

Fire udfordringer, én samlet løsning!

1. udkast

Med dette notat opfordres folketingets trafikudvalg til at arbejde for, at "Lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted" og beslutningen om udvidelsen af Køge Bugt motorvejen tages op til revision og koordineres med hinanden og med infrastrukturkommissionens anbefalinger.

Der er fire store udfordringer til trafikplanlægningen omkring hovedstaden i den nærmeste fremtid. Flaskehalse på Køge Bugt motorvejen planlægges afhjulpet ved at tilføje to spor på strækningen fra Greve syd til udfletningen ved Køge

Kapacitetsmangel på jernbanen har ført til "Lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted". Loven afsætter en kvart milliard kroner til VVM undersøgelser af to løsninger, kaldet femtesporsløsningen og nybygningsløsningen.

Behovet for at mindske forureningen, specielt fra biltrafik, spiller sammen med ønsket om generelt at beskytte miljøet en stadig større rolle. Endelig forstærker nedslidt materiel og risikoen for terror behovet for at øge sikkerheden, så kritisk transport kan gennemføres selv i krisesituationer.

Infrastrukturkommissionens rapport, beslutningen om at bygge Femernbroen, de øgede krav om beskyttelse af miljøet og ønsket om bedre transportsikkerhed har ændret grundlaget for loven og for udvidelsen af Køge Bugt motorvejen.

Derfor foreslår dette notat en samlet løsning af alle fire udfordringer:

1. Flaskehalse på Køge Bugt motorvejen.
2. Jernbanekapaciteten København-Ringsted.
3. Miljøhensyn.
4. Transportsikkerhed.

1. Køge Bugt Motorvejen

Ifølge vejdirektoratets tal fra 2006, var biltrafikken opgjort i årsdøgnstrafik (ÅDT) på motorvejene omkring Køge:

	ÅDT ialt	Heraf lastbiler
Vestmotorvejen	38.800	4.200
Sydmotorvejen	35.900	2.700
Køge Bugt Motorvejen ved Ølby	89.700	
Køge bugt motorvejen ved Hundige	101.300	9.400

Som det ses, hidrører mere end halvdelen af trafikken på Køge Bugt motorvejen fra Vest- og Sydmotorvejene. Trafikken derfra er fordoblet over ti år, forventes fortsat at stige og vil øges

yderligere, når Femernbroen står færdig. Pendlertrafikken til København fra Stevn, Køge og Solrød er derimod faldet med 2,6 % fra 1993 til 2005.

Det er altså transittrafikken, der giver kapacitetsproblemerne og er årsagen til, at pendlere fra Køge Bugt området sidder i bilkøer hver morgen og aften. Når den planlagte udvidelse af motorvejen kan være færdig, vil transittrafikken allerede være øget så meget, at der er nye kapacitetsproblemer.

Men ifølge rapporten fra infrastrukturkommissionen vil der om få år være behov for en motorvej (Motorring 5 – M5) som anlægges i transportkorridoren fra Køge, vest om Høje Tåstrup og videre til Nivå. Hvis vi erkender dette behov og bygger den sydlige del nu, kan trafikken på Køge Bugt motorvejen reduceres så drastisk, at behovet for at udvide motorvejen forsvinder.

For at M5 kan realiseres som en ægte ringvej, må den nødvendigvis kobles på Vest- og Sydmotorvejene, før de når sammenfletningen ved Køge. Desuden må den forbindes til motorvejene i hovedstadsområdet på en sådan måde, at der kan ske en reel aflastning af Køge Bugt motorvejen.

På kortbilagene er den foreslåede linieføring for Motorring 5 vist med grønt. Den følger oplægget fra infrastrukturkommissionen og er placeret i den allerede reserverede transportkorridor.

Fordi M5 ikke skal betjene det område, den løber igennem, er der ikke behov for mange til- og frakørsler. Derved billiggøres anlægget, og derved bliver vejen i stand til at fungere som en effektiv omkørsel til hurtig transit og aflastning af Køge Bugt motorvejen.

