

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 8. maj 2008
J. nr. 004-U18-000426
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 14. april 2008 stillet mig følgende spørgsmål 460 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 460:

Ministeren bedes kommentere henvendelse af 14. april fra Trafikgruppen v. Ove Dyrkilde vedrørende trafikbetjeningen mellem Køge og Roskilde, jf. TRU alm. del – bilag 281.

Svar:

Henvendelsen fra Trafikgruppen af 14. april 2007 er delt op på 5 forslag, som jeg godt vil kommentere i den givne rækkefølge.

1. To benet strategi for udbygning af jernbanen

I øjeblikket undersøges to forskellige alternativer til udvidelse af banekapaciteten mellem København og Ringsted: anlæg af en ny bane mellem København og Ringsted via Køge samt udbygning af den bestående bane i form af et ekstra spor mellem København og Høje Taastrup den såkaldte 5. sporsløsning.

En udvidelse af banekapaciteten på strækningen København-Ringsted tjener flere formål. Den skal muliggøre en forbedring af pendlertrafikken på Sjælland, herunder lokaltrafikken mellem København og Roskilde samt stationerne på Nordvestbanen. Den skal også give mulighed for bedre og hurtigere landsdelsforbindelser mellem København og Fyn/Jylland, og den skal endelig give kapacitet til banegodstrafik, som især omfatter transitgodstog mellem Sverige og Tyskland.

VVM analyserne gennemføres med henblik på valg af én af løsningerne i efteråret 2009, men ikke begge.

Hvis man vælger en nybygningsløsning over Køge vil den samlede kapacitetsforøgelse blive så stor, at der ikke i overskuelig fremtid vil være brug for også at udvide kapaciteten på den bestående bane. Alle stationer på den bestående bane vil få en fordel ved at blive aflastet for den gennemkørende trafik.



Med de prognoser som indgår i beslutningsgrundlaget for den faste forbindelse over Femern Bælt, forudsættes den internationale godstrafik i fremtiden at omfatte to tog pr time og retning. Disse godstog kan med fordel benytte en ny bane København – Ringsted og derved føre godstrafikken uden om de tæt bebyggede områder, og reducere støjbelastningen for de mange naboer til den bestående bane. Også lyntog samt internationale tog, som ikke standser i Roskilde, vil naturligt benytte en ny hurtigere bane over Køge. Med den nye bane ventes 4 tog pr time og retning at falde bort fra strækningen mellem København og Roskilde - hvilket kapacitetsmæssigt svarer til omkring 6 tog i timen. Den frigjorte kapacitet vil kunne benyttes til at øge togtrafikken lokalt mellem København og Roskilde hhv. stationer på Nordvestbanen. En ny bane giver således forbedringer både til Køge området og Sydsjælland samt stationer langs den bestående bane.

Hvis man vælger en 5. sporsløsning opnås kun en mindre kapacitetsudvidelse, som ikke muliggør de ovennævnte forbedringer.

2. Styrkelse af motorvejsnettet samt tværgående vejprojekt

I henvendelsens pkt. 2 foreslår Trafikgruppen, at Holbækmotorvejen og Køge Bugt Motorvejen forbindes med en højklasset vej, og at der skabes vejforbindelse til Køge Havn, samt en vejforbindelse til Roskilde Lufthavn.

Med henblik på udbygningen af motorvejsnettet omkring Roskilde og Køge kan jeg oplyse, at der er iværksat initiativer med henblik på at forbedre trafikafviklingen.

Holbækmotorvejen udbygges mellem Fløng og Roskilde Vest fra 4 til 6 spor på en 11 km lang strækning fra Kallerupvej i Fløng til Lindeborgvej sydvest for Roskilde. Åbningsåret er 2013. Udbygningen vil afhjælpe de problemer, der er med fremkommeligheden omkring Roskilde i myldretiden.

Køge Bugt Motorvejen er ved at blive udbygget til 8 spor på den nordlige strækning mellem Hundige og Greve Syd. Dette anlægsarbejde afsluttes i år. I direkte forlængelse af dette udbygningsprojekt er der på strækningen mellem Greve Syd og sammenfletningen ved Køge igangsat en VVM-undersøgelse for en evt. udbygning fra 6 til 8 spor med henblik på en politisk stillingtagen til projektet. VVM-undersøgelsen afsluttes i slutningen af 2009.

Rute 6 Køgevej, som er en statsvej, forbinder Roskilde og Køge. Der er ingen aktuelle planer om at udbygge denne vejstrækning. I tilknytning til udbygning af Holbækmotorvejen vil tilslutningsanlægget ved Køgevej blive ændret, for at undgå tilbagestuvning af biler på parallelramperne og motorvejen i myldretiden. I den anden ende af Køgevej/Cordozavej er der i dag fuld tilslutning til Køge Bugt Motorvejen ved tilslutningsanlæg 31.



Med hensyn til vejforbindelse til Roskilde Lufthavn er der i dag en direkte vejforbindelse fra Køgevej via Lufthavsvej til lufthavnen.

I Infrastrukturkommissionens betænkning er peget på, at en højklasset vej i Ring 5 korridoren fra Køge til Helsingør på meget langt sigt vil kunne lede trafikken rundt om hovedstaden og aflaste indfaldskorridorerne.

Der er ikke taget politisk stillingtagen til en vejforbindelse i Ring 5 korridoren. En sådan forbindelse vil - på linje med en række andre vejprojekter i tilknytning til statsvejene - indgå i overvejelserne i forbindelse med udarbejdelse af investeringsplanen.

3. Bedre trafikale adgang til Køge havn

I henvendelsens pkt. 3 foreslås en bedre trafikale adgang til Køge Havn, og at betjeningen af Køge Havn bør indgå i alle overvejelser omkring trafikløsninger i området.

I dag er der en direkte vejforbindelse, uden om byområdet, fra havnen til Køge Bugt Motorvejen og til Skandinavisk Transport Center. I tilknytning til VVM-undersøgelsen for en udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve S og Køge gennemføres trafikberegninger bl.a. med henblik på vurdering af trafikbelastning, udformning af rampeanlæg ved motorvejstilslutningerne mm. Vejtrafikken fra Køge Havn og Skandinavisk Transport Center vil indgå i disse trafikberegninger.

Afslutningsvis vil jeg pege på, at det med finansloven for 2008 blev besluttet at udvide forsøget med modulvogntog. Det er 22. april 2008 aftalt, hvordan aftalen skal udmøntes. Med udmøntningsaftalen er der sat navne på de havne og transportcentre, som tilbydes at komme med i det udvidede forsøg. Køge Havn indgår blandt havnene i udmøntningsaftalen.

4. Udbygning af Roskilde lufthavn

Roskilde Lufthavn fik i efteråret 2006 tilladelse til at udvide beflyvningen samt tilladelse til at forlænge den ene bane. Tilladelsen blev givet dels af HUR i form af en tillægsregionplan med tilhørende VVM-redegørelse samt af Roskilde Amt i form af en miljøgodkendelse. Statens Luftfartsvæsen har deltaget i HUR's arbejde med udarbejdelse af tillægsregionplan med tilhørende VVM-redegørelse sammen med Roskilde Amt samt Københavns Lufthavne A/S.

Afgørelserne blev efterfølgende påklaget til Naturklagenævnet samt til Miljøklagenævnet. Klagerne er rejst af en bl.a. række borgere, lokalforeninger samt omliggende kommuner.

Naturklagenævnet har i februar 2008 afgjort, at HURs beslutning skal omgøres på grund af retlige mangler i forbindelse med udarbejdelsen af regionplantil-



lægget, og har dermed henvist sagen til fornyet behandling ved Miljøcenter Roskilde.

Side 4/3

Det er således ikke muligt for Københavns Lufthavne A/S at iværksætte udvidelsen af Roskilde Lufthavn, før der er truffet endelig afgørelse i sagen.

5. Rettidig omhu

Jeg tror alle kan være enig i ønsket om rettidig omhu.

Med venlig hilsen

Carina Christensen