



MINISTEREN

Dato 11. april 2006  
J nr. 004-000433

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 28. marts 2006 stillet mig følgende spørgsmål 335 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål nr. 335:**

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 9. marts 2006 fra borgmestrene i Vallensbæk, Greve og Solrød Kommune vedr. nybygning af jernbane mellem København og Ringsted, jf. TRU alm. del – bilag 324"

**Svar:**

Det åbne brev fra de tre kommuner er en replik på mit svar på tidligere henvendelse fra de tre kommuner af 18. november 2005 jf. mit svar på udvalgets spørgsmål 133.

Jeg må konstatere, at byrådene ikke har ændret mening på baggrund af mit første svar. Jeg vil selvfølgelig anerkende, at vi har forskellige holdninger, men det er beklageligt, hvis det sker på et forkert grundlag.

Byrådene mener i deres nye henvendelse at kunne påvise en reel uenighed mellem mig og Trafikstyrelsen, idet jeg skulle have oplyst, at det ikke er korrekt at konkludere, at der ikke er dokumentation for behovet for den voldsomme kapacitetsudvidelse i Nybygningsløsningen, mens Trafikstyrelsen omvendt i sin rapport anfører, at der ikke er passagerer eller gods, som må afvises på grund af kapacitetsproblemer. Byrådene mener derfor, at der i højere grad er tale om et kvalitetsproblem end et kvantitetsproblem.

Jeg kan afvise en sådan uenighed. Både mit tidligere svar og Trafikstyrelsens rapport leder frem til den samme konklusion, nemlig at en øget kapacitet giver mulighed for en bedre kvalitet.

En udvidet kapacitet kan således anvendes til såvel at køre flere tog som til at forbedre deres rettidighed. Ekstra kapacitet kan ud over flere afgangse også give bedre køreplaner i form af mere jævn fordeling af togene, bedre standsningsmønster og kortere køretid. Dette reducerer rejsetiden for de nuværende passagerer og vil tiltrække nye.



Selv om der således med den nuværende kapacitet på strækningen København – Ringsted ikke er begrænsninger i adgangen til togtransport, er der alligevel tale om et problem, fordi det ikke er muligt at forbedre trafiktilbuddene. Byrådene fastholder stadig tvivlen om den samfundsøkonomiske nytte af nybygningsløsningen.

Samfundsøkonomiske beregninger opregner de væsentligste fordele og ulemper ved et projekt efter en struktureret metode, som er opstillet på baggrund af Finansministeriets retningslinier. I disse beregninger indgår kun fordele ved øgede indtægter for togoperatøren og tidsgevinster samt regularitetsfordele for passagererne. Den overskydende kapacitet tillægges derimod ingen værdi. I den samfundsøkonomiske analyse er der endvidere gennemført følsomhedsberegninger som viser, at den samfundsøkonomiske rangordning af løsninger, dvs. at nybygningsløsningen er mere rentabel end 5. sporsløsningen, er robust over for ændringer i beregningsforudsætningerne. Jeg mener derfor ikke, at der på den baggrund kan være tvivl om den samfundsmæssige nytte af nybygningsløsningen.

Byrådene fremfører også, at de finder det urealistisk at basere de samfundsøkonomiske beregninger på niveau 1-løsningen, fordi der vil komme indvendinger mod løsningen.

Nu er det næppe at forvente, at man kan etablere nogen løsninger, som der ikke ville komme indvendinger mod, men der er naturligvis tale om et forskelligt omfang. Jeg må gentage fra mit tidligere svar, at niveau 1-løsningen er udarbejdet 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 rummer et meget højt ambitionsniveau for en ny jernbanes placering i forhold til omgivelserne.

Hvis man vælger at gennemføre alle elementer i niveau 2 for nybygningsløsningen, vil det medføre yderligere udgifter på 1,2 milliarder kr. Dette vil medføre, at den interne rente i de samfundsøkonomiske beregninger vil falde med 0,6 pct. fra 5,0 til 4,4 pct. I beregningen er udelukkende medtaget konsekvensen af øgede anlægsomkostninger, men ikke øvrige indtægter og udgifter så som reduceret støjniveau, gener i anlægsperioden og vedligeholdelsesomkostninger.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen