



MINISTEREN

Dato 26. april 2006
J nr. 004-000436

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 30. marts 2006 stillet mig følgende spørgsmål 339 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål nr. 339:

"Vil ministeren kommentere henvendelsen fra Solrød kommune m.fl. vedr. jernbanekapacitet mellem København og Ringsted, jf. alm. del – bilag 330?"

Svar:

Jeg ser henvendelsen fra kommuner og sammenlægningsudvalg i Greve, Ny Holbæk, Høje Taastrup, Ishøj, Ny Lejre, Ringsted, Ny Roskilde, Solrød og Vallensbæk kommuner som et partsindlæg i debatten frem mod den politiske stillingtagen til en strategi for udbygning af banekapaciteten København – Ringsted, som skal afklares inden 1. juli

Valget står mellem 5. sporet København – Høje Taastrup eller en ny bane mellem København og Ringsted. Selv om jeg har mine ideer om hvad der er den bedste løsning, så kan jeg godt se argumenter for og imod dem begge.

Jeg mener at fordelene ved et 5. spor primært kan sammenfattes i at det er en løsning, som muliggør en vis kapacitetsudvidelse for en udgift, der på kort sigt er lavere end investeringen i en helt ny bane.

I henvendelsen opridses indledningsvis en række målsætninger som jeg i stort omfang kan tilslutte mig.

Det er klart at der skal skabes en sammenhængende og bedre infrastruktur til og i Hovedstadsområdet, som er til gavn for borgerne og som skal være fremtidssikret til at imødekomme behovene efter en fast forbindelse over Femerbælt.

Serviceniveauet for pendlerne skal selvsagt også være højt, men det bør da gælde alle relationer og ikke som anført kun til og fra pendlermål i "city samt København vest og nord".



At investeringen skal understøtte udviklingspotentialerne ved evt. forlængelse af Roskilde-fingeren mod Holbæk og Ringsted kan jeg for så vidt heller ikke være uenig i. Som minister føler jeg dog et ansvar for at se udbygningen i et samlet perspektiv og ikke kun tænke på udvalgte geografiske områder.

Jeg ved ikke helt hvordan man skal bruge målet om at løsningen skal give størst mulig effekt af tidligere investeringer i infrastrukturen. Det afgørende må være at man til enhver tid anvender investeringerne på en måde, som giver størst mulig fremadrettet effekt uanset tidligere investeringer.

Jeg er fuldstændig enig i at investeringen skal give mest miljø og service for pengene. Jeg synes da også at ”livskvaliteten for beboerne langs den eksisterende jernbane skal forbedres væsentligt”, men må i øvrigt lade sådanne tiltag indgå i den almindelige prioritering af nødvendige tiltag på trafikområdet.

Men hvordan disse mål så skal anvendes til speciel støtte for en 5. sporsløsning kan undre, da også nybygningsløsningen skaber sammenhængende infrastruktur, øger serviceniveauet for pendlerne, understøtter regional udvikling, giver miljø for pengene og øger livskvaliteten for beboerne langs den bestående bane ved at lede størstedelen af godstrafikken - og dermed støjbelastningen - bort fra den eksisterende bane.

Lad mig herefter kommentere de enkelte påstande i henvendelsen.

- ”Nybygningsløsningen savner visioner og sammenhæng”

Nybygningsløsningen giver mulighed for en alternativ indføring til København, så al togtrafik ikke bliver afhængig af en enkelt strækning. Den giver mulighed for en markant bedre betjening af Køge-Stevnsområdet, og ikke mindst for Haslevområdet, der vil få en direkte forbindelse til København. Den åbner også for en ny baneforbindelse mellem Køge regionen og vestligere beliggende områder.

Nybygningsløsningen giver mere kapacitet til flere persontog på den bestående bane København – Roskilde – Ringsted, da denne aflastes for godstrafik, og giver derved mulighed for udviklingen af Roskilde fingeren mod såvel Holbæk som Ringsted.

Jeg mener ikke der er tale om unødvendige anlæg ved 5. sporsløsningen.

Prisen på denne kan godt nedbringes ved at udelade nogle af de forslag, der er medregnet i Trafikstyrelsens rapport, men ikke uden at det går ud over den trafikale nytte. Man kan nøjes med at lade en del af indgående trafik køre i et spor uden om Valby, men så kan Ny Ellebjerg station ikke betjenes af udgående trafik og derved også spares bort. Besparelsen på anlægsbudgettet er i øvrigt



beskeden (ca. 5-10 pct.). Et forhold som Trafikstyrelsen har undersøgt her i foråret, og det betyder meget lidt for samfundsøkonomien.

Side 3/5

Forbedringer af jernbanekapaciteten mellem Roskilde og Ringsted er undersøgt i forbindelse med udbygningsløsningen. Jeg har også i forbindelse med mit svar på Trafikudvalgets spørgsmål 156 redegjort for at udbygning med kun et spor mellem Roskilde og Ringsted vil være uforholdsmæssigt kostbar.

- ”Nybygningsløsningen tilgodeser ikke flertallet af rejsende”

Som allerede nævnt vil en nybygningsløsning aflaste den eksisterende bane for hovedparten af godstrafikken og en stor del af landsdelstrafikken. Dette vil give plads på den eksisterende jernbane til gavn for den lokale pendler trafik mellem København og Roskilde og øget trafik i forbindelse med en eventuel udbygning af Nordvestbanen.

Vedrørende hvilke stationer pendlerne bruger, skal langt de fleste pendlere til stationer i centrum af København – eksempelvis skal mere end 40 pct. af de rejsende på Nordvestbanen til de centrale stationer i København, hvorimod kun 7 pct. rejser til og fra Høje Taastrup. Det hænger sammen med, at toget konkurrencemæssigt står stærkere med hensyn til rejser til det centrale København end til det ydre Københavnsområde.

Nybygningsløsningen vil stadig give mulighed for direkte rejser fra Roskilde og Høje Taastrup til Syd- og Vestdanmark.

Og endelig opnås med nybygningen en direkte, hurtig forbindelse til det nye trafikknudepunkt, Ny Ellebjerg, som gør det muligt med ét skifte at nå større dele af København.

- ”Den rette kapacitet – i stedet for en overkapacitet”

Det er ikke korrekt, at nybygningsløsningen forudsætter en udbygning af Hovedbanegården i København for at kunne få nytte af denne løsnings større kapacitet.

Der regnes i strategianalysen med 16 henholdsvis 17 persontog pr time og retning for 5. sporet og en ny bane. De 17 persontog svarer til hvad der er muligt med den nuværende kapacitet af Hovedbanegården.

Forskellen er, at den store restkapacitet i nybygningsløsningen giver en betydelig forbedring af rettidigheden, hvad der ikke er nogen mulighed for i 5. sporet.

Hvis man måtte ønske at udvide betjeningen til mere end 17 tog pr time som analysen baserer sig på, vil det enten kræve en udvidelse af Hovedbanegården, etablering af en ny hovedbanegård i Ørestaden eller at et antal tog må ledes



uden om Hovedbanegården. I Strategianalysen er der refereret en mulig udbygning af Hovedbanegården, hvor omkostningerne skønnes til at være 500 mio. kr. Så det er heller ikke korrekt, at det skulle koste 1-3 milliarder kroner at udvide kapaciteten på Hovedbanegården.

- ”Fordrejede samfundsøkonomiske beregninger”

Som tidligere nævnt er der besparelsmuligheder for 5. sporsløsningen i forbindelse med at undlade udkørsel fra Hovedbanegården syd om Valby, men dette reducerer også den trafikale nytte af løsningen.

Hvis man sparer et vendeanlæg i Roskilde vil besparelsen blive brugt til etablering af vendeanlæg længere ude på Nordvestbanen samt på ekstra driftsudgifter til at køre togene derud, eller alternativt til driftsudgifter til at køre halvtomme tog til Holbæk. Det sidste forudsætter også der sker en udbygning af Nordvestbanen. Disse forhold er også behandlet i forbindelse med spørgsmål 154 i 2005.

Det er ikke korrekt, at 5. sporsløsningen vil gøre det muligt at køre 200 km/t i gennem Roskilde. Det har aldrig været en del af denne løsning og kan derfor heller ikke udelades.

De forskellige løsninger er prissat på det såkaldte niveau 1, som opfylder alle gældende love og regler. For 5. spor og nybygning er rammebetingelserne de samme; dog er der praksis for at der tillades større støjudebredelse fra et 5. spor, idet der er tale om udbygning af en bestående bane, end fra en nybygning. Til gengæld påvirkes flere naturområder af en nybygning, men løsningerne er så sammenlignelige som muligt.

Som mulige tilvalg, for at tage øget hensyn til omgivelserne, er angivet et niveau 2, der indeholder supplerende foranstaltninger. Her er tale om mulige overdækninger, mere støjbeskyttelse osv. Vælges alle tiltag til, vil anlægsomkostningerne for både nybygningen og 5. spor øges med ca. 20 pct. For nybygningen er endvidere angivet et niveau 3 ambitionsniveau, hvor banen på en stor del af strækningen endvidere er lagt i tunnel under motorvejen. Der kunne tilsvarende argumenteres for en nedgravning af et 5. spor gennem tæt bebyggede områder, men det har Trafikstyrelsen ikke anset for realistisk.

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.



Hvis man vælger at gennemføre alle elementer i niveau 2 for nybygningsløsningen vil det medføre yderligere udgifter på 1,2 milliarder kr. og for 5. sporløsningen 0,6 milliarder kroner. Det vil medføre, at den interne rente i de samfundsøkonomiske beregninger vil falde med op til 0,6 procentpoint, hvilket gælder begge løsninger. I beregningen er medtaget konsekvensen af øgede anlægsomkostninger, men ikke i fuldt omfang øvrige indtægter og udgifter.

Side 5/5

Antydningen om fordrejede samfundsøkonomiske beregninger kan jeg således afvise i et og alt.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen