



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 13. februar 2007
J nr. 500-34

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 29. januar 2007 stillet mig følgende spørgsmål 9 vedrørende L 108, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 9:

" Ministeren bedes kommentere TRU L 108 – bilag 4."

Svar:

Bilag 4 vedrører et brev fra Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager af 10. januar 2007, som tidligere også er sendt til mig, og et udkast til et brev af 22. januar 2007 til Europa-Kommissionen.

Brevet af 10. januar 2007

Komiteens brev af 10. januar 2007 er et svar på et brev af 21. december 2006 fra Trafikstyrelsen i anledning af en henvendelse fra Komiteen om en alternativ linieføring for Nybygningsløsningen via Avedøre Holme og Skrædderholm.

Komiteen har tidligere rettet henvendelse til Trafikstyrelsen, Københavns Amt og mig vedrørende sit forslag til en alternativ linieføring.

I brev af 1. juli 2006 til Trafikudvalget har jeg kommenteret en henvendelse fra Komiteen af 10. juni 2006 om forslag til linieføring af en eventuel ny bane mellem København og Ringsted over Amager Motorvejen via Avedøre Holme og Skrædderholm, som svar på Trafikudvalgets spørgsmål 424 af 21. juni 2006. ./.
Jeg kan således henvise til min besvarelse i brev af 1. juli 2006 til Trafikudvalget, hvoraf en kopi vedlægges.

Komiteen er utilfreds med, at dens forslag til undersøgelse af den alternative linieføring ikke bliver imødekommet og finder, at der bør foretages en miljøvurdering af dette alternativ.

Som det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger, har der siden 1997 været gennemført en række undersøgelser af forskellige modeller for udvidelse af banekapaciteten mellem København og Ringsted.



Fra 1997 til 1999 blev der således gennemført et række undersøgelser og i 1998 blev der som led heri afholdt en idéfase og en supplerende offentlig høring om tre hovedforslag.

Senest har der været udarbejdet en strategianalyse for jernbanestrækningen København og Ringsted, der ved en sammenlignende analyse af fire forskellige hovedforslag skulle danne baggrund for beslutninger om en langsigtet strategi for løsning af kapacitetsproblemerne på strækningen.

På baggrund af strategianalysen besluttede regeringen, Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti, at Nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen skal gøres til genstand for en nærmere projektering med tilhørende VVM-undersøgelse.

I forbindelse med den offentlige debat helt tilbage til idéfasen om anlæg af en ny jernbane i 1998 blev fremsat en lang række forskellige forslag om linieføring af den ny bane. Disse forslag blev dengang seriøst og grundigt gennemarbejdet, og en del af dem er som en konsekvens af denne proces ikke blevet valgt til videre projektering.

Komiteen fremkom også dengang med ideer til alternativ linieføring, som blev fravalgt fordi linieføringen ville blive længere end den foreslåede, de trafikale fordele mindre og anlægsomkostningerne større end den linieføring, der nu er fremlagt for Folketinget.

Udkastet til brev af 22. januar 2007 til Kommissionen

Komiteen vil i dette brev til Kommissionen klage over, at der ikke er foretaget en strategisk miljøvurdering af projektet i henhold til lov nr. 316 af 5. maj 2004 om miljøvurdering af planer og programmer.

Loven trådte i kraft den 21. juli 2004 og gennemfører et direktiv om miljøvurdering af planer og programmer.

København-Ringsted projektet blev sat i gang den 20. maj i 1997 med vedtagelse af lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted. I 1998 blev der afholdt en idéfase samt en supplerende offentlig høring over tre hovedforslag. I projekteringsarbejdet blev udlagt tre brede korridorer, hvor i alt 24 mulige linieføringer blev undersøgt.

Loven blev ændret i 2001 med vedtagelsen af lov om ændring af projekteringsloven den 7. juni 2001. Herved blev undersøgelsesområdet indsnævret til S-tog til Roskilde, et 5. spor Hvidovre - Høje Taastrup samt en nybygning af dobbeltspor via Køge med linieføring i en snæver korridor. Samtidig blev det besluttet at fastholde reservation af arealer til 5. sporet og Nybygningsløsningen. Efter vedtagelsen af loven blev der foretaget en VVM-analyse af S-tog til Roskilde.



I trafikforliget af 5. november 2003 blev det besluttet at igangsætte en strategianalyse af en langsigtet løsning på en kapacitetsforøgelse mellem de to byer. Denne analyse omfattede S-tog til Roskilde, udbygning af banen København-Roskilde-Ringsted, anlæg af 5. spor Hvidovre-Høje Taastrup samt en nybygning af dobbeltspor via Køge i en snæver korridor.

Side 3/3

Siden den afsluttende idefase i 1998 har der således været tale om hovedforslag eller projekter og ikke en plan eller et program, som omfattes af loven om miljøvurdering af planer og programmer.

Hertil kommer i øvrigt, at beslutningen den 5. november 2003 om igangsættelsen af en strategianalyse med de fire forskellige hovedforslag til forbedringer på strækningen, herunder Nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen, som L 108 omhandler, blev truffet den 5. november 2003 og dermed lang tid inden den 21. juli 2004, hvor loven om miljøvurdering af planer og programmer trådte i kraft.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen