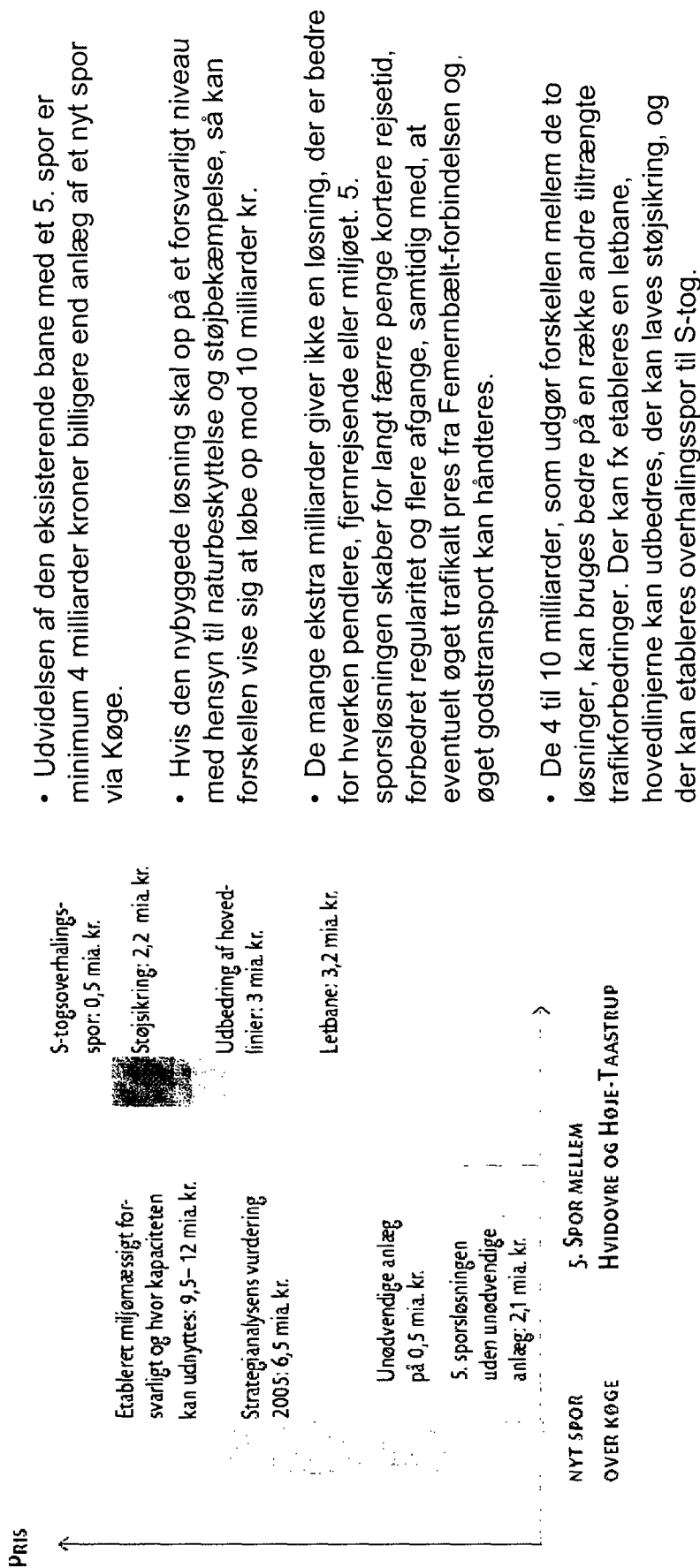


GREVE KOMMUNE
 NY HOLBÆK KOMMUNE
 RINGSTED KOMMUNE

HØJE-TAASTRUP KOMMUNE
 NY LEJRE KOMMUNE
 SOLRØD KOMMUNE

ISHØJ KOMMUNE
 NY ROSKILDE KOMMUNE
 VALLENSBÆK KOMMUNE

Økonomien taler for valget af 5. spor



- Udvidelsen af den eksisterende bane med et 5. spor er minimum 4 milliarder kroner billigere end anlæg af et nyt spor via Køge.
- Hvis den nybyggede løsning skal op på et forsvarligt niveau med hensyn til naturbeskyttelse og støjbekæmpelse, så kan forskellen vise sig at løbe op mod 10 milliarder kr.
- De mange ekstra milliarder giver ikke en løsning, der er bedre for hverken pendlere, fjernrejsende eller miljøet. 5. sporsløsningen skaber for langt færre penge kortere rejsetid, forbedret regularitet og flere afgange, samtidig med, at eventuelt øget trafikalt pres fra Femernbælt-forbindelsen og øget godstransport kan håndteres.
- De 4 til 10 milliarder, som udgør forskellen mellem de to løsninger, kan bruges bedre på en række andre tiltrængte trafikforbedringer. Der kan fx etableres en letbane, hovedlinjerne kan udbedres, der kan laves støjsikring, og der kan etableres overhalingsspor til S-tog.

GREVE KOMMUNE
NY HOLBÆK KOMMUNE
RINGSTED KOMMUNE

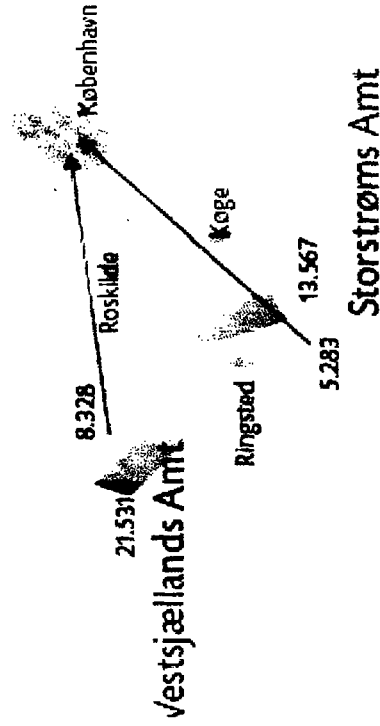
HØJE-TAASTRUP KOMMUNE
NY LEJRE KOMMUNE
SOLRØD KOMMUNE

ISHØJ KOMMUNE
NY ROSKILDE KOMMUNE
VALLENSBÆK KOMMUNE

Hovedparten af pendlerne skal ikke til Københavns Hovedbanegård

- Sjælland er i dag et stort pendlingsområde. Dog bor de fleste pendlere i Vestsjællands Amt – nordvest og vest for Roskilde.
- 72 % af pendlerne arbejder imidlertid ikke i København eller på Frederiksberg. De tager dagligt fra Storstrøms amt og især Vestsjællands Amt til arbejdspladser i Roskilde Amt eller Københavns Amt og skal derfor til stationer vest eller nord for København.
- Sammenlignet med antallet af fjernrejsende til hovedbanegården skal 25 % af de rejsende fra Fyn og Jylland (ifølge DSB's trafiktælling) ikke til København H. De står i stedet af enten i Roskilde eller Høje-Taastrup. Det drejer sig om i alt 1400 rejsende om dagen.
- Nybygningsløsningen vil betyde, at mange fjernrejsende og pendlere enten skal vælge mellem færre tog, skift i Ringsted eller en længere rejsetid, fordi de bliver tvunget ind over Københavns Hovedbanegård.

- 5. spor løsningen vil sikre, at både pendlere og fjernrejsende kommer mere direkte til deres destinationer såvel dem som skal vest/nord for København og til city.



GREVE KOMMUNE

NY HOLBÆK KOMMUNE

RINGSTED KOMMUNE

HØJE-TAASTRUP KOMMUNE

NY LEJRE KOMMUNE

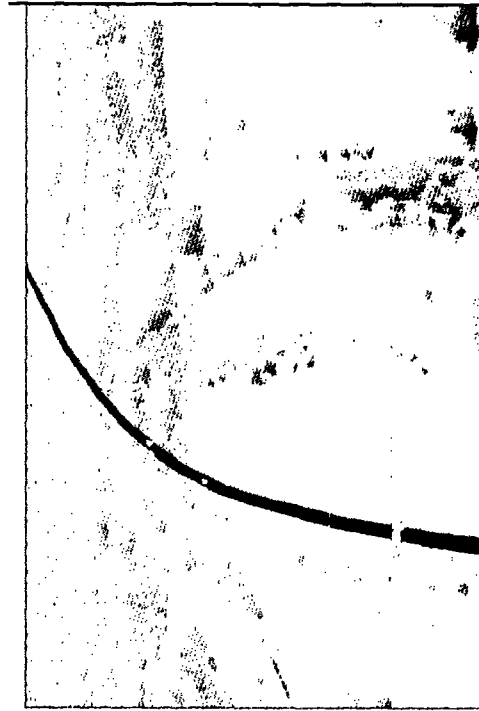
SOLRØD KOMMUNE

ISHØJ KOMMUNE

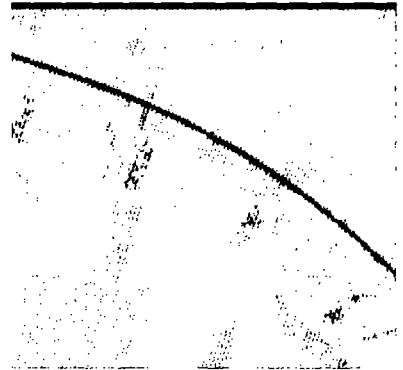
NY ROSKILDE KOMMUNE

VALLENSBÆK KOMMUNE

5. sporet skåner miljøet mest



Det nye jernbanespor vil gå igennem Vallensbæk Sø, hvorefter det bliver umuligt lave faunapassage mellem Vallensbæk Sø og søen Tueholm.



Det nye spor løber tværs igennem Firemifeskoven (statslig anlagt nyskov)

- Nybygningen af en jernbane mellem Køge og København vil betyde, at de grønne rekreative områder langs Køge Bugt vil blive skåret igennem og støjforurenet.
- Mange af de grønne områders værdi som rekreative områder vil blive kraftig forringet med etableringen af en ny jernbane. Sporene vil gå igennem områder med søer og moser, og hvor der enten er etableret eller planlagt skov og kildepladser til vandindvinding m.m.
- I Solrød vil ca. 58% af naturområderne blive berørt af nybygningsløsningen. I Vallensbæk er det ca. 40% af kommunens grønne områder, der bliver påvirket.
- Udvidelsen af den eksisterende jernbane med et 5. spor er så meget billigere, at der bliver frigjort midler til effektiv støjsikring. Endda på strækninger, hvor der i forvejen er støj – i modsætning til nybygningsløsningen, der løber gennem områder, hvor man aldrig havde drømt om, at der skulle være en jernbane. Nybygningsløsningen vil medføre, at ekstra 4000 boliger i hovedstadsområdet støjbelastes.