



MINISTEREN

Dato 8. februar 2007  
J nr. 500-34

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i breve af 23. januar 2007 stillet mig følgende spørgsmål 1-8 vedrørende L 108, som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål 1:**

”Ministeren bedes redegøre for i hvilken grad, det vil være muligt at benytte allerede udarbejdede rapporter og undersøgelser om 5. spors løsningen og om ikke det vil være muligt, at VVM undersøgelsen af 5. spors løsningen kan blive billigere, end forudset i lovforslaget, hvis undersøgelsen baseres på allerede udarbejdede rapporter og undersøgelser.”

**Svar:**

Jeg kan oplyse, at 5. sporsløsningen på nuværende tidspunkt er blevet beskrevet i Trafikstyrelsens Strategianalyse fra oktober 2005 og i en DSB rapport om strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Høje Taastrup fra 1993. 5. sporet blev ikke undersøgt som et selvstændigt projekt i forbindelse med København – Ringsted projektet i 1998 – 99, men kun som en variant (etape) af udbygningsløsningen.

For så vidt angår ekstra spor mellem Kværkeby og Ringsted er dette beskrevet i Strategianalysen og i tidligere undersøgelser af en ny bane via Køge. Trafikstyrelsen har ved budgetlægningen for udarbejdelse af beslutningsgrundlag for 5. sporet - herunder VVM-analysen - baseret sig på ovenstående rapporter og undersøgelser.

De nævnte rapporter og undersøgelser har ikke en detaljeringsgrad, der svarer til, hvad der kræves til det nuværende formål. Der er således ikke den nødvendige detaljeringsgrad, alternative løsninger er ikke undersøgt, der er ikke taget højde for dagens trafikale situation, og der er ikke gennemført helt centrale analyser af, hvorledes arbejdet kan gennemføres med mindst mulig påvirkning af trafikken under udførelsesfasen. De undersøgelser, der nu skal foretages – herunder VVM-analyserne – skal være på et detaljeringsniveau, så de giver et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag for at kunne anlægge banen.

**Spørgsmål 2:**

" Ministeren bedes oplyse, om det i VVM undersøgelsen af Nybygningsløsningen vil indgå, at tracéet af hensyn til grønne områder lægges



så tæt på eksisterende motorvej som muligt og at tracéet i så vidt omfang som muligt følger den eksisterende motorvejs linieføring."

Side 2/6

**Svar:**

Jeg kan oplyse, at VVM-undersøgelserne af Nybygningsløsningen i videst muligt omfang vil ske i en transportkorridor, der følger Sydmotorvejen ned til Køge. Herefter vil korridoren dreje mod vest og følge Vestmotorvejen til Kværkeby. Fra Kværkeby og til Ringsted Station vil linieføringen forløbe parallelt med den eksisterende jernbane Roskilde - Ringsted.

Det er hovedintentionen at lægge linieføringen tæt op ad motorvejen. Der vil dog være enkelte steder, hvor der må afviges herfra. Jeg kan nævne følgende tre eksempler på dette.

For det første er kravene til kurveradier for jernbaneanlæg til høje hastigheder større end til de kurveradier, den eksisterende motorvej har, hvilket nogle steder langs motorvejene vil medføre, at linien må afvige i et mindre omfang fra motorvejens linieføring.

For det andet er det hensigtsmæssigt at trække linieføringen uden om rampeanlæggene på de steder, hvor jernbanen skal krydse allerede eksisterende tilslutningsanlæg til motorvejen. Hvis sådanne rampeanlæg skal omlægges i stort omfang, bliver det temmelig dyrt, og det vil også give store gener for biltrafikken i anlægsfasen.

For det tredje kan det være formålstjenligt i områder med tæt bebyggelse op til motorvejen at føre jernbanen uden om disse områder og hermed væk fra motorvejen for at minimere konsekvenserne for disse ejendomme.

**Spørgsmål 3:**

"Vil ministeren lade 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, indgå i VVM-undersøgelsen af Nybygningsløsningen og hvis ikke, bedes ministeren begrunde dette samt oplyse, om ikke ministeren er enig i, at sporkapaciteten ved Hovedbanegården vil begrænse det udbytte, man ellers kunne få af Nybygningsløsningen."

**Svar:**

København H har en kapacitet på 17 linier mod/fra vest (Roskilde/Køge), hvilket også er kapacitetsgrænsen for persontog i 5. sporsløsningen. Strategianalysens resultater forudsætter, at der ikke gennemføres en større trafik end 17 linier i alternativet med en ny bane, og at den overskydende kapacitet påvirker resultatet for dette alternativ positivt i form af en god regularitet mellem København og Ringsted.



Kapacitetsoverskuddet i en nybygningsløsning er på mindst 5-7 kanaler for persontog. Det er muligt at man på længere sigt vil kunne opnå en bedre rentabilitet ved også at tilvejebringe mulighederne for at udnytte denne kapacitetsreserve i nybygningsløsningen.

Det vil uden en udvidelse på København H eventuelt være muligt at udnytte dele af denne kapacitet, hvis vending af f. eks. lyn- og intercitytog på København H fravælges til fordel for direkte tog Ny Ellebjerg-Kastrup. Om dette er en fordel vil indgå i VVM-undersøgelsen.

VVM-undersøgelserne vil endvidere omfatte skitseprojekt af en fjerntogsterminal ved Dybbølsbro Station og en sammenligning af mulighederne og konsekvenserne ved denne i forhold til en udvidelse af den nuværende København H med flere perronspor under Bernstorffsgade eller over sporene ved Tietgensgadebroen. Mulighederne vil indgå i VVM-projektet på idéfasestadium, idet der ikke i første omgang sigtes mod en realisering af udvidelsen.

Jeg kan endvidere oplyse, at en forøgelse af sporkapaciteten ved Københavns Hovedbanegård i form af nye fjernspor fra Østerport til Hovedbanegården, samt en ombygning af Nørreport ikke vil indgå i VVM-undersøgelsen, idet det tidligere er vurderet, at disse løsninger vil være alt for dyre.

#### **Spørgsmål 4:**

"Vil ministeren overveje at lade flere end de 2 stationer i Køge Bugt området, der opereres med p.t., indgå i VVM undersøgelsen af Nybygningsløsningen og hvis ikke bedes ministeren begrunde dette samt oplyse, om ikke yderligere stationer end de 2 planlagte ville åbne muligheder for nogle fordelagtige transporttilbud for de ca. 150.000 mennesker, der bor i Køge Bugt området, og om ikke det ville kunne tiltrække flere rejsende til den kollektive trafik."

#### **Svar:**

Jeg kan oplyse, at som udgangspunkt indgår mulighed for regional- og fjernogsstandsning på Ny Ellebjerg Station og en ny station ved Køge Nord, fordi der her er mulighed for, at passagererne kan skifte til S-tog. Det har tidligere været på tale at undersøge muligheden for en station i Bjæverskov, og muligheden vil blive belyst i VVM-projektet.

I udgangspunktet tænkes der ikke anlagt stationer mellem Ny Ellebjerg og Køge Nord, idet området i dag har en udmærket S-togsbetjening, og standsning her med regional-/jerntog vil forlænge rejsetiden ad den nye bane, hvilket næppe er samfundsøkonomisk rentabelt. Men i analysen vil dog indgå en vurdering af behov for placering af eventuelle andre stationer på banen end de



to nævnte, f. eks. i Ishøj hvis der på et senere tidspunkt træffes beslutning om etablering af en Ring III letbane.

Side 4/6

**Spørgsmål 5:**

"Vil ministeren, for at begrænse støjgenerne, lade indgå i VVM undersøgelsen af Nybygningsløsningen, at banen anlægges i en tunnel ved Kulbanevej i stedet for, at den dæmningsføres, jf. Strategianalysen?"

**Svar:**

Jeg kan oplyse, at i Nybygningsløsningen vil det ved Kulbanevej blive undersøgt, om banen skal anlægges på en bro eller en dæmning, og det vil blive undersøgt, om banen kan anlægges i grav. Denne undersøgelse indeholder også undersøgelser af en hel eller delvis overdækning af jernbanen. Det er ikke intentionen at undersøge anlæg af en jernbane i en boret, dybtliggende tunnel på denne del af linieføringen.

**Spørgsmål 6:**

"Vil ministeren, af hensyn til grønne områder og for at begrænse støjgener og barriereeffekter, lade indgå i VVM undersøgelsen af Nybygningsløsningen, at linieføringen placeres så tæt på motorvejen som overhovedet muligt; d.v.s. på sydsiden af motorvejen fra Hvidovre til Vallensbæk Mose og derefter på vestsiden af Køge Bugt-motorvejen til Køge Nord og Ringsted?"

**Svar:**

Jeg skal henvise til min besvarelse af spørgsmål 2. Jeg kan dog supplerende oplyse, at jernbanens placering langs motorvejene vil respektere, at en fremtidig mulig udvidelse af motorvejene ikke udelukkes.

**Spørgsmål 7:**

"Har ministeren overvejet, at det ud fra et langsigtet perspektiv kunne være hensigtsmæssigt både at etablere Nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen for herved at lette presset indfaldsvejene til København?"

**Svar:**

Jeg skal bemærke, at der ikke med lovforslaget lægges op til en beslutning om "både og", hvad angår de to løsningsmuligheder. Tværtimod er det målet med VVM-projektet, at den langsigtede mulighed for kapacitetsudvidelse fastlægges som én af de to mulige løsninger.



Med Nybygningsløsningen vil der i overskuelig fremtid blive jernbanekapacitet nok mellem København og Ringsted - også på strækningen København-Roskilde, fordi der fra strækningen mellem København og Roskilde vil ske en overflytning til den nye jernbane af en række fjern- og godstog uden regional betydning.

I den sammenhæng vil behovet for også at etablere et 5. spor først blive relevant langt ud i fremtiden. I den omvendte situation, hvis et 5. spor bliver den først foretrukne løsning, vil behovet for yderligere kapacitet dukke tidligere op, og her er det en politisk beslutning, om muligheden for en senere etablering af en ny bane skal fastholdes - f. eks. ved at pålægge byggelinier på strækningen, eller om yderligere kapacitet skal skaffes ved fortsat udbygning af den eksisterende bane.

### **Spørgsmål 8:**

" Er ministeren indstillet på, at ikke kun regioner og kommuner inddrages i VVM fasen, men at der søges en bredere dialog med beboerne, pendlerklubberne, de grønne organisationer m.fl., således borgerne ikke kun inddrages i en høringsfase, hvor der skal tages stilling til de udspil, der kommer fra myndighederne?"

### **Svar:**

Jeg kan oplyse, at jeg forventer, at der afholdes offentlig høring om begge projekter i ti uger i slutningen af 2008. Der er planlagt 12 borgermøder, som holdes lokalt langs de strækninger, som løsningsmulighederne omfatter. I denne periode og på disse møder kan alle personer, organisationer og myndigheder rette henvendelse til Trafikstyrelsen og komme med kommentarer, indsigelser og ideer til projektet. Disse vil blive vurderet og i det omfang, det er hensigtsmæssigt i økonomisk, trafikalt, teknisk og miljømæssig henseende, vil de blive indarbejdet i projektet.

Til den offentlige høring udarbejdes strækningsvise miljøredegørelser, og de tekniske fagrappporter, som ligger til grund herfor, vil ligeledes blive tilgængelige.

Trafikstyrelsen vil allerede i foråret 2007 tage kontakt til kommunerne for at drøfte lokale konsekvenser af baneanlæggene.

Desuden er der planlagt en særlig indsats overfor eventuelt berørte grundejere og kolonihaveforeninger for at forberede disse på eventuelle ekspropriationer og havefordelinger.

Der er oprettet en særlig hjemmeside for projektet på Trafikstyrelsens hjemmeside. Den bliver løbende opdateret, og der er mulighed for at sende spørgsmål og abonnere gratis på nyhedsbrev.



Som en særlig service for borgerne planlægges der via hjemmesiden at blive adgang til et elektronisk kort, hvor brugerne i takt med fremdriften i de tekniske undersøgelser og i tilknytning til de planlagte linieføringer kan få minutiøse oplysninger om bl.a. arealforhold, naturområder, støjdbredelse, grundvandsforhold, kulturhistoriske interesser m.v.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen