



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

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 23. februar 2006
J.nr. : 004-000381

Trafikudvalget har i brev af 18. januar 2006 stillet mig følgende spørgsmål 247 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 247:

"Ministeren bedes m.h.t. Strategianalyse København-Ringsted:

-Tilsende udvalget Trafikstyrelsens vurdering af DSB's kommentarer vedr. behovet for godstrafikken og kapacitet hertil.

-Tilsende udvalget et kort over den forkortede rejsetid for de enkelte scenarier.

-Oplyse, idet analysen er baseret på "mere trafik" og "samme trafik", om KØR indtænkt som en forudsætning for analysen.

-Oplyse, hvad betydningen af udsættelse af KØR, jf. FL2006, er for de fire løsningsforslag.

-Oplyse, hvorfor der anvendes forskellige korrektionsfaktorer ved sandsynlig anlægspris.

-Oplyse, hvad/hvilke erfaringer indsvingsperioden, der er anvendt i den samfundsøkonomiske analyse baserer sig på."

Svar:

Jeg hæfter mig i forhold til besvarelsen af spørgsmål 247 – 251 ved at hvert enkelt spørgsmål dækker over flere af hinanden uafhængige underspørgsmål. Af hensyn til overskueligheden vil jeg besvare dem et af gangen:

Delspørgsmål 1:

”- Tilsende udvalget Trafikstyrelsens vurdering af DSB's kommentarer vedr. behovet for godstrafikken og kapacitet hertil.”

Svar:

DSB peger i sine kommentarer på mulighederne i at udvide passagertrafikken, og så udbygge kapaciteten til godstrafikken den dag, den nuværende kapacitet til godstog skulle vise sig at blive mangelfuld. Det sker på bag-

grund af, at godstrafikken i dag kun udnytter mindre end halvdelen af godskanalerne i dagtimerne. DSB mener, at det er forkert at udvide den afsatte kapacitet til godstrafik med 50 pct. i analyserne i 2015

Hertil oplyser Trafikstyrelsen, at Strategianalysen er en langsigtet sammenlignende analyse, hvor det forudsatte fremtidige behov for kapacitet til godstog har taget udgangspunkt i det bedst mulige foreliggende grundlag. Det består dels i de opdaterede Femerbælt prognoser fra 2002, som beskriver den forventede trafikudvikling mellem Tyskland og Sverige/Danmark, og dels forventninger fra Railion til trafikken internt i Danmark og mellem Danmark og Sverige. Dette har ledt frem til Trafikstyrelsens vurdering af, at en imødekommelse af godstrafikkens kapacitetsbehov i 2015 vil kræve 3 kanaler udenfor myldretiderne og 2 kanaler i myldretiderne.

Hvis godstrafikken kun bliver tildelt lige nøjagtig det antal kanaler, som den har brug for, er der ikke mulighed for at der kan indsættes supplerende godstog, eller at der kan blive plads til forsinkede godstog. Det er derfor nødvendigt at give godstogene en vis buffer i form af ekstra kanaler.

Det skal også bemærkes, at de ekstra kanaler til godstog, som ikke måtte blive udnyttet, samtidig er til fordel for regulariteten i persontogtrafikken, der jo også får glæde af den indbyggede reserve i den planlagte udnyttelse af banekapaciteten.

Jeg vil til Trafikstyrelsens vurdering godt tilføje – som jeg har gjort en gang før - at man i forhold til DSB's vurderinger af godstrafikken ikke må glemme, at DSB er ude af markedet for godstransport, og at DSB som persontogsoperatør er i direkte konkurrence med godstrafikken om den begrænsede banekapacitet.

Delspørgsmål 2

”-Tilsende udvalget et kort over den forkortede rejsetid for de enkelte scenarier.”

Svar:

- ./. Påvedlagte kort er vist den gennemsnitlige rejsetidsreduktion mellem de enkelte kommuner og Københavns Hovedbanegård i hver af de fire undersøgte baneløsninger.

Rejsetiderne er udregnet på basis af de køreplaner, som ligger til grund for strategianalysen, inklusive effekten af reducerede ventetider som følge af flere togafgange. Figurerne viser kun effekterne af de investeringer som direkte er indeholdt i hhv. Nybygnings-, Udbygnings-, 5. spors- og S-togsløsningen. Ved kombination med andre tiltag, f. eks. opgradering af

hastighederne på øvrige strækninger, dobbeltspor på Nordvestbanen eller hurtigere tog, kan der opnås større forbedringer.

Det skal understreges, at der er tale om gennemsnitlige rejsetidsforbedringer, hvilket dækker over såvel nye togforbindelser med endnu hurtigere rejsetider som togforbindelser med uforandret rejsetid. Der er desuden taget hensyn til hvordan befolkningen bor i forhold til stationerne indenfor de enkelte kommuner. Det er forudsat, at tilsluttende busser til og fra kommuner udenfor banenettet tilpasses de nye togtider.

Delspørgsmål 3

”- Oplyse, idet analysen er baseret på ”mere trafik” og ”samme trafik” om KØR er indtænkt som en forudsætning for analysen.”

Svar:

Den nuværende infrastruktur suppleret med de mindre kapacitetsforbedringer vest for København - KØR-projektet – udgør basisalternativet for strategianalysen. Effekterne af de fire undersøgte løsningsmodeller – både i scenarierne ”mere trafik” og ”samme trafik” sammenlignes således med den trafikbetjening, som er mulig efter realisering af KØR projektet. Investeringerne i KØR projektet er desuden en forudsætning for de fremlagte anlægsoverslag for de fire løsninger jf. nedenfor.

Delspørgsmål 4

”- Oplyse, hvad betydningen af udsættelse af KØR, jf. FL2006, er for de fire løsningsforslag.”

Svar:

KØR-projektet omfatter en række investeringer langs den bestående bane mellem Østerport og Ringsted indenfor en ramme af 0,8 mia. kr. Disse investeringer er en forudsætning for realisering af den i strategianalysen beskrevne 5. spor- og udbygningsløsning. Uden KØR projektet må de angivne anlægsoverslag derfor tilsvarende forhøjes med 0,8 mia. kr.

KØR-projektet er ikke en forudsætning for S-tog til Roskilde i sig selv, men vil alligevel være nødvendig for i den situation at sikre en tilstrækkelig banekapacitet efter en fast forbindelse over Femerbælt.

Derimod indgår alle elementerne i KØR projektet ikke som en nødvendig forudsætning for en ny bane København – Ringsted via Køge. Trafikstyrelsen skønner, at det uden KØR projektet bliver nødvendigt at forhøje anlægsoverslaget for en ny bane med ca. 0,2 mia. kr.

Delspørgsmål 5

”- Oplyse, hvorfor der anvendes forskellige korrektionsfaktorer ved sandsynlig anlægspris”

Svar:

Korrektionsfaktorerne for de fire løsningsmodeller er ikke ens, fordi usikkerhederne, som påvirker anlægsprisen, er forskellige.

Ved opstilling af et anlægsoverslag, beregnes først en såkaldt fysikpris på det foreliggende tekniske grundlag (tegninger, mængdeopgørelser osv.). Dernæst vurderer en bredt sammensat gruppe af teknikere, hvilke usikkerheder som i det aktuelle grundlag har betydning for prisdannelsen. Projekter, som ikke er så langt fremme i projekteringen, eller som skal udføres under vanskelige forhold, har normalt højere korrektionsfaktorer, fordi der her kan være flere uforudsete problemer.

Den generelle faktor for S-togsløsningen er forholdsvis lav, fordi projektet tidligere har været i offentlig høring, og projekteringen er ganske langt fremme. For nybygningen er det primært de gunstige udførelsesforhold, muligheden for en entreprenørmæssig optimal udførelse samt færre omgivelser at tage hensyn til, der bidrager til en lav korrektionsfaktor. For udbygningssløsningen og 5. spor, skal udførelse af projekterne ske langs en jernbane i drift og i vid udstrækning gennem tæt bebyggede områder. Dette giver vanskelige udførelsesforhold og bidrager til en højere usikkerhed.

Trafikstyrelsen har sammenlignet de beregnede anlægsoverslag for de 4 løsningsmodeller med 200 gennemførte europæiske projekter og har fundet en god overensstemmelse med disse.

Delspørgsmål 6

”-Oplyse, hvad/hvilke erfaringer indsvingsperioden, der er anvendt i den samfundsøkonomiske analyse baserer sig på.”

Svar:

Der er i den samfundsøkonomiske analyse regnet med en indsvingsperiode på 4 år, dvs. at de forventede stigninger i persontrafikken som følge af den forbedrede togtrafik realiseres henover en 4-årig periode.

Erfaringer vedrørende indsvingsperioden stammer fra tidligere jernbaneprojekter, som spænder fra store projekter såsom de faste forbindelser over Storebælt og Øresund til en række mindre projekter såsom nærbaner, S-baneudvidelser m.m.

For mindre projekter synes indsvingsperioden typisk at være klinget ud i løbet af 1-3 år, medens den for de helt store projekter kan vare 5-10 år eller mere. Det kan i praksis være vanskeligt at skelne mellem indsvingsperiode og den almindelige samfundsudvikling, når man efterfølgende ser på den faktiske trafikudvikling. Alt peger dog i retning af, at effekten af både Storbælt- og Øresundsbroen efter henholdsvis 8½ og 5½ endnu ikke har indfundet sig fuldt ud.

København-Ringsted projekterne er betydelige, men rummer dog mindre omfattende strukturelle ændringer end de store broprojekter. På den baggrund er indsvingsperioden skønnet til 4 år.

Med venlig hilsen

Lene Espersen