



Høje-Taastrup Kommune

BORGMESTEREN

Høje-Taastrup Kommune
Bygaden 2
2630 Taastrup
Tlf: 4359 1000
www.htk.dk

Folketingets Trafikudvalg
Folketinget,
Christiansborg,
1240 København K

Dir.tlf.: 4359 1845
Email: Byraadscenter@htk.dk

24. september 2009

Samfundsøkonomien i et optimeret 5. spor mellem København og Ringsted er mere end sund – et optimeret 5. spor er en god forretning for trafik, miljø og økonomi

Trafikstyrelsen har fremlagt de endelige miljøredegørelser og udarbejdet et beslutningsnotat til den videre politiske proces for beslutningen af kapacitetsudvidelse på strækningen København-Ringsted.

I modsætning til Trafikstyrelsens høringsmateriale fra september 2008 er løsningsmuligheden for 5. spor med en udvidelse af strækningen Adamshøj-Ringsted, udvidelse af Nordvestbanen og uden vendespor i Roskilde ikke med i Trafikstyrelsens endelige materiale. Hverken som del af et projektforslag eller som en af de "Andre undersøgte løsninger", der er beskrevet i de endelige miljøredegørelser.

Det er en skam. For det gør de endelige miljøredegørelser og beslutningsnotatet svære at anvende som beslutningsgrundlag for baneudvidelsen København-Ringsted, når ikke de to linieføringers fulde kapacitet indarbejdes som grundlag for de samfundsøkonomiske beregninger.

Vi har derfor i nedenstående tabel opstillet en beregning af samfundsøkonomien i et optimeret 5. spor på baggrund af Trafikstyrelsens høringsmateriale, de endelige miljøredegørelser og beslutningsnotatet.

København-Ringsted-projektet Sammenligning af samfundsøkonomiske nøgletal for tre projektforslag	5. sporet Trafikstyrel- sens projekt- forslag September 2009	Nybygningen Trafikstyrel- sens projekt- forslag September 2009	5. sporet Trafik- styrelsens forslag til et optimeret 5. spor September 2008
Nettonutidsværdi uden reserver	- 1,2 mia. kr.	2,5 mia. kr.	Ca. 3,0 mia. kr.
Intern rente uden reserver	3,3 pct.	6,2 pct.	Ca. 7,6 pct.
Nettonutidsværdi med reserver	- 2,0 mia. kr.	- 0,2 mia. kr.	Ca. 2,0 mia. kr.
Intern rente med reserver	Ca. 1,5 pct.	Ca. 4,9 pct.	Ca. 6,5 pct.

Det fremgår af tabellen, at den øgede kapacitet betyder, at 5. sporet går fra en negativ nettonutidsværdi på -1,2 mia. kr. og en intern rente på 3,3 % til en positiv nettonutidsværdi på 3 mia. kr. og en intern rente på 7,6 %. Dermed er et optimeret 5. spor en markant bedre forretning end nybygningsløsningen.

Sagsbehandler

Doknr.
2521305

Journalnr.
2245777

Baggrunden for vores skøn af kapacitetens betydning for samfundsøkonomien i 5. sporet er Trafikstyrelsens beregning af kapacitetens effekt for nybygningsløsningens gevinster på rejsetid (6,5 mia. kr.) og regularitet (1,7 mia. kr.) og den deraf følgende billetindtægt (5,7 mia. kr.). I alt 13,9 mia. kr. med en kapacitet på 12 tog i timen mellem København og Ringsted. (Miljøredegørelse 1 s. 47 september 2009).

I vores beregning af samfundsøkonomien i et optimeret 5. spor med kapacitet på 12 tog i timen København-Ringsted har vi skønsmæssigt fastsat rejsetidsgevinsten til 4 mia. kr. og regularitetsgevinsten til 1 mia. kr., gener i anlægsperioden til -0,5 mia. kr. og billetindtægten til 4 mia. kr. I alt 8,5 mia. kr. I lyset af Trafikstyrelsens vurdering af kapacitetens betydning for nybygningsløsningen mener vi, at vores vurdering af kapacitetens betydning for samfundsøkonomien i et optimeret 5. spor er et konservativt skøn.

Når tabellen også viser den interne rente på de tre projektforslag med de budgetterede reserver, der indgår i prisfastsættelsen af projekterne, er det vores beregning og derfor cirka tal. Tallene fremgår ikke af de endelige miljøredegørelser eller af beslutningsnotatet – men vi mener det er relevant at regne reserverne med, når man vurderer projektforslagenes samfundsøkonomi.

I Faktaark om kapacitet og samfundsøkonomi kan I læse mere om baggrunden for beregningerne.

Kapaciteten for et optimeret 5. spor ikke imødegået

I brev af 4. september 2009 til Trafikudvalget beskrev vi, hvordan 5. sporsløsningen og nybygningsløsningen løser behovet for kapacitet mellem København-Ringsted lige godt – med maksimalt 12 tog i timen, når man anvender Trafikstyrelsens løsningsmulighed med en udvidelse Adamshøj-Ringsted i 5. sporsløsningen. Og når kapacitetsgrænsen på Københavns Hovedbanegård er 17 tog i timen.

Vores beregning er ikke blevet imødegået. Hverken af Trafikstyrelsen i den endelige miljøredegørelse eller af Transportministeriet i kommentarerne til Trafikudvalget om kommunernes faktaark om kapacitet af 11. september 2009.

Der mangler et projektforslag for et optimeret 5. spor

Det kan derfor undre, at Trafikstyrelsen ikke i den endelige miljøredegørelse har lavet et projektforslag med et optimeret 5. spor.

For at få sammenlignelige projektforslag at træffe beslutning på opfordrer vi derfor Trafikudvalget til at efterlyse et gennemarbejdet projektforslag for et optimeret 5. spor med løsningsmuligheden Adamshøj-Ringsted og uden vendespor i Roskilde. Projektforlaget skal endvidere indeholde optimal støjbekæmpelse og en udvidelse af Valby station, som beskrevet i KØR projektet fra 2005.

Selv er vi imidlertid ikke længere i tvivl. Et optimeret 5. spor er så langt den bedste løsning både for trafikken, miljøet og samfundsøkonomien. Og så koster det kun 3,5 mia. kr.

Med venlig hilsen

Sign. 23.09.2009
Michael Ziegler
borgmester

Greve, Holbæk, Høje-Taastrup, Ishøj, Lejre, Odsherred, Roskilde, Solrød, Vallensbæk