

**Greve ◊ Ny Holbæk ◊ Høje-Taastrup ◊ Ishøj ◊ Ny Lejre
Ringsted ◊ Ny Roskilde ◊ Solrød ◊ Vallensbæk
Kommuner**

Transport- og Energiministeren
Transport- og Energiministeriet

Trafikudvalget
Folketinget
Christiansborg

Den 30. marts 2006.

5. spor er den visionære og strategisk rigtige løsning

Kommunalbestyrelserne og Sammenlægningsudvalgene i Greve, Ny Holbæk, Høje-Taastrup, Ishøj, Ny Lejre, Ringsted, Ny Roskilde, Solrød og Vallensbæk Kommuner ønsker at pege på, at beslutningen i Folketinget om at udvide jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted skal opfylde følgende visionære målsætninger:

- Beslutningen skal skabe en sammenhængende og bedre infrastruktur til og i hovedstadsområdet, som både er til gavn for borgerne, og som fremtidssikret kan imødekomme en evt. Femernbælt-forbindelse.
- Serviceniveauet for pendlerne skal – i form af mange afgange, korte intervaller og muligheder for at nå pendlermål i både city og i København vest og nord - være så højt, at alle potentielle kunder til banen benytter denne.
- Investeringen skal understøtte udviklingspotentialerne ved evt. forlængelse af Roskilde-fingeren mod Holbæk og Ringsted.
- Løsningen skal give størst mulig effekt af tidligere investeringer i infrastrukturen.
- Investeringen skal være i overensstemmelse med princippet om "mest miljø og service" for pengene.
- Livskvaliteten for beboerne langs den eksisterende jernbane skal forbedres væsentligt.

Den strategisk rigtige løsning på disse visionære målsætninger er, at den fremtidige jernbanekapacitet mellem København og Ringsted udbygges med et 5. spor over Høje Taastrup og Roskilde. Det er en løsning, der samlet set giver den største effekt for alle pendlere på Sjælland og for rejsende fra det øvrige Danmark.

5. sporet er også langt den billigste løsning, der samlet set er bedst for miljøet. Det er desuden en vision, der med fordel kan udbygges, for eksempel ved at give rejsende mulighed for at stige om til en ringbane vest for København. I kombination med anlæggelse af en ring 5 motortrafikvej er dette den eneste mulighed for en mærkbar aflastning af bane- og biltrafikken i de indre dele af hovedstaden.

Nybygningsløsningen savner visioner og sammenhæng!

Det er derimod vanskeligt at se, at nybygningsløsningen opfylder ovennævnte visioner, idet den savner visioner for en sammenhængende infrastruktur i hovedstadsområdet og derved for landet som helhed. I stedet skabes der med nybygningsløsningen reelt to adskilte systemer; Roskilde/Høje-Taastrup-sporet som pendlere har brug for,

og nybygningssporet over Køge, som hverken gavner størsteparten af Køge-fingeren eller er forbundet med Københavns vestegn og knudepunktet i Roskilde, hvorved den vestlige del af hovedstaden kobles af.

Det tætteste, man kan komme på en vision for nybygningsløsningen, er, at den med et dyrt anlæg først og fremmest tilgodeser international godstrafik. I dag udgør gods-trafikken – både til/fra og gennem Danmark – få procent i forhold til skib og lastbil. Denne kapacitet er ifølge DSB allerede tilstede på den eksisterende bane, og der er tilstrækkelig uudnyttet reservekapacitet til en evt. forøgelse. Desuden konkluderer strategianalysen, at evt. kapacitetsproblemer i forbindelse med Femernbælt kan løses ved at gennemføre en række mindre kapacitetsforbedringer i det såkaldte KØR-projekt.

Desuden kræver udnyttelsen af nybygningsløsningen, at Hovedbanegården udbygges, hvilket ikke er med i beregningerne, og tilsvarende fejler strategianalysen også i forhold til 5. spor-løsningen på følgende punkter:

- Der forudsættes helt unødvendige anlæg ved 5. sporsløsningen, hvilket overdriver det økonomisk overslag
- Oplagte muligheder for forbedring af jernbanekapaciteten mellem Roskilde og Ringsted er ikke undersøgt tilstrækkeligt.

Nybygningsløsningen tilgodeser ikke flertallet af de rejsende!

Ved at vælge nybygningsløsningen via Køge bygger man reelt en jernbane i et område, hvor der ikke er tilstrækkeligt med passagerer, og hvor der ikke er indtænkt udviklingsmuligheder længere mod syd. Det modsatte er tilfældet med 5. sporsløsningen. Her er der et tilstrækkeligt passagergrundlag, og der er i forslag til Landsplansredegørelse 2006 samt Regionsplan 2005 udtrykt initiativer til at belyse udviklingspotentialerne ved evt. forlængelse af Roskilde-fingeren mod Holbæk og Ringsted.

Endvidere viser trafikanalyser, at over halvdelen af pendlere og mange fjernrejsende fra Fyn/Jylland ikke skal til city, men til områder vest og nord for København. Disse tvinges med nybygningsløsningen ind over Københavns Hovedbanegård, hvorved deres rejsetid forlænges betydeligt.

Den rette kapacitet – i stedet for en overkapacitet som ikke kan udnyttes!

Jernbanens samlede kapacitet er begrænset af hovedbanegårdens kapacitet. Denne er i strategianalysen angivet til 17 tog i timen, og det er præcis den kapacitet, som Trafikstyrelsen beregner for 5. sporsløsningen på strækningen mellem København og Høje Taastrup. Den højere kapacitet, som især nybygningsløsningen har, kan altså først udnyttes efter en udvidelse af hovedbanegården, og det koster efter Trafikstyrelsens egne beregninger mellem 1-3 mia. kroner og medfører betydelige trafikale gener i anlægsperioden. Ydermere konkluderer Strategianalysen, at omkostningerne ved en større ombygning af Hovedbanegården vurderes at have et omfang, så udgifterne ikke kan begrundes samfundsøkonomisk.

Mellem København og Roskilde passer hovedbanegårdens kapacitet og 5. spor-løsningen altså perfekt sammen. På den anden side af Roskilde har strategianalysens 5.spor-løsning ikke så stor kapacitet som nybygningsløsningen, men KØR-projektet har beskrevet en række mindre projekter på strækningen mellem Roskilde og Ringsted, som vil kunne øge kapaciteten til et passende niveau.

Det vil give en væsentlig kvalitetsforskel både for landets togrejsende, der i dag rammes af forsinkelser, og for de beboere i hovedstadsområdet, som plages af støjgener. Og disse muligheder er langt fra tilstrækkeligt belyst i strategianalysen.

Derfor er 5. sporet den visionære og strategisk rigtige beslutning!

Med venlig hilsen

Hans Barlach
Borgmester
Greve Kommune

Jørn Sørensen
Formand for sammenlæg-
ningsudvalget
Ny Holbæk Kommune

Michael Ziegler
Borgmester
Høje-Taastrup Kommune

Ole Bjørstorp
Borgmester
Ishøj Kommune

Flemming Jensen
Formand for sammenlæg-
ningsudvalget
Ny Lejre Kommune

Niels Ulrich Hermansen
Borgmester
Ringsted Kommune

Poul Lindor
Formand for sammenlæg-
ningsudvalget
Ny Roskilde Kommune

Niels Hörup
Borgmester
Solrød Kommune

Kurt Hockerup
Borgmester
Vallensbæk Kommune