I første fase slutter M5 ved Holbækmotorvejen, hvor den forventes at kunne sammenbygges med den nuværende tilkørsel. En forgrening ved Torslunde fører mod øst til Motorring 4.

2. Jernbanekapaciteten

De fleste iagttagere uden for Greve og Solrød er overbevist om, at nybygningsløsningen over Køge bliver valgt. Det betyder en væsentlig forringelse af miljø, rekreative områder og mulighed for byudvikling langs Køge Bugt, og det medfører støj-

gener, som er dyre at begrænse. Alt sammen fra en jernbane, som ingen beboere i området mellem Køge og Ny Ellebjerg station får glæde af.

Men nybygningsløsningen har sine klare fordele. Den etablerer en omkørsel, som aflaster jernbanen over Roskilde og har væsentligt større kapacitet end alternativet. Samtidig danner den basis for en højhastighedsbane til Femernbroen.

Desværre giver den nuværende linieføring af nybygningsløsningen det problem, at den fører al togtrafik over København. Transport til og fra Nordsjælland vil fortsat gå over Københavns hovedbanegård og skabe nye kapacitetsproblemer, ikke mindst når transittrafikken fra Norge og Sverige skal til og fra Tyskland via Femernbroen.

Den logiske løsning er at placere nybygningsløsningen, så den nogenlunde uhindret kan udbygges til at nå Helsingør og den bro, som før eller siden kommer til at forbinde Helsingør og Hålsingborg.

Hvad er så mere naturligt end at lade den nye banestrækning og M5 løbe parallelt fra Køge og frem til forbindelsen med trafiksystemet i hovedstadsområdet?

Den fælles linieføring forenkler projektering og anlæg og reducerer anlægsomkostningerne. Samtidig undgås årelange trafikomlægninger langs Køge Bugt motorvejen. Endelig slipper beboerne langs Køge bugt for de gener, som den hidtidige linieføring af nybygningsløsningen vil give.

På kortbilagene er den ændrede linieføring af nybygningsløsningen fra København til Ringsted vist med den blå linie. De punkterede blå linier viser, hvordan banen i syd kan forlænges mod Næstved og Femernbroen og i nord mod Helsingør sammen med M5. Endelig vises en mulig forbindelse til godsterminalen ved Høje Tåstrup.

3. Miljø

En trafikterminal er en facilitet, hvor bilister kan stille bilen og fortsætte med offentlig transport eller køre videre som passagerer i andre biler. Trafikterminalen tilbyder let adgang til offentlig transport og parkering. Formålet er at reducere biltrafikken og derved beskytte miljøet og reducere forureningen. Samtidig afhjælpes trafikproblemerne i byerne, i dette tilfælde København.

Kortbilagene viser forslag til to trafikterminaler, markeret som gule felter. Den nordlige terminal mellem Høje Tåstrup og Hedehusene giver via en

ny station "Hedehusene" adgang til såvel nybygningsløsningen som S-tog og regionaltoget foruden den nordlige gren af M5 og Holbækmotorvejen.

Den sydlige terminal vest for Køge giver adgang til nybygningsløsningen og M5 og støder op til transportcenter Køge, som derved bliver integreret med trafikterminalen. Gennem sporudvidelsen via Ølby station til Køge er der en lidt omstændelig forbindelse til S-tog, men det kan overvejes at omlægge S-togslinien til at gå forbi trafikcenteret.

Hvis mange pendlere fra syd og vest ønsker at tage S-tog mod København, kan man i stedet vælge at etablere en supplerende trafikterminal og S-station ved Køge, hvor Køge Bugt motorvejen er tæt på S-togslinien, og hvor der kan anlægges tilstrækkelig parkering.

4. Transportsikkerhed

Vort samfund er mere afhængigt af et effektivt transportsystem end nogensinde før. Sabotage mod jernbanen mellem Roskilde og København ville have uoverskuelige konsekvenser for forsyningerne til København.

Fejl i signalsystemer, nedfaldne køreledninger, mistænkelige kufferter på stationer eller i togvogne kan betyde langvarige forsinkelser. Det samme kan en væltet tankvogn på Køge Bugt motorvejen.

Derfor vil behovet for alternative transportveje øges væsentligt i årene fremover. På Østsjælland kan dette behov tilgodeses gennem etablering af en kombineret Motorring 5 og jernbane i god afstand fra eksisterende anlæg. Kortbilagene viser, hvordan sikkerheden kan øges dramatisk ved at skabe betydelig redundans i transportvejene, samtidigt med at de to kapacitetsproblemer løses.

Anbefaling

Ved at gennemføre de foreslåede trafikforbedringer som en samlet løsning, opnås:

1. Fremtidssikring til år 2030 og grundlag for videre udbygning i efterfølgende år.
2. Hurtig og effektiv transit for både bil og bane.
3. Transportsikkerhed gennem redundante transportkanaler.
4. Basis for højhastighedstog til Tyskland via Femernbroen.
5. Basis for videreføring af motorvej og bane til Nordsjælland uden om København.
6. Reduceret miljøbelastning fra biltrafik ved anlæg af trafikterminaler.

7. Reduceret trafik på Køge Bugt motorvejen.
8. Beskyttelse af miljø og beboelser langs Køge Bugt.

Det anbefales derfor trafikudvalget at arbejde for, at ”Lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted” og beslutningen om udvidelsen af Køge Bugt motorvejen tages op til revision i folketinget.

Ved revisionen af plan og lov bør de to anlæg koordineres og samordnes med infrastrukturkommissionens oplæg under hensyntagen til miljø og transportsikkerhed.

Nærværende notat skitserer en løsning, som adresserer alle de fire, store udfordringer til trafikplanlægningen omkring hovedstaden. Jeg opfordrer trafikudvalget til at bruge den.

18. april 2008

Niels Christiansen
Egevej 25
2680 Solrød Strand
nchris@tdcspc.dk

Bilag

Kortbilag 1

Oversigtskort over hele anlægget.

Kortbilag 2

Sydlig linieføring og tilslutninger til eksisterende anlæg.

Kortbilag 3

Nordlig linieføring og tilslutninger til eksisterende anlæg.

Supplerende bemærkninger

Slaget om linieføringen

Da jeg for ca. to år siden først engagerede mig i debatten om København-Ringsted banen, var det, fordi jeg allerede dengang forudså, at nybygningsløsningen ville blive valgt.

Ligesom flertallet af borgerne langs Køge Bugt frygtede jeg de varige ulemper, som nybygningsløsningens planlagte linieføring (kortbilagens røde linie) ville medføre. På grund af disse ulemper iværksatte borgere og senere borgmestre en kampagne for at påvirke beslutningstagerne til at vælge femtesporsløsningen over Høje Tåstrup.

Jeg anså femtesporsløsningen for at være det ringeste alternativ og håbede, at hvis jeg kunne få alle kommuner til at enes om en alternativ linieføring af nybygningsløsningen, så kunne folketingets flertal påvirkes til at vælge den.

Den løsning, jeg dengang foreslog, er illustreret ved en cyklamen linie på kortbilagene. Løsningen ville give en række fordele:

- De varige ulemper for boligområderne langs Køge Bugt blev elimineret.
- De mange ulemper for trafikken under anlægsarbejdet blev elimineret.
- Fordi banen skulle anlægges i åbent land blev omkostningerne reduceret.

Gennem indlæg i lokalaviser, udgivelse af en pjecce og deltagelse i borgermøder og generalforsamlinger søgte jeg opbakning til mine synspunkter, men forgæves. Alle i lokalområdet stod fast på, at når VVM undersøgelserne afsluttes, så vil folketinget vælge femtesporsløsningen, fordi den er langt billigere.

Efter næsten to års kamp opgav jeg i efteråret 2007 at overbevise borgere og kommuner om det rigtige i mine synspunkter.

Infrastrukturkommissionen

Da rapporten fra infrastrukturkommissionen udkom i efteråret 2007, blev debatten om banen genoptaget i lokalpressen for en stund. Her afviste Greves og Solrøds borgmestre enhver tale om at skifte standpunkt. De henviste til, at beslutningen om at foretage to VVM undersøgelser og derefter vælge løsning ikke stod til at ændre. Og

de fastholdt, at naturligvis ville femtesporsløsningen blive valgt.

Men jeg fandt, at kommissionens rapport åbnede nye perspektiver. For det første afslørede den, at der også er kapacitetsproblemer mellem Roskilde og Ringsted. Problemer, som femtesporsløsningen ikke løser.

For det andet forudså rapporten nogle transportbehov mellem områderne syd og nord for København, som hverken en udvidelsen af Køge Bugt motorvejen eller nogen af linieføringerne for København-Ringsted baneudvidelsen ville tilgodese.

Derfor udgav jeg et notat, som jeg kaldte ”Fælles fodslag om Nybygningsløsningen”. Med notatet gjorde jeg et sidste forsøg på at få kommunerne til at indse, at hvis de ikke nåede til enighed, så ville de fraskrive sig enhver indflydelse på, hvordan banen blev anlagt. Jeg håbede, at notatet kunne anspore dem til at nå til enighed og forelægge et kompromisforslag for trafikudvalget.

Notatets forslag tog udgangspunkt i det fordelagtige i at kombinere den foreslåede Motorring 5 med nybygningsløsningen i et parallelt forløb gennem de reserverede transportkorridorer. Men notatet havde et lokalt tilsnit, fordi det i første omgang kun havde Solrød og Greve kommuner som målgruppe.

Notatet blev alligevel sendt til ni kommuner, to regioner, trafikstyrelsen og folketingets trafikudvalg. Reaktionen var larmende tavshed, undtagen fra trafikministeriet, som i et svar til trafikudvalget vender de af mine argumenter, som ikke ignoreres, og anslår en beslutning om ændring af linieføringen til i bedste fald at medføre en forsinkelse på to år.

Imidlertid viste en henvendelse til trafikstyrelsen, at der ved udgangen af februar 2008 kun var brugt ca. 20 % af bevillingen til VVM undersøgelser. Der er altså 200 millioner kroner og mindst halvdelen af de to år til rådighed, hvis man vælger en anden linieføring.

Nok så væsentligt er, at mit forslag til linieføring løber gennem åbent land. Det gør det muligt at gennemføre anlægget hurtigere, end det er praktisk muligt i de bynære områder. Derfor kan en færdige bane med den ændrede linieføring meget vel stå færdig lige så hurtigt, som en bane med linieføring efter loven om jernbanen ville kunne.

Et sidste forsøg

Da det ikke lykkedes at få kommunerne til at forlade deres fastlåste positioner, besluttede jeg at søge foretræde for folketingets trafikudvalg. Derfor udarbejdede jeg det forslag til linieføring, som fremgår af kortbilagene.

Hvor mine tidligere forslag fokuserede på at fjerne ulemperne for beboerne langs Køge Bugt, har dette sidste forslag et regionalt sigte. Det foreslår en løsning, der giver de betydelige fordele, som er opregnet ovenfor i min anbefaling. Så mange fordele kan kun opnås ved en samlet løsning.

Selv om det skulle tage et år eller to mere at gennemføre dette forslag, så er disse fordele efter min mening værd at vente på.

Det understreges, at den skitserede linieføring kun er et forslag. Landskabelige, erhvervsmæssige og miljømæssige hensyn kan naturligvis ændre den, når der skal ske detailprojektering. Men den skitserede linieføring er med omhu udformet uden bratte sving for at tillade højhastighedstog. Netop kravet om, at banen skal tillade højhastighedstog, begrænser mulighederne for at ændre linieføringen væsentligt.

Foruden at forelægge dette forslag for trafikudvalget den 27. marts 2008 har jeg besluttet også at forsøge at vække interesse for det i landsdækkende medier som aviser og TV.

Med disse tiltag håber jeg, at det vil lykkes at få folketinget til at tage loven og beslutningen om udvidelse af Køge Bugt motorvejen op til revision. Vore efterkommere har krav på, at vi efterlader dem den bedst mulige løsning.