



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

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 21. december 2005
J.nr. : 004-000332

Trafikudvalget har i brev af 22. november 2005 stillet mig følgende spørgsmål 135 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 135:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 15. november 2005 fra Køge kommune vedrørende strategianalysen om København – Ringsted, jf. TRU alm. del bilag 99."

Svar:

Køge og 34 andre kommuner på Syd- og Vestsjælland samt Lolland-Falster udtrykker i sin henvendelse af 15. november støtte til at gennemføre en udvidelse af banekapaciteten mellem København og Ringsted i form af Nybygningsløsningen.

Kommunerne underbygger sin anbefaling ved at opliste en række forhold, som jeg finder er i god overensstemmelse med resultatet af den strategianalyse, som Trafikstyrelsen har gennemført.

Jeg er således enig i, at Nybygningsløsningen udviser den højeste samfundsøkonomiske rentabilitet mellem de undersøgte løsninger - når der ses bort fra S-togsløsningen.

Det er som anført i henvendelsen også korrekt, at Nybygningsløsningen vil give de færreste gener under anlægsperioden, og at den vil frigøre kapacitet på den bestående banestrækning.

Det anføres, at strækningen kan etableres på 5 år - samme tid som det tager at etablere 5. sporsløsningen.

Det er korrekt, at de to løsninger må påregnes at tage lige lang tid at gennemføre, men jeg må dog for en ordens skyld gøre opmærksom på, at der for begge løsninger også må påregnes en forberedelsesperiode, således at den samlede etableringsperiode må forventes at andrage omkring 8 år i alt.

Hvad angår henvisningen til strategianalysens omtale af at Nybygningsløsningen kan have negative konsekvenser for tilgængeligheden til dele af Sjælland samt Lolland og Falster, så kan det oplyses at de i rapporten anvendte køreplaner medfører forbedringer for langt hovedparten af rejserelationerne, men at der i enkelte rejserelationer dog vil kunne opleves et mindre fald i betjeningen i forhold til i dag.

Dissenegative konsekvenser er en følge af det prioriterede køreplaneksempl, hvor tog mellem Nykøbing Falster og København via Roskilde ikke er forudsat at standse i Høje Taastrup, mod til gengæld at opnå hurtigere rejsetid ved at spare det pågældende stop. Der er ikke noget teknisk eller økonomisk til hinder for et alternativt standsningsmønster.

I forbindelse med det videre arbejde i Strategianalysen undersøges muligheder for alternative standsningsmønstre og vurdering af konsekvenserne herved.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen