



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 15. november 2005
J.nr. : 004-000302

Trafikudvalget har i brev af 28. oktober 2005 stillet mig følgende spørgsmål 89 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 89:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 27/10-05 fra Roskilde kommune m.fl. vedrørende 5. spor mellem Høje Taastrup og Hvidovre, jf. TRU alm. del-bilag 49."

Svar:

Jeg er enig med borgmestrene langs Nordvestbanen i, at en beslutning om fastlæggelse af en strategi for den fremtidige udbygning af banekapaciteten mellem København og Ringsted vil indebære et vigtigt politisk valg mellem forskellige løsninger.

Borgmestrene peger på, at en udbygning af eksisterende bane vil være til fordel for pendlerne, mens en ny bane via Køge primært tilgodeser gods- og fjerntrafik.

Det er ikke korrekt. Når de fleste gods- og fjerntog vil benytte den nye bane, frigøres kapacitet til flere regionaltog på den eksisterende bane København-Roskilde. Nybygningsløsningen muliggør dermed nogenlunde samme antal regionaltog mellem København og Roskilde - og dermed Nordvestsjælland - som en 5. sporsløsning.

Borgmestrene anfører også, at Udbygnings- eller 5. sporsløsningen vil give flest pendlere på hele Sjælland, mens Nybygningsløsningen alene vil tilgodese gods- og international fjerntrafik.

Det er heller ikke rigtigt. Nybygningsløsningen vil i modsætning til en udbygnings- eller 5. sporsløsning give væsentligt forbedrede togforbindelser mellem Køge området og København med rejsetidsreduktioner på 10-15 minutter. For Nordvestbanen vil der være samme betjeningsmuligheder i alle tre løsninger. At Nybygningsløsningen er til gavn for pendlerne frem-

går af de prognoser, som er gennemført af Trafikstyrelsen i forbindelse med de sidste to års analyser af baneudbygningen København – Ringsted, og som er afrapporteret i Trafikstyrelsens rapport "Strategianalyse København-Ringsted – sammenlignende analyser af løsninger for udvidelse af banekapaciteten". Prognoserne forudsiger, at en ny bane - med de i analysen forudsatte køreplanseksempler – vil resultere i 11.700 ekstra togrejser pr. hverdag, Udbygningsløsningen tilsvarende i 8.700 ekstra togrejser og 5. sporet i 4.000 ekstra togrejser.

Borgmestrene er overbeviste om , at udbygning af den nuværende bane vil være den samfundsmæssigt mest fordelagtige løsning.

Jeg kan hertil oplyse, at der i forbindelse med strategianalysen er gennemført en vurdering af den samfundsøkonomiske værdi af de 4 forskellige løsningsalternativer. Hovedtallene er gengivet i tabel 1. Tabellen viser den interne rentabilitet af de fire undersøgte modeller i niveau 1, samt i niveau 2, som inkluderer omkostninger til en række tillæg til forbedring af løsningernes indpasning i omgivelserne. Jo højere intern rente des mere fordelagtigt er projektet for samfundet. I henhold til Finansministeriets regler skal et projekt have en intern rente på mindst 6,0 pct., før det kan betegnes som samfundsøkonomisk fordelagtigt.

Tabel 1: Samfundsøkonomisk rentabilitet af fire løsningsmodeller for København – Ringsted

	Intern rente pct. Niveau 1	Intern rente pct. Niveau 2 (med tillæg)
Nybygning	5,0/5,5 ¹⁾	4,4/4,8 ¹⁾
Udbygning	2,1	1,9
5. spor	3,5	2,9
S-tog til Roskilde	10,9 ²⁾	10,4 ²⁾

1) angiver resultatet med/uden gennemførelse af KØR projektet. For de øvrige projekter er der ingen forskel. 2) opgjort på det for løsningen mest optimale gennemførelsestidspunkt.

Som det fremgår, har nybygningsløsningen med en tydelig margin en bedre rentabilitet end et 5. spor og endnu bedre rentabilitet i forhold til en udbygningsløsning.

Borgmestrene slår fast, at Udbygningen af den eksisterende bane passer bedst til det sjællandske arbejds- og boligmarked og fremhæver i tilknytning hertil vigtigheden af at betjene Høje Tåstrup og evt. Glostrup station.

Jeg er ikke enig i denne opfattelse. I tabel 2 er vist bestemmelsesstationen for de 4,2 mio. togrejsende, som i dag benytter Nordvestbanen. Som det fremgår, skal de fleste passagerer til de centrale Citystationer, mens kun en mindre andel skal til Høje Tåstrup. Det hænger sammen med, at toget konkurrencemæssigt står stærkere mht. rejser til det centrale København end til det ydre Københavnsområde.

Tabel 2: Geografisk fordeling af de togrejsende på Nordvestbanen

	Mio. rejser årligt	Andel pct.
Internt på Nordvestbanen	1,0	23
Til/fra Roskilde	1,0	24
Til/fra Høje Tåstrup	0,3	7
Til/fra Valby	0,2	5
Til/fra København H – Østerport	1,7	41
Total for Nordvestbanen	4,2	100

Der vil i Nybygnings-, 5.spors- og Udbygningsløsningerne være de samme muligheder for at betjene Høje Tåstrup og evt. Glostrup med Nordvestbanetog.

Endelig tror borgmestrene ikke på, at nybygningsløsningen vil kunne anlægges for 6,5 mia. kr., og de finder det ikke realistisk, at banen kan anlægges uden yderligere miljøforanstaltninger på mellem 1,2 og 3,5 mia. kr.

Jeg kan fra mit svar på spørgsmål 75 gentage, at det har været et vigtigt mål i strategianalysen at afsøge muligheder for besparelser i forhold til tidligere fremlagte løsningsforslag. Dette er gennemført ved at bearbejde alle løsningsmodeller på flere ambitionsniveauer, hvor "Niveau 1" betegner en løsning som er i overensstemmelse med alle gældende love og regler, "Niveau 2" indeholder supplerende foranstaltninger, som forventes at imødekommelige indvendinger fra borgere og myndigheder, mens "Niveau 3" – som svarer til ambitionsniveauet i de pr 1998 udførte analyser - rummer et meget højt ambitionsniveau for jernbanens placering i forhold til omgivelserne. Ved denne niveaudeling er skabt åbenhed om de økonomiske konsekvenser ved gennemførelse af diverse tillægsønsker.

For nybygningsløsningen er investeringsbehovet i niveau 1 opgjort til 6,5 mia. kr. (baseret på den såkaldte middelværdi), hvilket er en besparelse på 3,6 mia. kr. i forhold til den opregnede løsning fra 1998 der svarer til niveau 3. Besparelsen er væsentligst fundet ved reduktion af anlægskonstruktioner såsom broer og tunneler.

I niveau 2 er der udarbejdet en række forskellige tillæg til niveau 1 løsningen, som forventes at kunne imødekomme de fleste eksterne ønsker om forbedret indpasning i omgivelserne fra borgere og lokale myndigheder mv. De forskellige tillæg summer tilsammen op til 1,2 mia. kr. Det må bero på en politisk vurdering hvor mange af disse tillæg som man ønsker at udløse, og man er ikke bundet til nogen, endsige dem alle. Man er endnu mindre bundet til at gå videre og vælge ambitionsniveau 3.

Det fremstilles endelig i henvendelsen som et særskilt problem, at ekstra-kapaciteten i Nybygningsløsningen ikke vil kunne anvendes uden at der

anvendes yderligere 1-3 mia. kr. til ombygning af Københavns Hovedbanegård.

Det forekommer mig, at tingene hermed vendes lidt på hovedet.

Den relativt høje rentabilitet og de passagertal, som vil kunne opnås i Nybygningsløsningen er alene beregnet med udgangspunkt i et trafikomfang, som respekterer den gældende kapacitetsrestriktion på Hovedbanegården, nemlig en udvidelse af passagertogtrafikken med 5 tog i timen pr. retning.

Det kan ikke anses for et problem, at der herudover er en betydelig ekstra-kapacitet. Denne ekstra kapacitet giver sig på kort sigt udtryk i at regulariteten ved Nybygningsløsningen er tydeligt bedre end ved nogen anden løsning, og den rummer derudover på lang sigt en reserve til yderligere udvidelser af trafikbetjeningen.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen