



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 22. februar 2006
J.nr. : 004-000401

Trafikudvalget har i brev af 27. januar 2006 stillet mig følgende spørgsmål 279 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 279:

"Ministeren bedes kommentere pressemeddelelsen af 25. januar 2006 fra Erhvervsrådet i Høje Taastrup vedrørende et ekstra 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup, jf. TRU alm. del – bilag 227"

Svar:

Jeg er enig med Høje Taastrup Erhvervsråd i, at det er vigtigt at få udvidet jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted. De politiske overvejelser koncentrerer sig netop nu om, hvorvidt man skal gå videre med at forberede anlæg af et ekstra spor, 5. spor, mellem Hvidovre og Høje Taastrup eller en ny bane mellem København og Ringsted via Køge.

Høje Taastrup Erhvervsråd ønsker en garanti for, at man opretholder den nuværende regularitet, og at serviceniveauet ikke forringes i forhold til det eksisterende, såfremt man vælger at etablere en ny bane.

Jeg bemærker hertil, at en ny bane, som analyserne viser, da gerne skulle resultere i en væsentlig forbedring af regulariteten i forhold til i dag, også på strækningen mellem København og Roskilde.

Jeg kan af gode grunde ikke garantere noget om, hvordan togtrafikken om 10 år, eller endnu længere ud i fremtiden, vil køre på banenettet. Det står klart, at størstedelen af godstogene og en række hurtige persontog vil blive flyttet fra nuværende bane til ny bane. Det er imidlertid usandsynligt, at alle fjerntog og godstog vil køre uden om den nuværende bane. Det vil efter etablering af en ny bane stadig være naturligt, at banegården i Høje Taastrup betjenes med persontog mellem landsdelene, og at kombiterminalen anvendes af godstog. Den større kapacitet på banenettet giver mulighed for at udvide regionaltrafikken så meget, at betjeningen af pendlere ad den nuværende bane ikke forringes.

På den baggrund kan jeg ikke se, at etableringen af en ny bane skulle få negative konsekvenser for erhvervsudviklingen i Høje Taastrup.

Man kan ved at læse pressemeddelelsen få den opfattelse, at Høje Taastrup Erhvervsråd undervurderer støjgenerne ved et 5. spor. Støjgener er nok det største miljøproblem ved jernbanedrift, og det er en styrke ved en ny bane, at den placeres længere fra tæt bebyggede områder. Dermed kan størstedelen af godstrafikken, som er den mest støjende del af togtrafikken, flytte til mindre beboede områder.

Jeg er enig i, at en ny bane kan have andre miljømæssige konsekvenser, som – hvis denne løsning vælges – skal håndteres i den videre proces. Der er i Trafikstyrelsens analyser peget på en række mulige miljøtiltag, som kan mindske såvel støjproblemet ved valg af 5. spor som areal- og barriereproblemer ved valg af ny bane.

Erhvervsrådet mener, at en linieføring over Køge primært vil tilgodese gods- og fjerntrafikken på bekostning af pendlere i Hovedstadsområdet. Dette er ikke korrekt. En ny bane vil betyde væsentlige forbedringer for pendlere, især i området omkring Køge, Stevns og Haslev, og samlet set viser analyserne, at pendlere i Hovedstadsområdet vil opnå de største forbedringer, hvis man vælger at bygge en ny bane.

DSB peger ikke på 5. sporet som den foretrukne løsning. DSB anser både 5. sporet og en ny bane som en god løsning.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen