



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 249 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 249:

"Ministeren bedes m.h.t. 5. sporsløsningen:

-Oplyse, om DSB har ret, når de i deres høringssvar skriver, at Nordvest banen vil påvirke de billigste løsninger mest positivt. Kan ministeren ud-
dybe denne problemstilling udover svaret på TRU alm. del - spørgsmål
154?

-Oplyse, om 5. sporsløsningen giver hurtigere tog mellem landsdelene.
-Oplyse, hvilken betydning de enkelte tilkøbsprojekter har for projektets
nutidsværdi og interne rente."

Svar:

Delspørgsmål 1:

"-Oplyse, om DSB har ret, når de i deres høringssvar skriver, at Nordvest banen vil påvirke de billigste løsninger mest positivt. Kan ministeren ud-
dybe denne problemstilling udover svaret på TRU alm. del - spørgsmål
154?"

Svar:

Der er foreløbigt ikke noget som tyder på, at et dobbeltspor på Nordvestba-
nen vil forbedre den samfundsøkonomiske rentabilitet af baneudbygning
mellem København og Roskilde. Med forbehold for resultatet af de igang-
værende undersøgelser af dobbeltsporet mellem Lejre og Vipperød, så for-
ventes det at have en ringere økonomisk rentabilitet end alle projekter om
ekstra banekapacitet mellem København og Ringsted. Det indebærer at
dobbeltsporet på Nordvestbanen vil påvirke den samfundsøkonomiske ren-
tabilitet af baneudbygning København – Roskilde/Ringsted negativt, uanset
hvilken løsning, der her er tale om.

En endelig bekræftelse på denne forventning kan dog først foreligge, når de igangværende undersøgelser af Nordvestbanen er afsluttet.

Delspørgsmål 2:

”-Oplyse, om 5. sporsløsningen giver hurtigere tog mellem landsdelene.”

Svar:

5. sporsløsningen giver ikke hurtigere tog mellem landsdelene, da den hastighed, som togene kan køre, ikke forhøjes. Men da der kan indsættes flere tog reduceres ventetiden mellem de enkelte togafgange, og man kan i den forstand tale om en hurtigere gennemsnitlig rejsetid mellem landsdelene.

Delspørgsmål 3:

”-Oplyse, hvilken betydning de enkelte tilkøbsprojekter har for projektets nutidsværdi og interne rente.”

Svar:

Der er afdækket en række muligheder for at forbedre 5. sporsløsningens indpasning i omgivelserne.

De foreslåede tilvalgsprojekter vil bidrage med positive effekter i form af reduceret støjniveau (langs den eksisterende bane og ved Høje Taastrup) og betyder fortsat mulighed for at anvende Glostrup som publikumsstation for fjerntrafik. Gevinsterne er vanskelige at kvantificere og prissætte.

Den anslåede pris for at opgradere 5.sporsløsningen fra niveau 1 til niveau 2 er 0,6 mia. kr. De positive effekter er i deres natur meget vanskelige at gøre op, men hvis man alene inkluderer de øgede gener i byggeperioden og merudgifterne, vil nettonutidsværdien falde med 0,5 mia. kr. og den interne rente reduceres fra 3,5 pct. til 2,9 pct.

Investeringen i de enkelte tilvalgsmuligheder fremgår af den samlede af-rapportering ”Sammenlignende analyse” tabel 6-9 side 88. Hver af de enkelte tilkøb slår proportionalt igennem på den samlede reduktion af nutidsværdi og intern rente.

Med venlig hilsen

Lene Espersen