



MINISTEREN

Dato 29. juni 2006  
J. nr. 004-000502

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 2. juni 2006 stillet mig følgende spørgsmål 402 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål nr. 402:**

” Ministeren bedes kommentere materialet udleveret ved foretrædet i Trafikudvalget den 1. juni 2006 fra Greve, Ny Holbæk, Ringsted, Høje-Taastrup, Ny Lejre, Solrød, Ishøj, Ny Roskilde og Vallensbæk Kommune vedr. jernbanekapaciteten København-Ringsted, jf. TRU alm. del - bilag 425.”

**Svar:**

Jeg forstår, at 9 kommuner havde foretræde på trafikudvalgets møde 1. juni og udleverede materiale om jernbaneudbygningsmulighederne København-Ringsted.

Hvad angår det udleverede materiale anfører kommunerne i en overskrift, at økonomien taler for et 5. spor. Kommunerne må tænke på anlægsøkonomien, idet økonomien set over projektets levetid, inkl. dets effekter, klart taler til fordel for en nybygningsløsning. Kommunerne anfører, at prisen for en nybygningsløsning snarere vil være 9,5 -12 mia. kr. end de 6,7 mia. kr., Trafikstyrelsen har regnet ud på det såkaldte niveau 1. Det fremgår af Trafikstyrelsens rapport, at det vil være muligt at købe sig til en større miljøsikring gennem en række tillæg, der summer op til 1,2 mia. kr. Der er et godt stykke op til kommunernes tillæg på 3-5 mia. kr. Med en sådan metode kunne man med lige så stor ret påstå, at anlægsoverslaget i 5. sporet ville blive langt større.

Med de seneste reviderede anlægspriser er forskellen på 5. spor, som det optræder i strategianalysen, og en ny bane på niveau 1 3,5 mia. kr. Heri er inkluderet en besparelse på 5. sporet (udkørslen København H - Ny Ellebjerg). Kommunernes materiale er derfor ukorrekt. Indregnes overhalingsspor på Køge Bugt S-banen og eventuelt også overhalingsspor Roskilde-Ringsted, vil forskellen blive mindre og højst 2 mia. kr.

Kommunerne fremfører endvidere, at der slet ikke skabes forbedringer for de rejsende ved en ny bane. Det er heller ikke korrekt. Trafikstyrelsens beregninger viser, at der på en hverdag kommer ca. 11.000 nye rejser med en nybyg-



ning, og ca. 4000 nye rejser for et 5. spor. Disse tal bygger på reelle rejsebehov mellem kommunerne øst for Storebælt, og tager højde for de rejsebehov som kommunernes materiale beskriver.

Jeg har tidligere redegjort for, at nybygningsløsningen bedst tilgodeser rejsebehovene mellem landsdelene, hvilket kommunernes materiale også dokumenterer. Det anføres godt nok, at 25 % står af i Roskilde eller Høje Taastrup, men det betyder jo også, at flertallet står af på København H og derfor får størst fordel af nybygningsløsningen pga. den laveste rejsetid. Derudover forudsættes betjeningen af Roskilde og Høje Taastrup med Intercitytog at blive opretholdt. Med nybygningsløsningen opnås endvidere markant forbedring af togbetjeningen mellem Køge Bugt regionen og Vestdanmark.

Det udleverede materiale overdramatiserer efter min opfattelse konsekvenserne ved en nybygningsløsning. Der henvises til, at 58 % af naturområderne i Solrød bliver berørt, at 40 % af naturområderne i Vallensbæk bliver påvirket og at skov og kildepladser til vandindvinding må lade pladsen til fordel for en ny bane via Køge. Opgøres arealbehovet ud fra Trafikstyrelsens forslag til linieføring, er tallene langt mindre, og allerede på det lave ambitionsniveau, niveau 1, genplanter fredskov, og kildepladser sikres mod forurening.

Nybygningsløsningen er i Trafikstyrelsens analyser medtaget i form af en jernbane langs motorvejen, som blev resultatet af 90'ernes diskussioner, og ikke i en billigere udgave, hvor jernbanen skærer diagonalt igennem den grønne kile gennem Brøndby og Vallensbæk eller mere direkte til Ringsted syd om Havdrup. Men der vil naturligvis være miljøpåvirkninger, og det er formålet med en VVM-undersøgelse at udarbejde et samlet program for jernbanens etablering, så miljøet skånes bedst muligt inden for det økonomisk forsvarlige.

Afslutningsvis bør nævnes, at der også vil være miljøkonsekvenser ved et 5. spor - primært støjgener. Øget støjafskærmning vil kunne dæmpe støjen fra jernbanen, men støjskærmene eller en egentlig overdækning bliver så høj, at en markant visuel forringelse og skyggeeffekter for boligerne på nordsiden af banen vil være resultatet.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen