



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 23. juni 2009
Dok.id 848039
J. nr. 004-u18-oo1072
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 27. maj 2009 stillet mig følgende spørgsmål 952 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 952:

”Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 20. maj 2009 fra Høje-Taastrup Kommune vedr. København-Ringsted projektet, jf. TRU alm. del - bilag 486 samt materialet, som en deputation fra de samme kommuner udleverede under foretræde den 26. maj 2009, jf. TRU alm. del - bilag 493. Herunder bedes ministeren kommenterer de synspunkter, som kommunerne har m.h.t. beregningsgrundlaget for økonomien ved de 2 linieføringer, og de økonomiske konsekvenser af de forskellige indsigelser, der er kommet i høringsfasen.”

Svar:

I henvendelsen fra Høje Taastrup og 9 andre kommuner om undersøgelsesarbejdet for København-Ringsted projektet anføres det, at Trafikstyrelsen lader sig påvirke af den økonomiske ramme i Trafikaftalen af 29. januar 2009. Det er der jo ikke noget mærkeligt i.

Da eventuelle ekstra omkostninger til København – Ringsted vil gå ud over råderummet til andre trafikprojekter, er det ikke uden konsekvenser at imødekomme ønsker om forskellige forbedringer på baggrund af indsigelser, som det er gratis at fremføre. Jeg synes det er udmærket, at Trafikstyrelsen med den økonomiske ramme i Trafikaftalen har fået en rettesnor i forhold til håndteringen af indsigelser og forslag til forbedringer.

Der skal ikke herske tvivl om, at der lægges stor vægt på at sikre anlægsbudgetets troværdighed, og det sker bl.a. ved at anvende statens nye budgetteringsprincipper for store trafikanlæg inklusive indregning af reserver og inddragelse af ekstern kvalitetskontrol.

Lad mig så også rette den misforståelse, at de samfundsøkonomiske analyser trækkes ud af den endelige redegørelse. Som også oplyst i mit svar på udvalgets spørgsmål 892, så vil de økonomiske resultater fra undersøgelsen af København – Ringsted projektet naturligvis blive offentliggjort. Misforståelsen er opstået ved, at Trafikstyrelsen har haft en tvivl om hvorvidt anlægsoverslaget, og



dermed de økonomiske resultater, rent praktisk kunne nå at komme med i den trykte miljøredegørelse og alternativt skulle offentliggøres parallelt i en særskilt pjece. Men processen er nu tilrettelagt således, at miljøredegørelsen også vil indeholde en redegørelse for de økonomiske konsekvenser.

Høje Taastrup kommune sår i den sammenhæng på ny tvivl om Nybygningsløsningen favoriseres gennem indtægtsberegningerne. Når Nybygningsløsningen skaber så store indtægtsstigninger i forhold til 5. sporsløsningen, er det primært fordi de nye rejserelationer og hurtigere forbindelser med en ny bane skaber flest nye passagerer, mens man med 5. sporsløsningen primært opnår en trafikbetjening mellem København og Roskilde, som faktisk allerede er godt trafikbetjent.

Jeg føler ikke nogen stor trang til at gå ind i de mere konkrete bemærkninger, som er vedlagt henvendelsen.

Der er dog ikke noget mærkeligt i, at der er fremkommet langt flere indsigelser mod nybygningsløsningen end 5. sporet, da anlægget i sagens natur er et nyt element i landskabet og fylder langt mere. Desuden lægger metoden kun op til at indhøster indsigelser overfor mulige ulemper, men ikke tilkendegivelser om de positive afledte effekter, såsom den reduktion af den samlede støjbelastning fra togtrafikken, som nybygningsløsningen medfører. I analysen ses også bort fra, at man ved valg af 5. sporsløsningen inden for en kortere årrække får behov for at gå videre med at udbygge banekapaciteten med et ekstra 6. spor, samt to ekstra spor mellem Roskilde og Ringsted, med mærkbare konsekvenser for omgivelserne til følge. Endelig kan det mindre antal indsigelser mod 5. spor jo eventuelt også have en vis sammenhæng med, at mange formentlig tvivler på at 5. sporet er en realistisk udgang, og derfor ikke engagerer sig i samme grad i dette alternativ.

Hvad angår løsningernes kapacitet, så synes indvendingen at gå på, at Trafikstyrelsen ikke har regnet på kommunernes forslag, som indebærer, at godstogene afvises i myldretiderne, og henvises til at køre om natten samt i 6 dagtimer. Jeg kan herom kun sige, at det vil være et udmærket bud på at lægge hindringer i vejen for udvikling af banegodstrafikken, som et attraktivt alternativ til godstransport på vej over længere afstande. Det er imidlertid ikke en politik, som jeg går ind for.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed