

Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 22. februar 2007

Betænkning

over

Forslag til lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted [af transport- og energiministeren (Flemming Hansen)]

1. Ændringsforslag

Der er stillet 2 ændringsforslag til lovforslaget. Transport- og energiministeren har stillet ændringsforslag nr. 2, og Enhedslistens medlem af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 1.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 14. december 2006 og var til 1. behandling den 18. januar 2007. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 4 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transport- og energiministeren sendte den 9. november 2006 dette udkast til udvalget, jf. alm. del – bilag 86. Den 11. januar 2007 sendte transport- og energiministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget 3 skriftlige henvendelser fra Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager.

Deputationer

Endvidere har Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager mundtligt over for udvalget redegjort for sin holdning til lovforslaget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 11 spørgsmål til transport- og energiministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret med undtagelse af spørgsmål 11, som forventes besvaret inden 2. behandling.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af SF og EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det af transport- og energiministeren stillede ændringsforslag. Flertallet vil stemme imod det af EL stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* i udvalget (SF og EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

For Enhedslistens medlem af udvalget omhandler dette lovforslag et projekt, som Enhedslisten har ventet på i årevis – ikke alene fordi det både kvalitativt og kvantitativt vil give hele togtrafikken et gevaldigt løft, men også fordi det har potentiale til at sætte en prop i fremtidige motorvejsbyggerier og -udvidelser på Sjælland, og dermed vil biltrafikkens belastning kunne reduceres.

I dag er skinnekapaciteten på Vestbanen fuldt udnyttet. Det betyder, at driften er sårbar over for selv den mindste uregelmæssighed, hvilket ofte resulterer i forsinkelser, aflysninger og forlænget rejsetid. På grund af den manglende skinnekapacitet er der i en fjerdedel af døgnets timer ikke plads til det antal tog, som der er passagerer og gods til. Problemet vil vokse i takt med, at stigende mængder banegods sendes via Øresundsbroen, og når DSB om få år iværksætter »Gode Tog til Alle«, vil det gå helt galt.

I perioden 2002-2006 er godstrafikken steget med 15 pct. over Storebælt, hvilket betyder, at strækningen på Vestbanen er blevet yderligere presset.

Hertil kommer, at den intense togtrafik gennem tætbebyggede boligområder er en alvorlig miljøbelastning i f.eks. Glostrup, hvor der en tilfældig dag midt i ugen passerer ca. 620 tog gennem byen.

Det er derfor indiskutabelt, at der skal skaffes mere skinnekapacitet, og her ser EL nybygningsløsningen, som det alternativ, der ikke alene aflaster Vestbanen, men også åbner for en langt mere fleksibel, pålidelig og robust trafikplanlægning.

Linjeføringen vil på afgørende vis påvirke miljøforholdene langs banen. For at begrænse de negative miljøpåvirkninger skal der afsættes de nødvendige midler, så projektet bliver til at leve (godt) med for dem, der får banen som nabo.

EL ønsker projektet ændret, så det begynder på Østerport. Herfra anlægges der to nye fjernspor til Nørreport, der udvides og ombygges, og de nye fjernspor føres videre til Hovedbanegården, hvor de placeres under Bernstorffsgade. Uden en forøgelse af spor- og perronkapaciteten på Hovedbanegården vil man ikke kunne udnytte den kapacitetsforøgelse, nybygningsløsningen giver.

Hvad angår selve linjeføringen, skal der tages vide hensyn til naboerne, til de grønne områder og til miljøet. Eksempelvis skal traceet ikke dæmningsføres gennem Kulbanevej som foreslået, men lægges i en cut and cover-tunnel (således som i Sydhavnsgade), også selv om det måtte betyde en merudgift på ca. 1 mia. kr.

Antallet af ekspropriationer, støjgener og barriereeffekter begrænses til et minimum. Det gøres ved at placere linjeføringen så tæt på motorvejen, som det overhovedet er muligt. Naturligvis skal der tages hensyn til de nuværende rampeanlæg og rastepladser, men det er uacceptabelt, at Vejdirektoratet kan få indflydelse på linjeføringen med henvisning til, at en linjeføring klods op ad motorvejene vil forhindre fremtidige udvidelser af motorvejene. Sigtet med nybygningsløsningen er jo netop, at der skal sættes en prop i det fremtidige motorvejsbyggeri på det østlige Sjælland. Hertil kommer, at Vejdirektoratets mulige udbygningsplaner er absurde, al den stund der i dag er overkapacitet på Holbækmotorvejens inderste etape og har været det, siden Kalvebodmotorvejen blev anlagt.

Det er denne overkapacitet på Holbækmotorvejen, vi ønsker inddraget ved, at nybygningsløsningen placeres i de to sydlige spor. Derved undgås det at skulle ekspropriere ejendomme langs nordsiden af Holbækmotorvejen og at komme belastende tæt på boligområdet ved Allingvej.

Fra Hvidovre og frem Vallensbæk Mose forløber banen på sydsiden af Holbækmotorvejen og derefter på vestsiden af Køge Bugt-motorvejen til Køge Nord og videre mod Ringsted. Med en så-

dan linjeføring undgås bl.a. at overskære den grønne kile, og det undgås tillige, at der opstår beboede »øer« mellem jernbanen og motorvejen – øer, der uanset vindretningen altid vil være plaget af støj.

Med en placering af traceet som her nævnt kan arealforbruget reduceres betragteligt, ligesom støjen fra banen vil flyde sammen med støjen fra vejtrafikken. Ønskes yderligere reduktion af banestøjen, kan denne graves et par meter ned under niveau.

For at begrænse støjpåvirkningen anvendes en bred vifte af støjdæmpende foranstaltninger: jordvolde, beplantninger og støjskærme af varierende højde samt vibrationsdæmpende teknikker, ballastmætter, svelleunderlag, skinnesolering m.v., der kan nedsætte støjen, hvor den opstår, nemlig ved kontakten mellem hjul og skinner.

Barriereeffekter kan næppe undgås, men de kan begrænses til et minimum. Konkret består det i at undlade at linjeføre banen gennem den grønne kile og at undgå, at der opstår beboede og støjplagede »øer« mellem banen og motorvejen, og ikke at flytte banen så langt mod vest i dens forløb gennem Firemileskoven, som der er lagt op til i strategianalysen. Placeres banen så tæt op ad motorvejen, som det overhovedet er muligt, vil der ikke opstå en større barriereeffekt, end tilfældet er i dag.

Nybygningsløsningen åbner for en langt mere fleksibel trafikplanlægning i den sjællandske regionaltogstrafik og for mulighed for nye rejseprodukter. Fremover vil det således være muligt

- at indsætte tog fire gange i timen mellem København og Næstved, idet hvert andet tog kører via Køge og hvert andet tog via Ringsted,
- at indsætte direkte tog mellem Faxe/Rødvig og Roskilde-Høje Tåstrup eller Køge-København,
- at lade S-tog og RE-tog supplere hinanden, idet der er passagerer nok til begge togtyper, på samme måde, som det er tilfældet med forstadsstationerne Høje Tåstrup, Valby, Klampenborg og Hellerup, der betjenes af både S-tog og RE- og IC-tog (de to førstnævnte),
- at give Køge Bugt-områdets mange pendlere gennemgående og hurtigere forbindelser til hovedstadsområdet,
- at forøge antallet af fjerntog mellem hovedstadsområdet og Fyn/Jylland,
- at sende fremtidige godstog ad nybygningsløsningen, hvilket vil aflaste miljøforholdene langs Vestbanen,
- at lade godstogene køre med højere fart, når de fremover ikke sinkes af de mange lokaltog, som tilfældet er i dag på Vestbanen,
- at anlægge en godsbane fra Køge Nord til Køge Havn til bl.a. betjening af Bornholmstrafikken,
- at anlægge industrispor til transporttunge virksomheder i f.eks. Ishøjområdet og
- at iværksætte en række følgeinvesteringer ved Køge Nord (Transportcenter) samt opgradering af Køge-Næstved-banen.

Såfremt der anlægges flere stationer end de to, lovforslaget opererer med, vil de ca. 150.000 indbyggere i Køge Bugt-området få lige så god togtrafik som de, der bor langs Vestbanen. Der foreslås anlagt stationer ved Ny Ellebjerg, Hvidovre Hospital og Ishøj (RE-tog), Greve (RE- og IC-tog), Køge Nord (RE- og IC-tog) og Vemmedrup/Bjæverskov (RE-tog).

Enhedslisten agter at stemme for lovforslaget, også selv om vores ændringsforsalg ikke bliver vedtaget. Det vil være en alvorlig fejl ikke at undersøge den alternative linjeføring, som Enhedslisten foreslår, men EL vil ikke stemme imod, at der foretages en VVM-undersøgelse af projektet.

Siumut, Tjóðveldisflokkurinn, Fólkaflokkurinn og Inuit Ataqatigiit var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af et *mindretal* (EL), tiltrådt af et *mindretal* (SF):

Til § 1

1) Som *stk. 2* indsættes:

»*Stk. 2.* De i *stk. 1*, nr. 1, nævnte undersøgelser og projekteringer skal bl.a. omfatte:

- 1) at sporkapaciteten på Københavns Hovedbanegård og på strækningen fra Københavns Hovedbanegård til Østerport Station udbygges i form af to nye fjernspor med placering under Bernstorffsgade samt ved en ombygning af Nørreport Station,
- 2) at der som minimum etableres standsningssteder ved Ny Ellebjerg Station, Hvidovre Hospital, Ishøj, Greve, Køge Nord og Vemmedrup/Bjæverskov,
- 3) at den del af strækningen, der løber gennem Kulbanevej til sydsiden af Holbækmotorvejen ved Hvidovre Hospital, anlægges i en tunnel,
- 4) at den del af strækningen, der løber langs Holbækmotorvejen, anlægges på sydsiden af motorvejen så tæt på motorvejen som muligt, at de to sydlige spor på Holbækmotorvejen inddrages på strækningen fra kommunegrænsen mellem Københavns Kommune og Hvidovre Kommune til Avedøre Havnevej, samt at jernbanen anlægges på en dæmning ved passagen af Vallensbæk Sø,
- 5) at der anlægges en godsbaneforbindelse fra Køge Nord til Køge Havn, og
- 6) forslag til, hvor og hvordan støjbegrænsende foranstaltninger kan opstilles, således at gældende støjgrænser overholdes.«

[Krav til VVM-undersøgelse af Nybygningsløsningen]

Af *transport- og energiministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 9

2) *Stk. 1* affattes således:

»Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.«

[Ændret ikrafttræden]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Forslagsstillerne finder det nødvendigt, at det ved et ændringsforslag bliver præciseret, at VVM-undersøgelsen af Nybygningsløsningen skal omfatte en række konkrete anlæg og projekter, som vil sikre, at der i projekteringen af banen i videst muligt omfang tages hensyn til miljø og støjbegrænsning, samt at der tages højde for, at kapaciteten mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport vil skulle udvides, hvis man vælger Nybygningsløsningen.

Det foreslås for det første, at VVM-undersøgelsen kommer til at omfatte, at man udvider sporkapaciteten på Københavns Hovedbanegård og på strækningen fra Hovedbanegården til Østerport Station i form af to nye fjernspor, som placeres under Bernstorffsgade, og desuden skal Nørreport Station ombygges i fornødent omfang.

For det andet skal VVM-undersøgelsen omfatte, at der etableres flere standsningssteder på nybygningsløsningen end de to stationer ved Ny Ellebjerg og Køge Nord, som der opereres med i lovforslaget. I bemærkningerne til lovforslaget nævnes, at behovet for eventuelle andre stationer kan vurderes, men forslagsstillerne finder det vigtigt, at man allerede nu sikrer sig, at der på basis af passagerunderlag, lokale arbejdspladser, korrespondance til andre trafikmidler m.v. etableres standsningssteder ved som minimum Hvidovre Hospital (RE-tog), Ishøj (RE-tog), Greve (RE- og IC-tog), Køge Nord (RE- og IC-tog) og Vemmedrup/Bjæverskov (RE-tog).

For det tredje skal Nybygningsløsningen anlægges som en cut and cover-tunnel på den del af linjeføringen, der forløber gennem Kulbanevej og frem til dens placering på sydsiden af Holbæk-motorvejen umiddelbart før Hvidovre Hospital.

For det fjerde skal Nybygningsløsningen linjeføres så tæt på Holbækmotorvejen, som overhovedet muligt, dvs. på sydsiden af denne, fra Hvidovre til Vallensbæk Sø, som skal passeres på en dæmning. Herfra føres banen under Motorring 4 til vestsiden af denne, hvorefter den løber frem til Køge Nord og Ringsted. I forbindelse med placeringen på sydsiden af Holbækmotorvejen vil det være nødvendigt at inddrage de 2 sydlige spor på motorvejen på en ca. 1,5 km. lang strækning fra kommunegrænsen mellem Københavns og Hvidovre Kommuner og frem til Avedøre Havnevej. Herved undgås, at der skal nedrives boligblokke på nordsiden af Holbækmotorvejen, ligesom der heller ikke sker en belastning af det tæt-lave byggeri på Allingvej.

For det femte skal der anlægges en godsbaneforbindelse fra Køge Nord til Køge Havn, således at der sikres gode jernbaneforbindelser til og fra Bornholmstrafikken, der anløber Køge Havn.

Endelig for det sjette skal VVM-undersøgelsen komme med et bud på, hvor og hvordan der kan opstilles støjbegrænsende foranstaltninger med henblik på, at de gældende støjgrænser overholdes.

Til nr. 2

Det foreslås, at ikrafttrædelsen ændres, således at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Kim Andersen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Jacob Jensen (V)

Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Karsten Nonbo (V) Walter Christophersen (DF)

Jørn Dohrmann (DF) Henriette Kjær (KF) nfm. Allan Niebuhr (KF) Poul Andersen (S)

Magnus Heunicke (S) Klaus Hækkerup (S) Jens Christian Lund (S) Jytte Wittrock (S)

Martin Lidegaard (RV) Poul Henrik Hedeboe (SF) Jørgen Arbo-Bæhr (EL)

Siumut, Tjóðveldisflokkurinn, Fólkaflokkurinn og Inuit Ataqatigiit havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	52	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Siumut (SIU)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Fólkaflokkurin (FF)	1
Det Radikale Venstre (RV)	17	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11		

Oversigt over bilag vedrørende L 108**Bilagsnr. Titel**

- 1 Høringsnotat og hørings svar, fra transport- og energiministeren
- 2 Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
- 3 Forslag til ændret tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
- 4 Kopi af breve fra Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager
- 5 1. udkast til betænkning
- 6 Ændringsforslag, fra transport- og energiministeren
- 7 2. udkast til betænkning
- 8 Henvendelse af 14/2-07 fra Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager
- 9 Henvendelse af 20/2-07 fra Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 108**Spm.nr. Titel**

- 1 Spm. om, i hvilken grad det vil være muligt at benytte allerede udarbejdede rapporter og undersøgelser om 5-spors-løsningen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 2 Spm., om det i VVM-undersøgelsen af Nybygningsløsningen vil indgå, at traceet i så vidt omfang som muligt følger den eksisterende motorvejs linjeføring, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 3 Spm., om forøgelse af sporkapaciteten ved Københavns Hovedbanegård i form af to nye fjernspor fra Østerport til Hovedbanegården, som placeres under Bernstorffsgade, samt en ombygning af Nørreport vil indgå i VVM-undersøgelsen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 4 Spm., om flere end de to stationer i Køge Bugt-området, der opereres med p.t., vil indgå i VVM-undersøgelsen af Nybygningsløsningen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 5 Spm., om VVM-undersøgelsen af Nybygningsløsningen vil lade indgå, at banen anlægges i en tunnel ved Kulbanevej, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 6 Spm., om VVM-undersøgelsen af Nybygningsløsningen vil lade indgå, at linjeføringen placeres så tæt på motorvejen som overhovedet muligt, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 7 Spm., om det ud fra et langsigtet perspektiv kunne være hensigtsmæssigt både at etablere Nybygningsløsningen og 5-spors-løsningen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 8 Spm. om en bredere dialog med beboerne, pendlerklubberne, de

grønne organisationer m.fl., således at borgerne ikke kun inddrages i en høringsfase, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå

- 9 Spm. om kommentar til L 108 – bilag 4, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm. om kommentar til henvendelsen af 14/2-07 fra Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om kommentar til henvendelsen af 20/2-07 fra Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager, til transport- og energiministeren