



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 19. december 2005  
J.nr. : 004-000343

Trafikudvalget har i brev af 28. november 2005 stillet mig følgende spørgsmål 164 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 164:**

"Vil ministeren indhente kommentarer fra DSB om analysen, som ministeren gjorde i forhold til KØR-projektet, så vi får inddraget al tilgængelig kompetence?"

**Svar:**

DSB har i kraft af sin trafikale ekspertise været inddraget i strategianalysen gennem deltagelse i en trafikal følgegruppe. I denne gruppe er bl.a. behandlet projektets overordnede indhold, metoder, input til driftsøkonomiske beregninger og udarbejdelse af driftsoplæg. Derudover har der været afholdt møder med DSB om udarbejdelse af driftsoplæg for specielt 5. spor alternativet.

DSB har dermed i strategianalysen været inddraget på principielt samme måde som i KØR projektet, hvor DSB har deltaget gennem projektets driftsgruppe.

Men der er også indhentet generelle bemærkninger fra DSB til strategianalysen, ligesom jeg også har indhentet bemærkninger fra Railion og kollektive trafikelskaber på Sjælland.

./.

Jeg vedlægger til udvalgets orientering kopi af de indkomne høringssvar samt mine kommentarer hertil.

Med venlig hilsen

  
Flemming Hansen

-> BBI: AM  
(København Ringsted)  
LWD 18/11



513-1

-> 6. U.

17/11

Transport- og Energiministeriet  
2. afdeling  
Att. fg. afdelingschef Dorthe Nøhr Pedersen  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

## Koncern- sekretariatet

15. november 2005

DSB  
Koncernsekretariatet  
Sølvgade 40  
DK-1349 København K

Direkte 33 54 42 28  
Fax 33 54 41 20  
Intern fax 44120  
E-mail [fk@dsb.dk](mailto:fk@dsb.dk)  
Internet [www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)

Med henvisning til Transportministeriets brev af 19. oktober 2005 vedrørende høring af Trafikstyrelsens "Strategianalyse København-Ringsted" fra oktober 2005 har DSB følgende bemærkninger, idet det skal bemærkes, at DSB, bortset fra nogle køreplanstekniske bidrag, ikke har deltaget i projektet.

### Overordnet vurdering

Det er DSB's opfattelse, at det er vigtigt hurtigt at få udbygget kapaciteten vest for København. Dels for at kunne øge antallet af afgang, dels for at sikre større robusthed i såvel den landsdækkende som den regionale trafikafvikling.

Det er derfor glædeligt, at det i rapporten konstateres, at der er god økonomi i at øge togtrafikken. Det må derfor anbefales hurtigst muligt at udbygge kapaciteten med fokus på passagertrafikken, hvor behovet er aktuelt.

I rapporten er en kraftig stigning af godstrafikken lagt til grund, idet antallet af reserverede kanaler til godstrafikken øges fra 4 til 6 pr time i dagtimerne.

Da godstrafikken i dag kun udnytter mindre end halvdelen af godskanalerne i dagtimerne, peger DSB på mulighederne ved i stedet at udvide passagertrafikken, og så udbygge kapaciteten til godstrafikken den dag, den nuværende betydelige kapacitet skulle vise sig at blive mangelfuld.


Såfremt det forudsættes, at godstrafikken har en størrelsesorden, kanalmæssigt, som i dag, vil det påvirke det indbyrdes forhold mellem de enkelte løsningsrentabilitet til fordel for de billigere løsninger.

DSB kan anbefale 3 ud af de 4 løsninger, som efter DSB's opfattelse vil være gode for togtrafikken i en lang tid fremover. S-togsløsningen forekommer ikke aktuel.

Det er endvidere DSB's opfattelse, at en række af elementerne i de enkelte løsninger med fordel kan fjernes, og omkostningerne dermed reduceres.

DSB har i vedlagte notat dokumenteret ovenstående vurdering.

Med venlig hilsen

  
Flemming Kristensen

-> BZ: KM  
(København Ringsted)  
LWD 18/11



513-1

-> 6. U.

17/11

Transport- og Energiministeriet  
2. afdeling  
Att. fg. afdelingschef Dorthe Nøhr Pedersen  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

## Koncern- sekretariatet

Med henvisning til Transportministeriets brev af 19. oktober 2005 vedrørende høring af Trafikstyrelsens "Strategianalyse København-Ringsted" fra oktober 2005 har DSB følgende bemærkninger, idet det skal bemærkes, at DSB, bortset fra nogle køreplanstekniske bidrag, ikke har deltaget i projektet.

15. november 2005

### Overordnet vurdering

Det er DSB's opfattelse, at det er vigtigt hurtigt at få udbygget kapaciteten vest for København. Dels for at kunne øge antallet af afgang, dels for at sikre større robusthed i såvel den landsdækkende som den regionale trafikafvikling.

DSB  
Koncernsekretariatet  
Sølgade 40  
DK-1349 København K

Det er derfor glædeligt, at det i rapporten konstateres, at der er god økonomi i at øge togtrafikken. Det må derfor anbefales hurtigst muligt at udbygge kapaciteten med fokus på passagertrafikken, hvor behovet er aktuelt.

Direkte 33 54 42 28  
Fax 33 54 41 20  
Intern fax 44120  
E-mail [fk@dsb.dk](mailto:fk@dsb.dk)  
Internet [www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)

I rapporten er en kraftig stigning af godstrafikken lagt til grund, idet antallet af reserverede kanaler til godstrafikken øges fra 4 til 6 pr time i dagtimerne.

Da godstrafikken i dag kun udnytter mindre end halvdelen af godskanalerne i dagtimerne, peger DSB på mulighederne ved i stedet at udvide passagertrafikken, og så udbygge kapaciteten til godstrafikken den dag, den nuværende betydelige kapacitet skulle vise sig at blive mangelfuld.


Såfremt det forudsættes, at godstrafikken har en størrelsesorden, kanalmæssigt som i dag, vil det påvirke det indbyrdes forhold mellem de enkelte løsninger rentabilitet til fordel for de billigere løsninger.

DSB kan anbefale 3 ud af de 4 løsninger, som efter DSB's opfattelse vil være gode for togtrafikken i en lang tid fremover. S-togsløsningen foreslås ikke aktuel.

Det er endvidere DSB's opfattelse, at en række af elementerne i de enkelte løsninger med fordel kan fjernes, og omkostningerne dermed reduceres.

DSB har i vedlagte notat dokumenteret ovenstående vurdering.

Med venlig hilsen

  
Flemming Kristensen

**Koncern-  
sekretariatet****Dokumentation. DSB's høringssvar Strategianalyse.**

15. november 2005

Behov for udbygning af kapaciteten.

Efter DSB's opfattelse er der et akut behov for at udbygge kapaciteten på hele strækningen København – Ringsted.

I kombination med den tidligere udgivne rapport om mindre kapacitetsforbedringer (KØR) er 3 af de 4 løsninger gode og tilstrækkelige for en lang tid fremover.

S-togsløsningen er ikke aktuel, idet det forudsættes, at der skal investeres i en ny generation S-tog. Det fremgår af rapporten, at dette skal ske i 2020, og det vil nok være det tidligst tænkelige tidspunkt. Endvidere er DSB betænkelig ved at integrere de i dag to helt uafhængige trafiksystemer.

Udbygningen af kapaciteten vil give mulighed for flere og hurtigere tog til gavn for kunderne, og dermed gøre togtrafikken mere attraktiv, og styrke såvel den fortsatte udviklingen af hovedstadsregionen, som den integration mellem Øst- og Vestdanmark, som etableringen af den faste forbindelse over Storebælt har initieret.

Mulighederne for at gøre togtrafikken mere attraktiv, står efter DSB's opfattelse ikke tilstrækkeligt klart i den offentlige bevidsthed; men den allerede gennemførte etablering af hurtigere tog på Kystbanen vil sammen med de kommende års planlagte forbedringer på Nordvest- og Sydbanen kunne bidrage til at skabe en større forståelse for disse muligheder.

Godstrafikken

Det er i rapporten valgt forlods at øge antallet af godskanaler fra 2 til 3 pr time pr retning. I dagtimerne fra kl. 06 til 20 betyder det en udvidelse af antallet af kanaler fra 56 til 84.

Dagens kanaler udnyttes imidlertid slet ikke. Baggrunden for overhovedet at have 2 kanaler pr time i dag er, at man dermed forlods har en veldefineret reservekanal til de stærkt uregelmæssigt kørende godstog og derved forsimples den daglige disponering.

