutning om ny jernbane langs Køge Bugt Motorvejen vil respektere hensyn til borgere, erhverv og naturen i Vallensbæk, Greve og Solrød ved:

1. at linieføringen anlægges helt parallelt med motorvejen for at mindske barriere-effekten (ved vejoverskæringer) og areal mellem motorvej og jernbane,
2. at der gennemføres en maksimal miljø- og støjbekæmpende løsning (niveau 3)
3. at der anlægges en station nord for Køge som muliggør bedre trafikale forhold for borgere i Solrød kommune.

Jeg kan hertil generelt oplyse, at den i strategianalysen foreslåede linieføring for nybygningsløsningen kun er vejledende. Inden vedtagelse af anlægslov for en ny bane vil der skulle gennemføres en VVM-analyse, hvor synspunkter fra alle interessenter – borgere, erhvervsdrivende, kommuner mv. – inddrages gennem offentlige høringer.

I den forbindelse skal den eksakte linieføring optimeres, men det vil dog ikke være teknisk muligt at opnå en fuldstændig parallelitet med motorvejen på grund af de geometriske bindinger for jernbanen.

Jeg kan også oplyse, at der i strategianalysens niveau 1-løsning er indregnet alle de støjdæpende tiltag, som der er nødvendige for at overholde miljømyndighedernes krav, og dette vil der bestemt ikke blive slækket på.

Der forudsættes også i alle tilfælde anlagt en station på den nye bane i den nordlige udkant af Køge.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen