

GREVE KOMMUNE

HØJE-TAASTRUP KOMMUNE

Offentligt  
ISNØR KOMMUNE

NY HOLBÆK KOMMUNE

NY LEJRE KOMMUNE

NY ROSKILDE KOMMUNE

RINGSTED KOMMUNE

SOLRØD KOMMUNE

VALLENSBÆK KOMMUNE

# FAKTA OM HVORDAN DER KAN OPNÅS YDERLIGERE TRAFIKFORBEDRINGER FOR PRISEN PÅ DET NYE SPOR VIA KØGE

*Jernbanekapaciteten på den centrale jernbanestrækning mellem København og Ringsted er fuldt udnyttet. Der er bred enighed om, at kapaciteten skal øges, så der kan køre flere tog, og så passagererne kan få kortere rejsetider. To modeller er i spil: Etablering af et nyt spor via Køge eller udvidelse med et ekstra 5. spor mellem Hvidovre og Høje-Taastrup. Inden 1. juli 2006 skal den trafikpolitiske forligskreds (V, K, DF og Rad.) beslutte, hvilken model der skal arbejdes videre på at realisere. Det nye spor vil som minimum koste 6,5 mia. kr. Udvidelsen af det eksisterende spor anslås at koste 2,6 mia. kr.*

## DET KOSTER DET NYE SPOR VIA KØGE

I 1998 blev det drøftet at etablere et nyt spor via Køge. Dengang lå anlægsprisen på 9 mia. kr. I dag vurderer Trafikstyrelsen i sin strategianalyse, at det vil koste 6,5 mia. kr. at etablere det nye spor via Køge.

Forskellen mellem de to prisestimer på 2,5 mia. kr. skyldes bl.a., at der er fjernet en række miljøtiltag. I 1998 ville man gå efter en mellemmodel i forhold til miljøsikring. I dag vil transport- og energiministeren gå efter en minimumsmodel. Der er fjernet broer og tunneller, som skulle mindske støjbelastningen og de negative effekter på rekreative områder mv.

Det nye spor via Køge skaber en kapacitet på 24 tog i timen. Hvis denne kapacitet skal udnyttes, skal Københavns Hovedbanegård udbygges. I dag kan der kun passere 17 tog i timen. Enten skal der anlægges en satellitbanegård ved Dybbølsbro, som vil koste 500 mio. kr., og som vil betyde, at fjernrejsende fra Fyn og Jylland skal skifte til S-tog for at nå det sidste stykke til Københavns Hovedbanegård. Det realistiske alternativ er en løsning, som koste 3 mia. kr.

Samlet set vil etableringen af det nye spor via Køge beløbe sig til et sted mellem 9,5 og 12 mia. kr., hvis det skal etableres miljømæssigt forsvarlig, og hvis den nye kapacitet skal udnyttes.

## DET KOSTER UDVIDELSEN MED ET 5. SPOR MELLE M HVIDOVRE OG HØJE-TAASTRUP

Ifølge Trafikstyrelsens strategianalyse vil det koste 2,6 mia. kr. at etablere et 5. spor mellem Hvidovre og Høje-Taastrup. Det fremgår imidlertid af DSB's høringsvar af 15. november 2005, at den pris er for højt sat, idet der er medtaget unødvendige anlæg i beregningerne. Der kan spares minimum 500 mio. kr. ved at undlade disse fordyrende anlæg.

De unødvendige anlæg omfatter:

- Vendesporanlæg i Roskilde til ca. 300 mio. kr. Ved at anvende principperne i DSB's fremtidsplan "Gode Tog til Alle" kan man undlade at indføre det lokaltog-system, som skulle bruge vendesporanlægget. Samtidig afkorter man anlægsperioden med 1 år. DSB peger ligeledes på, at vendesporet kan undværes.
- Anlæg af dobbeltsporet forbindelse mellem Københavns Hovedbanegård og Hvidovre til ca. 200 mio. kr. Udeladelse af den dobbeltsporede forbindelse over Godsbanegården vil endvidere medføre, at man blandt andet undgår at bygge en ny fjerntogsstation ved Ny Ellebjerg.

## SÅDAN KUNNE MAN OGSÅ ANVENDE PENGENE

Prisforskellen mellem det nye spor via Køge og udvidelsen med et 5. spor mellem Hvidovre og Høje-Taastrup ligger på 6,9 til 8,9 mia. kr. For disse penge kunne man få yderligere trafikforbedringer ud over 5. sporet:

- Letbane langs ring 3 fra Lyngby til Glostrup og evt. videre til Brøndby og Ishøj. Københavns Amt skønner, at denne investering vil udgøre 3,2 mia. kr.
- Udbedring af landets hoved-jernbanelinier til gavn for landet som helhed. Ren sporombytning skønnes at koste 3-4 mio. kr./km. Er der tale om udretning af kurver og derved udskiftning af det elektriske anlæg er der dog tale om en væsentlig større udgift – fra en fordobling til mangedobling grundet evt. behov for eksprioritering og nyanlæg.
- Støjsikring af de eksisterende baner. Støjskærme koster 3-400.000 kr./km. Overdækning koster 150-250 mio. kr./km.
- Overhalingsspor til S-togene skønnes at koste mellem 400-500 mio. kr. (100 mio. kr./km med behov for 4-5 km.).

PRIS