Da der kun kører godstog i mindre end halvdelen af dagens godskanaler, er der en betydelig reserve, og selv en betydelig trafikforøgelse kan håndteres her

DSB  
Koncernsekretariatet  
Sølvgade 40  
DK-1349 København K

Direkte 33 54 42 28  
Fax 33 54 41 20  
Intern fax 44120  
E-mail [fk@dsb.dk](mailto:fk@dsb.dk)  
Internet [www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)

indenfor. DSB finder det på den baggrund forkert forlods at tildele godstrafikken de kanaler, der opnås med KØR-projektet, sådan som det er lagt til grund i rapporten.

Side 2/4

15. november 2005

Det kan i dag konstateres, at de oprindelige forventninger til godstrafikkens udvikling i forbindelse med etableringen af de faste forbindelser over henholdsvis Storebælt og Øresund slet ikke har holdt stik.

Uanset at der er betydelige forventninger til godstrafikken ved en fast forbindelse over Femernbælt, så forekommer det ikke hensigtsmæssigt at indbygge/reservere yderligere kapacitet oveni den eksisterende betydelige reservekapacitet for godstog, når dette samtidigt blokerer passagertrafikkens aktuelle behov.

Derved kan man undgå at skulle vende flere tog i Roskilde, ved i stedet at forbedre betjeningen i retningen mod Ringsted; hvor rapporten dokumenterer at behovet er til stede.

Uanset om man med KØR projektet udnytter kapaciteten fuldt ud til passagertrafik, vil der også selv ved 5-spors løsningen være plads til at øge antallet af kanaler til godstrafikken mellem København og Roskilde. Mellem Roskilde og Ringsted vil man i givet fald senere kunne øge kapaciteten efter behov, fx gennem etablering af kortere eller længere overhalingsspor.

Der er altså muligheder for at kombinere en aktuel udvidelse af passagertrafikken med en trinvis udbygning af kapaciteten til godstrafikken efterhånden, som behovet opstår.

#### Nordvestbanen

Det er som grundlag for rapporten valgt at se bort fra en udbygning af Nordvestbanen. Det anføres at en sådan udbygning passer ind og har samme virkning i alle løsninger.

Forrentningsmæssigt vil Nordvest banen dog påvirke de billige løsninger mest positivt, og så længe det stadigt overvejes at udvide her, bør der ikke etableres tunnelanlæg i Roskilde beregnet til vendinger af tog. Dette anlæg belaster i rapporten især de billige løsninger. Indtil en udbygning af Nordvestbanen er afklaret, må disse tog vendes i hovedsporet på Nordvestbanen, eller i Borup.

Udbygningen af Nordvestbanen kan både give flere tog, hurtigere forbindelser og bedre rettidighed.

#### Reduktioner i anlægsprisen, som anbefales.

I rapporten er det på en række områder søgt at billiggøre løsningerne, og der er også anvist muligheder for supplerende tilkøb.

Efter DSB's opfattelse er der yderligere muligheder, som DSB anbefaler. Det omfatter

- forudsætningen om, at man i Udbygning skal kunne køre 200 km/t ad 4 spor København-Ringsted, herunder gennem Roskilde station. Løsningen er meget kostbar og giver store gener, som slet ikke står mål med de begrænsede fordele. Besparelse 641 mio. kr, og reduktion i omkostningerne på 500 mio. kr.

- etableringen af et tunnelanlæg i Roskilde i 3 af de 4 løsninger. DSB mener det kan undværes, i hvert fald indtil det definitivt måtte blive besluttet ikke at udbygge Nordvestbanen foreløbigt. Besparelse 300 mio. kr
- etableringen af Ny Ellebjerg station. Den er interessant i Nybygning, måske i Udbygning, men hører ikke umiddelbart hjemme ved 5. spor. Det har ikke nogen direkte sammenhæng hermed, og kan evt. etableres senere. Besparelse 200 mio. kr.
- etablering af bro vest for Høje Taastrup i 5.spor. Det hænger sammen med forventninger til godstrafikken og anvendelsen af 5. sporet; men alternative sporløsninger bør vurderes. Broen kan også lokalt miljømæssigt give problemer. Besparelse netto 100 mio. kr.
- forudsætningen om at sportraceen i Nybygning er forberedt til 250 km/t.. Der er tale om en fremtidssikring, idet de øvrige dele af anlægget kun anlægges til 200 km. Det bør vurderes, om merprisen står i et fornuftigt forhold til sandsynligheden for en senere opgradering. Besparelse 100 mio. kr

De anførte tal er oplyst af Trafikstyrelsen. Udover disse, vil der også kunne være yderligere reduktion af de trafikale gener, og omkostningerne forbundet hermed.

Endvidere bør det kunne bidrage til at forkorte anlægsperioderne. Specielt for 5-sporet, som har samme anlægstid som Nybygning, og Udbygning, som er anslået at have en 3 års længere anlægsperiode end de øvrige, er anlægsperioden overraskende lang og bør med ovennævnte forslag kunne tilstræbes reduceret.

Blandt de ovenfor nævnte punkter, finder DSB det specielt overraskende, at det er valgt at lægge en hastighed på 200 km/t til grund for Udbygningsløsningen. Det indebærer blandt andet, at Roskilde station skal ombygges, at køreledningsanlæggene på strækningen skal udskiftes eller broer ombygges. Specielt ombygningen af Roskilde station, som kun er til glæde for de få tog, der ikke stopper i Roskilde, og som giver 1 minuts forbedring for disse tog, forekommer helt forkert.

Trafikstyrelsen har argumenteret for de 200 km/t med, dels at det var en givet forudsætning, dels at det medfører en fornuftig samfundsøkonomi i kraft af bedre rejsetider, og dels at det sikrer sammenlignelighed med Nybygning.

At en investering på 641 mio. kr, og dertil omkostninger til gener for 500 mio. kr., i den samfundsøkonomiske beregning kan opvejes af 1 minuts forbedret rejsetid, må bero på den model der anvendes til beregningerne; mens argumentationen om sammenlignelighed alligevel ikke er konsistent, idet man med Udbygning får 4 spor til 200 km/t, mens man i Nybygning kun får de 2 nye spor. Det viser blot, at de enkelte løsninger bør vurderes på deres egne præmisser, og at en så speciel forudsætning ikke forlods bør tages for givet.

DSB vil under alle omstændigheder fraråde en sådan løsning såfremt Udbygning vælges, idet DSB ikke finder at fordelene står mål med de betydelige gener for de nuværende kunder.



Side 4/4

15. november 2005

INDKOMMET

15 NOV. 2005

Betjentstuen

Transport-og Energiministeriet  
6. kontor  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Dato  
14. november 2005

Vor reference/telefonnummer  
BH/54 88 04 11

Journalnummer  
2002-041/0120

### Hørings svar

Ved brev af 19. oktober 2005 har departementet anmodet Storstrøms Trafikselskab (STS) om en udtalelse i forbindelse med analysen af mulige løsninger for udbygning af banekapaciteten mellem København og Ringsted.

Bestyrelsen for STS har drøftet det udsendte materiale og skal i den anledning komme med følgende udtalelse:

Forslaget om et 5. spor mellem Roskilde og Ringsted samt forlængelse af S-togsnettet til Roskilde vil ikke gavne borgerne i Storstrøms amt væsentligt.

Det vil til gengæld både forslagene om nybygning af bane mellem Ringsted og København via Køge samt udbygning af nuværende kapacitet mellem Ringsted og Roskilde.

Uanset nybygningsfasen er estimeret til at være ca 5 % dyrere end udbygningsfasen, er det NYBYGNINGSMODELLEN der vil gavne borgerne i Storstrøms mest. Argumenterne herfor er bl a:

Generel forbedring af kapaciteten

Regulariteten bliver væsentlig forbedret

Anlægsfasen er kun 5 år mod 8 år i udbygningsfasen

Generne i anlægsfasen er betydelig mindre for pendlere og for godstrafikken og det har afgørende betydning i en så lang fase, hvor mange pendlere vil flygte fra jernbanen til et i forvejen overfyldt vejnet

Tidstabet totalt set er meget mindre i nybygningsfasen end i udbygningsfasen, specielt for togpassagererne

Såfremt der anlægges pendler parkeringsplads i Køge området kan dette være medvirkende til at aflaste et i forvejen overbelastet vejnet

Støjgenerne er generelt de laveste i nybygningsfasen

Nybygningsfasen vil gavne borgerne i Køge, Haslev, Rønnede, Fakse og Stevnsområdet

En kombination af tog fra Falster og Sydsjælland via Ringsted hhv via Køge vil tilgodese langt de fleste passagerer

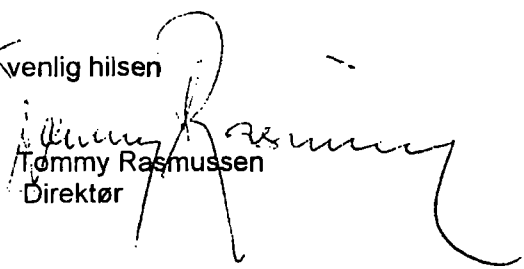
I en tid hvor der sker en stor udflytning fra Hovedstadsområdet til byerne på Sjælland og Lolland/Falster er det af stor betydning at der sikres mulighed for en større kapacitet på jernbanen, ikke mindst i forbindelse med en kommende Fehmernbaelt bro.



På baggrund af ovennævnte anbefaler Bestyrelsen for Storstrøms Trafikselskab, at det er Trafikstyrelsens forslag til nybygning af jernbane mellem Ringsted og København der nyder fremme.

Med venlig hilsen

Pbv Tommy Rasmussen  
Direktør



Transport- og Energiministeriet  
Att: Bastian Zibrandtsen  
6. kontor  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Side 1 af 2

## Strategianalyse København - Ringsted

14. november 2005

Kære Bastian Zibrandtsen

Railion Danmark A/S  
Administrerende Direktør  
Sydvestvej 21  
DK-2600 Glostrup

På vegne af Railion Danmark A/S, fremsendes hermed Railions synspunkter omkring de mulige løsninger til udbygningen af banekapacitet mellem Ringsted og København.

Telefon 33 54 18 00  
Direkte 33 54 18 01  
Fax +45 33 54 18 54  
E-mail: ct@railion.dk  
Internet www.railion.dk

De fire løsningsmodeller vurderes udelukkende med henblik på godstrafik på bane og den forventede udvikling på markedet.

Som jernbanenettet er opbygget i dag er flaskehalsene for Railion Danmark ikke mellem Roskilde og Høje Tåstrup, men mellem Høje Tåstrup og Peberholmen. Kapacitetsproblemerne er specielt gældende for transittrafikken og ligeledes for gods til Frihavnen. Eftersom transittrafik vil være den primære godstrafik på bane i fremtiden ses det som et yderst kritisk punkt, at der sker en forbedring af denne strækning. Det fremtidige scenarium for transittrafikken i Danmark vil ligeledes, som beskrevet i trafikken, drage nytte af spor over Køge, idet det giver en lettere passage over Sjælland og dermed en kortere leadtime til kunden.

Anlægsbeskrivelsen for Nybygningsløsningen giver således også en udvidet mulighed for at køre direkte til Sverige fra Fehmern Bælt over Ny Ellebjerg Station. Denne kanal vil være tidsbesparende for godstogstrafikken samtidig med den ikke optager kanaler for persontogene over Københavns Hovedbanegård. I forhold til regulariteten vil spor over Køge ligeledes være at foretrække idet denne investering vil frigive kapacitet på den belastede strækning Ringsted - København. Denne løsning vil for godstrafikken ligeledes være den mest fremtidssikrede løsning, hvorfor denne er at foretrække.

Railion Danmark A/S forudser ikke en egentlig nytteværdi af løsningsmodel tre og fire (Udbygning af fjernspor mellem Hvidovre og Høje Tåstrup og S-tog til Roskilde), da disse løsningsmodeller ikke anses som værende fremtidssikrede og effi- ciente for godstrafikken, som den er opstillet p.t. eller for den sammensætning af godstrafik, der forventes i det fremtidige scenarium.

For Railion Danmark A/S er det væsentligt at påpege at fremtiden for godstrafik primært, vil forekomme som transittrafik mellem Sverige og Tyskland. Derfor er det vigtigt for os at påpege nødvendigheden af en efficient og konkurrencedygtig

løsning, for at minimere godstrafikken på vej for dermed også at fremme det miljømæssige perspektiv.

Side 2 af 2

14. november 2005

Løsningsmodellen vil for Railion Danmark ligeledes hænge kraftigt sammen med de omkostninger, der er forbundet i forbindelse med den infrastrukturafgift, gods-transportvirksomhederne vil blive pålagt kontra den kapacitetsudgift, der vil forekomme. Det er her væsentligt for konkurrencedygtigheden at disse holdes på et minimum.

Railion Danmark A/S anbefaler derfor Nybygningsløsningen for dermed at sikre den fremtidige konkurrencedygtighed for godstransport på bane. Løsningsforslag tre og fire anses af Railion Danmark som en kortsigtet løsningsmodel, hvorved kapacitetsproblemet på sigt ikke vil være løst.

Med venlig hilsen

Christian Thing  
Administrerende direktør

→ BEJ HUR 513-1  
LW. 2/12

Transport- og energiministeriet,  
Departementet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

**INDKOMMET**  
**- 2 DEC. 2005**  
**Betjentstuen**

1/1

Sagsnummer  
92659-694413

Sagsbehandler HEJ  
Direkte 36 13 16 70  
Fax 36 13 16 99  
HEJ@hur.dk

30. november 2005

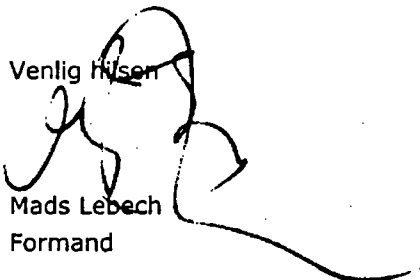
**Strategianalyse København-Ringsted, udtalelse fra HUR**

Transport- og energiministeriet har med brev af 19. oktober 2005 fremsendt en strategianalyse for København-Ringsted-strækningen og anmodet om en udtalelse fra HUR.

HUR tager til efterretning, at der nu foreligger et kvalificeret beslutningsgrundlag, så problemerne med skinnekapaciteten på de sjællandske baner kan løses.

Der skal samtidig, jf Trafikplan 2003, udtrykkes en stærk støtte til, at der tilvejebringes tilstrækkelig kapacitet til, at der både kan afvikles tog hurtigt og med god regularitet i de nærmeste år, efter åbning af en Femernbælt-forbindelse og efter indsættelse af flere og hurtigere tog i den sjællandske togtrafik.

Venlig hilsen



Mads Lebech  
Formand



Dato : . december 2005  
J.nr. : 513-000001

### **Høring af strategianalysen København – Ringsted**

Trafikstyrelsens rapport om strategianalysen for udbygning af banekapaciteten mellem København og Ringsted er blevet udsendt til DSB, Railion, HUR og de øvrige trafikskaber på Sjælland med anmodning om eventuelle kommentarer.

./ DSB, Railion, STS og HUR har reageret på denne opfordring og kopi af de pågældende høringssvar vedlægges til orientering.

Jeg vil godt knytte nogle kommentarer til svarene, hvoraf DSB's er det mest fyldige.

#### *Behov for udbygning af kapaciteten*

Jeg hæfter mig ved, at DSB i sit høringssvar finder 3 af de fire løsninger "gode og tilstrækkelige for en lang tid fremover." Idet DSB tænker på 5. spors-, udbygnings- og nybygningsløsningen, er jeg enig i den første del af udsagnet, men er ikke helt så sikker på anden del, når der hermed tænkes på en tidshorisont, som rækker udover ibrugtagningen af en fast forbindelse over Femerbælt.

DSB anfører en reserveret holdning til S-togsløsningen, som efter strategianalysen egne vurderinger først aktualiseres omkring 2020, hvor det næste gang bliver nødvendigt at tage hul på en reinvestering af S-tog.

Jeg er enig med DSB's synspunkt om, at mulighederne for at gøre togtrafikken mere attraktiv gennem øget kapacitet måske ikke står tilstrækkeligt tydeligt i den offentlige bevidsthed, men jeg er sikker på, at det ikke er nogen nyhed for de politiske beslutningstagere.

### *Godstrafikken*

DSB's opgave er at køre passagertog, og DSB har ikke i de sidste 5 år været engageret i godstransport. Det er derfor klart, at DSB må opfatte godstrafik, som en konkurrent til den knappe banekapacitet.

Selvom man godt kunne løse en del af persontrafikkens kapacitetsbehov på strækningen København – Ringsted uden nogen investeringer ved at nedprioritere eller ligefrem ved at indstille al godstrafik, så er det ikke nogen option.

Et af jernbanens potentielt store bidrag til samfundsøkonomien er uden tvivl muligheden for at kunne aflaste det stadigt mere trafikerende vejnet for transport af store tunge godsmængder – ikke mindst over de lange afstande i internationale trafik.

Det har i de senere år ganske vist knebet for jernbanen at leve op til forventningerne på dette område.

Det ser jeg to hovedforklaringer på.

Den første er netop den holdning, som traditionelt har været gældende om at betragte godstrafikken som et sekundært produkt, der får anden prioritet til fordel for persontrafikken. Ifølge denne holdning er det godt nok at godstogene henvises til at køre på de tidspunkter, hvor der levnes plads til den – og det tages som givet, at godstogene ved forsinkelser på nettet får sidste prioritet.

En sådan nedprioritering af godstrafikken gør den langsom og usikker, og det er en væsentlig hindring for at gøre banegodstrafik tilstrækkelig attraktiv i det moderne samfund, hvor det er afgørende, at godset kommer frem til rette tid. Ved at afsætte lige nøjagtig det antal kanaler, der er nødvendige for at køre godstogene, bliver denne samtidig kritisk følsom overfor forsinkelser.

En anden hovedforklaring er de markante strukturtilpasninger, som bane-godssektoren undergår i disse år. Godssektoren har skiftet fra at være en statsunderstøttet del af DSB for relativt få år siden med et ganske voldsomt tilskudsbehov, til en aktivitet der nu gennemføres på rent kommercielle betingelser. Det er ikke mærkeligt, at der efter afskæring af en del ulønsum trafik fra statsvirksomhedens dage er sket en nedgang, som også har slået igennem i forhold til prognoser af godstrafikken over Storebælt og Øresund – prognoser der er opstillet i en tid med helt andre rammevilkår både i Danmark og Sverige.

Vi kan nu, efter en uundgåelig tilpasningsperiode, konstatere, at banegods- trafikken i transit gennem Danmark som berører København – Ringsted, er

i fremgang. Jeg finder det afgørende, at vi fra samfundets side understøtter denne positive udvikling, hvor vi kan.

Godstrafik over lange afstande indeholder væsentlige samfundsøkonomiske fordele. Hvis man mener det alvorligt med at søge fremme af gods-transport på jernbane – og det gør jeg – bliver man nødt til at give godstrafikken den fornødne kapacitet.

Der er i dag afsat to kanaler pr time til godstog mellem København og Roskilde hele døgnet igennem, og der vil ikke blive ændret ved denne prioritering. Når en fast forbindelse over Femerbælt åbner skal imødekommelse af behovet for ekstra kapacitet til godstog, så det bliver muligt at køre op til tre godstog i timen (udenfor myldretiden), have en høj prioritet.

Det skal herudover bemærkes at ledig banekapacitet, som nok er reserveret til godstog, men som ikke måtte blive brugt til dette formål, i høj grad også fremmer regulariteten for persontog. Hvis der ikke afsættes kapacitet til ekstra godstog, ville det ikke alene ramme godstrafikken, men også persontrafikken.

#### *Nordvestbanen*

Det er korrekt, at der i strategianalysen som DSB anfører, ikke er forudsat et dobbeltspor på Nordvestbanen. Det skyldes, at der kun er sat en undersøgelse i gang af et sådant anlæg, men ikke truffet beslutning om dets gennemførelse eller afsat penge til det indenfor rammerne af den nuværende trafikaftale.

Hvis man ser på det ud fra et isoleret kapacitetsmæssigt synspunkt vil en udbygning af Roskilde-Ringsted eller Nordvestbanen kunne være et alternativ til vendespolet i Roskilde.

Men der er ikke noget som tyder på at et dobbeltspor på Nordvestbanen vil forbedre den samfundsøkonomiske rentabilitet af baneudbygning mellem København og Roskilde – snarere tværtimod. Med forbehold for resultatet af de igangværende undersøgelser, så forventes dobbeltsporet mellem Lejre og Vipperød at have en ringere økonomisk rentabilitet end København – Roskilde. Derfor vil det formentlig trække rentabiliteten af kapacitetsudbygning København – Ringsted ned at se de to anlæg i en helhed.

Jeg vil i øvrigt lade diskussionen om dobbeltsporet på Nordvestbanen afvente resultaterne af undersøgelserne om dette anlæg.

#### *Reduktioner i anlægsprisen*

DSB har påpeget, at forudsætningen vedrørende etablering af maksimal hastighed på 200 km i timen for den fulde udbygningsløsning til fire spor

København – Ringsted forekommer uholdbar pga. prisen og de ekstra gener i anlægsperioden, og tvivler på om dette kan stå mål med de mulige effekter.

Trafikstyrelsen har medtaget alle tiltag, som bidrager til at øge den interne rentabilitet i en given løsning og ud fra denne forudsætning er medtagelsen af forudsætningen om at indrette strækningen på en tophastigheden til 200 km i timen stringent nok. Omkostningerne synes faktisk ifølge de samfundsøkonomiske beregninger at kunne øge rentabiliteten i en udbygningsløsning – men dog kun meget beskedent og kun i forhold til den interne rentabilitet i løsningen der kun ligger på omkring 2 pct.

Jeg er derfor enig i, at en besparelse på mere end 600 mio. kr. i givet fald kunne være relevant at overveje.

DSB mener, at et vendeanlæg i Roskilde til 300 mio. kr., som er forudsat gennemført i 5. spor-, udbygnings- og S-togsløsningen, kan undværes, med mindre det besluttes at opgive en udbygning af Nordvestbanen. Trafikstyrelsen oplyser hertil, at forlængelsen af 4 tog per time fra Roskilde til Holbæk i tilfælde af et dobbeltspor på Nordvestbanen vurderes at medføre større driftsudgifter, end passagerfordele og den anlægsøkonomiske besparelse ved vendesporet kan opveje. Som allerede nævnt må overvejelser om betjeningen af Nordvestbanen dog afvente resultaterne af de igangsatte undersøgelser af dobbeltsporet på denne strækning.

DSB mener, at de afsatte 200 mio. kr. til etablering af en station ved ny Ellebjerg samt opgradering af udkørslen via Godsbanegården kan spares i 5. sporsløsningen. Trafikstyrelsen oplyser, at besparelsen ikke har nævneværdig effekt på den samfundsøkonomiske rentabilitet. Jeg ser dog et generelt behov for at uddybe begrundelsen for ny Ellebjerg station i strategianalysen – enten om den kan spares, eller om den med fordel kan tillægges en øget betydning i alle de tre løsninger, hvor den er medtaget i dag, og jeg har anmodet Trafikstyrelsen om, at det er et af tema, som analyseres nærmere i foråret 2006.

Hvad angår broen vest for Høje Taastrup – ca. 200 mio. kr. – er det en bro, som tjener til at lette produktionsvilkårene for godstrafikken, og som sikrer mulighed for at betjene godsterminalen i Høje Taastrup og Glostrup. Jeg henviser til det allerede anførte om behovet for at sikre gode produktionsvilkår for godstrafikken.

Det er nok muligt at spare højst 100 mio. kr. ved at lade være med at fremtidssikre linieføringen af en ny bane til 250 km i timen, men da det er en tilpasning af anlægget, som man ikke senere vil kunne fortryde, mener jeg, at det er rimeligt at indarbejde en sådan fremtidssikring. Trafikstyrelsen oplyser endvidere, at besparelsen ikke vil have nævneværdig effekt på den samfundsøkonomiske rentabilitet.



*Railions bemærkninger*

Høringsvaret fra Railion giver ikke anledning til specielle kommentarer. Railion anbefaler at der satses på nybygningsløsningen, som man finder vil give godstrafikken tidsbesparelser og være at foretrække i forhold til regulariteten og være mest fremtidssikker.

Railion mener omvendt, at hverken løsningen med S-tog til Roskilde eller 5. sporet vil være fremtidssikrede og efficiente løsninger for godstrafikken.

Jeg er enige i betragtningen om at der ikke med et 5. spor er tale om nogen fremtidssikring, men vil dog omvendt også påpege at et ekstra spor mellem København og Høje Taastrup vil kunne være til fordel for godstrafikken i det omfang, at den ekstra kapacitet reserveres godstrafikken.

*STS*

Storstrøms trafikelskab anbefaler at man fremmer Nybygningsløsningen. Svaret giver ikke anledning til særskilte bemærkninger.

*HUR*

HUR tager til efterretning at der foreligger et kvalificeret beslutningsgrundlag og udtaler støtte til at det tilvejebringes tilstrækkelig kapacitet til at der både kan afvikles tog hurtigt og med god regularitet efter åbning af en fast forbindelse over Femerbælt og efter indsættelse af flere og hurtigere tog i den sjællandske togtrafik.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen