

Fælles Fodslag om Nybygningsløsningen

En opfordring til borgmestrene om at finde fælles fodslag, så banen kan komme på rette spor!

For tiden kører en VVM-undersøgelse af to løsninger på jernbanens kapacitetsproblemer på strækningen Ringsted-København. Den ene løsning er et ekstra spor mellem Høje Tåstrup og Hvidovre (femtesporløsningen); den anden en ny bane fra Ringsted over Køge til Ny Ellebjerg station (nybygningsløsningen). Principielt er der åben konkurrence mellem løsningerne.

Men lad os se realiteterne i øjnene. Nybygningsløsningen er den, som bliver valgt. For det første på grund af Femernbroen. I forventning om væsentlig øget trafik fra syd udvides banen mellem Vordingborg og Rødby fra ét til to spor. Den øgede trafik skal videre mod København, Malmø og Helsingør/Helsingborg. For det andet er der kapacitetsbegrænsninger mellem Ringsted og Roskilde. Det fremgår af infrastrukturkommissionens rapport (IS-rapporten) som vist ved stjernen i Figur 1. Disse kapacitetsbegrænsninger afhjælpes ikke af femtesporløsningen.

Kapacitetsbegrænsninger på banenettet - 2007



De røde markeringer viser, hvor mulighederne for at øge antallet af afgange på banenettet er begrænset.

Figur 1

For det tredje giver nybygningsløsningen væsentlig større kapacitet og er dermed mere fremtids-sikret. For det fjerde, så har det – med tidligere trafikminister Flemming Hansen som primus motor – hele tiden været regeringens og folketings-flertallets opfattelse, at nybygningsløsningen var den rette. Endelig åbner nybygningsløsningen for at tilføje ekstra jernbanekapacitet fra Næstved over Køge til København.

Uanset hvor indlysende dette burde have været, så valgte mange at tage kampen op for at vælge femtesporløsningen frem for nybygningsløsningen. Solrød Strands Grundejerforening var initiativtager til en massiv kampagne for det ekstra spor over Roskilde, og borgmestrene fra vestegnen fik foretræde for folketingets trafikudvalg for at bakke kampagnen op. Det fik så borgmestrene fra ni andre kommuner til at fremhæve alle fordelene ved nybygningsløsningen.

Resultatet blev, at folketinget besluttede at spendere en kvart million kroner på – helt unødvendigt – at undersøge begge løsninger. Hvorfor unødvendigt? Fordi beslutningen ikke afhænger af undersøgelsens resultat – begge løsninger kan gennemføres. Beslutningen er politisk og blev i realiteten taget med vedtagelsen af at bygge Femernbroen.

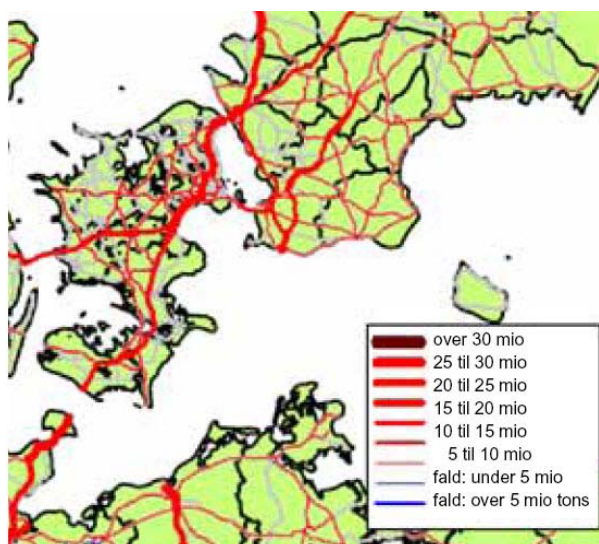
Men hvorfor har vestegnens kommuner så meget imod nybygningsløsningen? Det har de, fordi folketinget i enighed har besluttet, at de nye spor skal løbe så tæt op ad motorvejen som muligt. Umiddelbart en tillokkende ide, for så er det jo blot en udvidelse af trafikkorridoren og ikke nye arealer i landskabet. Desværre også en ide, som betyder alvorlige indgreb i boligområder i kommunerne nord for Solrød og hele vejen til København, og som for Greve og Solrød Kommuner betyder ødelæggelse og tab af rekreative områder.

For Solrød Strand betyder det, at Firemileskoven, der blev plantet efter anlægget af motorvejen, vil blive gennemskåret af banen, som også brager gennem tunneldalen ved Karlstrup. Banen kommer i betænkelig nærhed af den fredede Karlstrup

Kalkgrav, og den vil sandsynligvis skære gennem det største egentlige erhvervsområde ved Solrød Strand.

Samtidig betyder linieføringen, at man effektivt sætter et stop for byudviklingen vest for motorvejen. Det er i erkendelsen af dette, og for at bane vejen for nybygningsløsningen, at Fingerplan 2007 ved Solrød indskrænker den principielle 2 km grænse for byzone omkring S-banen. Hvis linieføringen blev ændret, så kunne Solrød kommune udvide byzonen mod vest. For eksempel kunne man udlægge området syd for Solrød landsby som byzone.

Landsbyens hovedgade er i dag et forhindringsløb snarere end en landsbygade. Ved at anlægge en omfartsvej lige syd om landsbyen kunne man afgrænse det nye boligområde fra landsbyen, bevare landsbypræget og retablere den gamle landsbygade, som kunne lukkes for gennemkørsel til Roskildevej. Samtidig kunne man udvide det nuværende erhvervsområde mod syd. Ved at ændre baneføringen kunne man altså bevare de rekreative områder i Greve og Solrød, man kunne bevare og udbygge erhvervsområdet ved Solrød Strand, og man kunne give mulighed for at forøge antallet af indbyggere i Solrød Kommune.



Udvikling i den årlige internationale godsmængde 2000-2025

Figur 2

Men der er andre argumenter for at ændre linieføringen. Ifølge IS-rapporten vil mængden af transporteret gods være størst på strækningen mellem Køge og Helsingør (Figur 2). Det gør det nødvendigt at anlægge transitveje uden om Køben-

havn (Figur 3, også fra IS-rapporten). Man forudsiger altså, at der må etableres en ny motorvej (Ring 5) fra Køge, vest omkring Høje Tåstrup og videre mod Nivå.

Den nye motorvej vil skære vest om landsbyerne i Solrød og øst om Tune i den reservede transportkorridor. Der bliver altså tale om at skære gennem "jomfrueligt" terræn. Det er i stærk modsætning til den nuværende linieføring for nybygningsløsningen. Spørgsmålet er, om ikke nybygningsløsningen burde følge den fremtidige motorvej snarere end den nuværende.

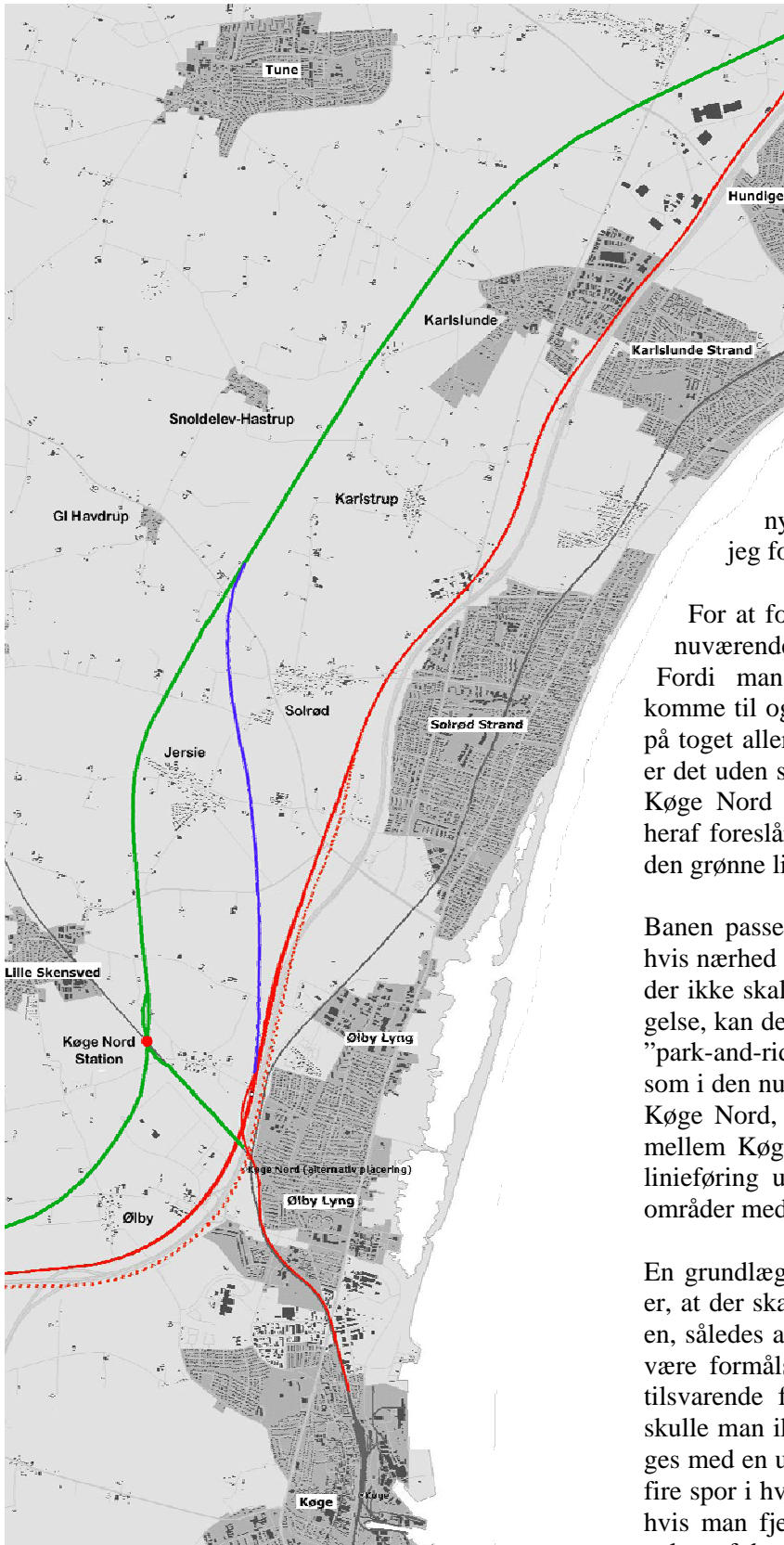


Eksempler på trafikale forbedringer i ringene

Figur 3

Der er adskillige, mulige baneføringer. På kortet over Køge Bugt området (side 3) har jeg vist to muligheder til erstatning for den nuværende (røde) linie. For begge muligheder (blå og grønne linier) gælder, at banen flyttes vest om så mange af området landsbyer som praktisk muligt. Den blå linie følger den grønne i nord og fastholder den planlagte linieføring omkring Køge. Begge rammer den røde (nuværende) linieføring mellem Ishøj og Høje Tåstrup.

Efter udmeldingen fra infrastrukturkommissionen har Køges borgmester, Marie Stærke (S), rost oplægget i høje toner. Hun er tydeligvis lige så lidt som jeg i tvivl om, at nybygningsløsningen



samme iver, når det drejer sig om at afgøre ansvaret for vandforureningen i Køge og udbetaling af erstatninger til de skadelidte.

Solrøds borgmester, Niels Hörup (V), fastholder imod alle odds sin støtte for det femte spor over Roskilde. Allerede for to år siden - og adskillige gange siden - opfordrede jeg ham og hans med-sammensvorne borgmestre til at se realiteterne i øjnene, droppe støtten til det femte spor og i stedet arbejde for en mere hensigtsmæssig linieføring af nybygningsløsningen. Desværre talte jeg for døve øren!

For at forstå min opfordring må vi se på den nuværende plan for nybygningsløsningen.

Fordi man skal bruge lokaltransport for at komme til og fra Køge Nord station, eller kan stå på toget allerede på den nuværende Køge station, er det uden større betydning, hvor i Køges omegn Køge Nord kommer til at ligge. I konsekvens heraf foreslår jeg den linieføring, der er vist med den grønne linie.

Banen passerer tæt forbi transportcenter Køge, i hvis nærhed stationen passende kan lægges. Fordi der ikke skal tages hensyn til eksisterende bebyggelse, kan der anlægges store parkeringspladser til "park-and-ride" pendlere ved stationen. Eller, som i den nuværende plan og vist på kortet, lægge Køge Nord, hvor den grønne linie skærer banen mellem Køge og Roskilde. Såvel blå som grøn linieføring undgår i vid udstrækning bebyggede områder med væsentlige besparelser til følge.

En grundlæggende ide med nybygningsløsningen er, at der skal være så få stop som muligt på linien, således at transporttiden minimeres. Det ville være formålstjenligt, om man kunne gøre noget tilsvarende for motorvejstrafikken. Og hvorfor skulle man ikke kunne det? I øjeblikket planlægges med en udvidelse af Køge Bugt motorvejen til fire spor i hver retning. Det kunne man spare sig, hvis man fjernede den gennemgående trafik ved anlæg af den sydlige del af Ring 5.

Ring 5 kunne begynde ved udfletningen vest for Køge og følge den grønne linie langs med jernba-

vælges. I radioavisen den 16. januar opfordrede hun derfor til "bare at komme i gang". I parentes bemærket kunne man måske bede hende udvise

nen for at støde til motorringvejene ved Tåstrup. Ring 5 bør begynde vest og syd for den nuværende udfletning for at forhindre trafikpropper på Køge Bugt motorvejen. Den kunne blive den foretrukne rute for transit gennem vestegnen og trafik til Nordsjælland. Den ville aflaste Køge Bugt motorvejen og nogle af de mest travle ringveje og udfletninger syd for København, så Køge Bugt motorvejens nuværende tre spor i hver retning mellem Greve og Køge kan dække mange pendleres og lokaltransportens behov i lang tid fremover.

Omkostningerne ved en kombineret bane og motorvej fra Køge vil sandsynligvis være lavere end omkostningerne ved at gennemføre den nu planlagte linieføring af nybygningsløsningen og udbygningen af Køge Bugt motorvejen. Og så ville vi slippe for fem år med trafikkaos på grund af broarbejde, med omlægning af veje, med ødelæggelse af boligområder og rekreative områder og med støjforurening.

For samfundet vil den kombinerede motorvej og bane være fremtidssikret og betyde mere gnidningsfri trafik på Sjælland. Derfor vil jeg på det kraftigste opfordre alle områdets engagerede borgmestre til at finde sammen om en ændret linieføring af nybygningsløsningen. Hvis alle står sammen om en bedre linieføring i stedet for at bekriige hinanden, er der håb om, at trafikstyrelsen og folketinget vil lytte.

Og skulle den kombinerede motorvej og bane ved den grønne linie blive for stor en mundfuld, så er den blå linie stadig en langt bedre udvej end den nuværende nybygningsløsning. Tag disse to alternative planer med til folketingets trafikudvalg og forlang at få den nuværende linieføring ændret til en af dem. Hvis alle kommuner står sammen, så kan det lykkes.

Kære borgmestre, find fælles fodslag!

Niels Christiansen
Egevej 25
2680 Solrød Strand

Dette dokument kan også udskrives fra:

<http://home20.inet.tele.dk/nchris/fodslag.pdf>

Efterskrift

Byplanlægger Torben Nøhr er efter eget udsagn i øjeblikket i dialog med Køge Kommune om ”de igangværende planer om placering af ny Køge Nord Station”. Jeg sendte følgende til Politiken, som dog valgte ikke at bringe det:

I Politikens ”Analyse” den 10. februar beskriver Torben Nøhr sin vision om 20 nye trafikterminaler inden år 2030. Han beskriver de nye terminaler som knudepunkter mellem offentlig transport og motorveje. Vil lægge dem i 5-6 km afstand fra bycentre, og forudser store parkeringspladser til ”park and ride”.

Jeg er meget enig, men netop derfor har jeg meget svært ved at se det visionære i den plan, som TN beskriver, at Køge har udarbejdet. Hvor motorvejen møder S-banen nord for Køge er der bestemt ikke plads til en trafikterminal. Det er der derimod halvvejs mellem Ølby Lyng og Lille Skensved. Det er i åbent land, det er lige op ad Køge Transportcenter og det er præcis, hvor infrastrukturkommissionen forudser, at der må bygges en motorring 5 fra Køge vest om Høje Tåstrup og videre til Nivå.

Den trafikprop, som TN korrekt beskriver nord for Køge, er ikke forårsaget af pendlere fra Køge, men er den naturlige konsekvens af, (1) at to motorveje løber sammen lige vest for Køge, og (2) at den eneste vej nordpå er den overbelastede Køge Bugt motorvej. Derfor bør motorring 5 påbegyndes snarest muligt og kobles på syd og vest for den nuværende sammenfletning, således at der bliver en mere direkte vej vest om København og til de københavnske motorringveje.

Visionen bliver komplet med højhastighedstog fra Femernbroen vest om Køge, som TN foreslår, men i en bue langs med motorring 5 og derfra videre mod Ny Ellebjerg Station. Banen kommer væk fra boligområderne langs Køge Bugt og rekreative områder, og motorring 5 tager trykket af Køge Bugt Motorvejen, som sikkert ikke behøver at blive udvidet. Pendlere fra Køge og områderne langs Næstvedbanen kan tage toget videre fra Køge til trafikcenteret og derfra til København.

Kan du se det visionære i det, Torben Nøhr?