



MINISTEREN

Dato 18. december 2008
J. nr. 507-000385
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Bo Jelved
Vejlauget Munkekær

jelved@hotmail.com

Kære Bo Jelved

Med mail af 9. november 2008 har du rettet henvendelse til mig med kommentarer til Trafikstyrelsens præsentation af København-Ringsted projektet på borgermødet den 27. oktober i Solrød.

Du beskriver Trafikstyrelsens fremlæggelse som en "salgstale". Jeg har ikke grund til at opfatte det sådan og ved, at Trafikstyrelsen har gjort sig mange anstrengelser for at optræde objektivt ved kortlægningen af konsekvenser og fordele ved de to løsningsmuligheder, Nybygning og 5. Spor. Men da de trafikale muligheder med Nybygningsløsningen faktisk er større end 5. Spor, er der ikke tale om en skæv fokusering, men derimod en naturlig følge af, at den største og dyreste løsning kan mest, både når der tales om rejsetid, kapacitet og regularitet.

Jeg har anmodet om oplysninger fra Trafikstyrelsen og har på den baggrund følgende bemærkninger.

1. Trafikstyrelsen har oplyst mig, at præsentationen på borgermødet i Solrød for så vidt angår de trafikale muligheder tog udgangspunkt i miljøredegørelse nr 1. Heri fremgår det, at mulighederne med Nybygningsløsningen for Solrød-borgerne er at tage S-toget til Køge Nord, hvorfra det vil blive muligt at skifte til en IC-forbindelse mod Vestdanmark. Rejsende fra Solrød mod København vil fortsat skulle benytte S-tog.

Hvad angår spørgsmålet om prognoserne og deres realisme oplyser Trafikstyrelsen, at prognoserne er udarbejdet på en trafikmodel udviklet af den tyske producent PTV AG, som benyttes til udarbejdelse af trafikprognoser ifm. vej- og jernbaneprojekter i en række europæiske lande. Modellen er tilpasset danske forhold, og jeg har ingen grund til at betvivle realismen i de passagertal, der er beregnet.

Du nævner kun Sydsjælland og Lolland/Falster som fordele med Nybygningsløsningen, men glemmer en række andre vigtige destinationer, som får størst gavn heraf. Nybygningsløsningen vil medføre rejsetidsbesparelser i en række relationer til Sjælland, Fyn og Jylland, som følge af kortere køretid, flere afgange og højere regularitet. F.eks. sænkes rejsetiden for den hurtigste forbindelse mellem København og Næstved/Nykøbing F med 10 minutter. Til Slagelse sænkes rejsetiden for den hurtigste forbindelse med 8 minutter, til Odense



sænkes den med 6 minutter. De største rejsetidsbesparelser opnås til Køge og Haslev, hvor der kappes henholdsvis 14 og 24 minutter af køretiden. Sammen med et øget antal afgang og en væsentligt forbedret regularitet er det forbedret rejsetid fra København til store dele af Sjælland, til Fyn og til Jylland, der medfører det relativt store antal nye passagerer.

2. Det er rigtigt, at jernbanen på strækningen gennem Solrød i miljøredegørelsen er vist med en linjeføring, som ligger op til 8 meter over terræn. Trafikstyrelsen har fremlagt dette forslag, da det gennem Firemileskoven forløber så tæt på motorvejen som muligt. På borgermødet i Solrød udtrykte flere betænkelighed ved denne løsning, og som Trafikstyrelsen også oplyste, vil det blive undersøgt, hvordan jernbanen vil kunne placeres lavere. Det er muligt, at en anden linjeføring afleder andre konsekvenser – f.eks. for Firemileskoven – men det vil blive klarlagt i undersøgelserne.

3. Trafikstyrelsen har i forbindelse med borgermøderne forsøgt at formidle grundlaget og forudsætningerne for de gennemførte støjberegninger. Det må dog konstateres, at emnet er vanskeligt at formidle. Når der hertil kommer en kritisk holdning til projektet blandt beboerne i lokalområdet, kan der opstå en række misforståelser omkring emnet.

Trafikstyrelsen har til de gennemførte støjberegninger anvendt det samme rådgivende firma, som for Vejdirektoratet har gennemført EU-støjkortlægningen af støjen fra motorvejen. Resultaterne af disse beregninger er på denne baggrund blevet anvendt som grundlag for en vurdering af en eventuel ny banes betydning for det samlede støjbidrag.

På borgermødet har Trafikstyrelsen ikke oplyst, at en forskel på 10 dB kun er en mindre forskel. Bemærkningen indgik i et svar til en borger, der som eksempel anførte, at to skrigende børn ville støje mere end et skrigende barn. Svaret herpå var, at to støjkilder samlet vil give en større støjbelastning end en, men at hvis forskellen på støjkilder er mere end ca. 10 dB, vil bidraget fra den ene kilde være uden betydning for det samlede støjbidrag.

Desuden anses en fordobling af det oplevede støjniveau normalt at svare til en stigning på 6 - 10 dB. En fordobling af jernbanetrafikken (toglængden på et årsdøgn) vil typisk resultere i en forøgelse på ca. 3 dB.

Trafikstyrelsen har i forbindelse med projektet lagt op til at der gives tilbud om facadeisolering til de ejendomme hvor den vejledende grænseværdi for støj overskrides på facaden. Dette er i overensstemmelse med den praksis, der har været anvendt omkring dæmpning af støj på jernbaneområdet gennem de sidste mange år.

4. og 5. Du finder det uforståeligt, at de samfundsøkonomiske værdier for en ny bane er gået i vejret siden strategianalysen i 2005, og at værdierne for 5. sporsløsningen derimod er uændret eller blevet ringere.



Siden strategianalysen i 2005 er der imidlertid sket en række ændringer af projektet såvel som af de beregningsmetoder og værdier, der indgår i beregningerne. Ændringer af beregningsmetoder og værdier er foretaget i henhold til Finansministeriets anvisninger og Transportministeriets samfundsøkonomiske enhedspriser.

Først og fremmest anvendes nu en lavere kalkulationsrente på 5 pct. mod tidligere 6 pct. Det får automatisk alle nutidsværdier til at stige mærkbart, også selv om de årlige effekter måtte være uforandrede. På samme vis er værdisætningen af rejsetid og øvrige tidskomponenter nu sat til en højere timepris, som den også er for alle andre trafikprojekter. Af andre generelle forhold, der har betydning for de nye højere værdier er, at åbningsåret er ændret fra 2015 til 2017, og at der nu arbejdes i et nyere prisniveau.

Der er også sket indholdsmæssige ændringer. Der er gennemført en optimering af køreplanerne i de to løsninger ud fra en erkendelse af, at der er god økonomi i tog, som kører mellem landsdelene, og disse forbindelser er forbedret i de nye køreplansforudsætninger. Det medfører en væsentlig forbedring af resultatet for Nybygningsløsningen, men kun en relativ lille for 5. sporsløsningen, da knap kapacitet Roskilde-Ringsted og den længere rejsetid i forhold til Nybygningsløsningen ikke giver mulighed for tilsvarende forbedringer.

Desuden har forventningerne til det fremtidige antal rejser ændret sig siden 2005, bl.a. som følge af arbejdet i infrastrukturkommissionen. Der er således foretaget en ny fremskrivning af passagergrundlaget i 2017, som medfører flere rejsende i de kollektive transportsystemer end i de tidligere beregninger.

Den vigtigste forskel i forhold til tidligere beregninger er, at den forbedring af togenes regularitet, som projekterne forventes at bibringe nu, er medtaget i beregningen af efterspørgslen, hvilket har stor betydning for antallet af nye rejser samt for togpassagerens nytte.

I den samfundsøkonomiske analyse indgår alle forhold, der kan værdisættes. Dette omfatter, udover omkostninger til de fysiske anlæg, de fremtidige drifts- og vedligeholdelseskostninger, eksterne effekter (støj, forurening, CO₂, uheld, mv.) samt konsekvenser for brugerne af bane og vej.

Hvad der ikke er medtaget i beregningerne, er eventuelle tab af såkaldt herlighedsværdi bl.a. ved tabte rekreative områder eller tab af udsigt over "det åbne landskab", barrierevirkning mv. Der findes ikke anerkendte metoder til at opgøre omfanget af effekterne eller til den efterfølgende værdisætning. Derfor er de ikke medtaget i de samfundsøkonomiske beregninger, men der er foretaget en vægtning i miljøreddegørelse nr. 1.

Værdisætningen af støjgenerne i de samfundsøkonomiske beregninger foretages ved hjælp af enhedspriser for støjbelastningstallet (SBT). Det lægges til



grund, at folk er villige til at betale for at undgå støjgener, og det er denne betalingsvillighed, som kommer til udtryk i ejendomspriserne.

Side 4/4

Der foretages ingen kompensation for mulige tab af markedsværdi som følge af øget støjpåvirkning.

6. Trafikstyrelsen har i undersøgelserne forholdt sig til bl.a. EU-lovgivningen vedrørende særligt beskyttede dyrearter og Natura 2000 områder. Det er en nødvendig forudsætning for en eventuel beslutning om projektet.

Med venlig hilsen



Lars Barfoed