



Høje-Taastrup Kommune

Trafikudvalget
Christiansborg
1240 København K

BORGMESTEREN

Høje-Taastrup Kommune
Bygaden 2
2630 Taastrup
Tlf: 4359 1000
www.htk.dk

Dir.tlf.: 4359 1845
Email: Byraadscenter@htk.dk

24. november 2008

Vedrørende udvidelsen af banekapaciteten mellem København og Ringsted

Vi er 9 kommuner, der sammen foretrækker 5. sporet frem for nybygningen. Vi er enige om, at valget skal falde på den løsning, der trafikalt og økonomisk er bedst – og som giver det mindste tab af natur- og kulturværdier.

Vi har den 27. november foretræde for Trafikudvalget.

Vi har den 2. oktober 2008 haft lejlighed til for transportminister Lars Barfoed at præsentere flere af de spørgsmål, der kræver en belysning for at kunne vurdere 5. sporet og nybygningen som løsning på kapacitetsproblemet mellem København og Ringsted. Vores baggrund for at stille spørgsmålene er, at de miljøreddegørelser, der er i høring, ikke giver ordentlige svar på spørgsmål om fremtidige kapacitetsbehov, rejsetider, samfundsøkonomien, løsningernes påvirkning af natur- og kulturværdier. Vi finder, at det er spørgsmål, der er helt afgørende at få besvaret for at kunne vurdere de to løsninger.

De spørgsmål, vi skriftligt har stilet til transportminister Lars Barfod, er:

1. Kan det oplyses, hvor stor en passagerfremgang i forhold til i dag, der skal til, for at 5. sporsløsningens kapacitet ikke kan dække behovet, når der både medtages togkapacitet og passagerkapacitet?
2. Hvordan forklares den store forskel i værdifastsættelse af henholdsvis nybygningsløsningens og 5. sporsløsningens billetindtægter og rejsetidsgevinster, som er anført i de samfundsøkonomiske beregninger i VVM-undersøgelserne i 2008?
3. Hvad kommer det til at koste at kompensere for grundløsningen for nybygningens påvirkning af miljøet, rekreative områder, landskabsværdier og kulturhistoriske værdier?

Medsendt følger begrundelserne for spørgsmålene plus faktaark.

Udvidelsen af banekapaciteten mellem København og Ringsted er en stor investering, og prisforskellen mellem de to løsninger er stor og givetvis større, end det fremgår af miljøreddegørelserne. De endelige miljøreddegørelser og senere beslutningsgrundlaget skal bygge på en intention om at kunne sammenligne de to løsninger. Investeringens størrelse og de andre store, uløste infrastrukturproblemer taget i betragtning, har vi et fælles ansvar for, at man er sikker på, at den valgte løsning er den bedste trafikalt og økonomisk – med det mindste tab af natur- og kulturværdier.

Fortsættes....

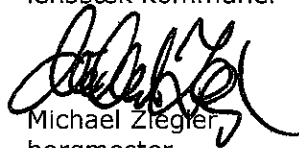
Sagsbehandler

Doknr.
2210107

Journalnr.
01.00.00

Vi ser frem til ved foretrædet at præsentere, hvordan og hvorfor de foreliggende miljøredegørelser er utilstrækkelige som grundlag for at sammenligne de to løsninger.

På vegne af Greve, Holbæk, Høje-Taastrup, Ishøj, Lejre, Odsherred, Roskilde Solrød og Vallensbæk kommuner



Michael Ziegler
borgmester



Vedrørende henvendelse til transportministeren med spørgsmål til miljøredegørelserne for udvidelsen af jernbanekapaciteten København-Ringsted

Spørgsmål 1

<i>Spørgsmål</i>	Kan det oplyses, hvor stor en passagerfremgang i forhold til i dag, der skal til, for at 5. sporsløsningens kapacitet ikke kan dække behovet, når der både medtages togkapacitet og passagerkapacitet?
<i>Skriftlig begrundelse</i>	<p>I Trafikstyrelsens Trafikplan for jernbanen 2008 til 2018 fra maj i år fremgår det, at behovet for kapacitet mellem København og Roskilde maksimalt i 2018 vil være på mellem 12-17 persontog i timen i myldretiden, og så er Femern Broen medtænkt. Det behov kan 5. sporsløsningen dække. I Trafikplan for jernbanen 2008-2018 er det anført, at det normale er, at selv om en banestræknings maksimale kapacitet med antal tog i timen er nået, så vil der stadig være mulighed for at udvide passagerkapaciteten ved at sætte flere vogne på togene.</p> <p>Dertil kommer, at godstogskapaciteten på 2 tog i timen i myldretiden evt. kan anvendes til passagertog.</p> <p>Med hensyn til anvendelsen af nybygningens ekstracapacitet kommer Trafikstyrelsen med følgende vurdering: <i>Nybygningsløsningen vil alt andet lige skabe mere banekapacitet, end der er brug for i 2017. Det er derfor allerede nu hensigtsmæssigt at analysere hvad den eventuelle overkapacitet i givet fald skal anvendes til.</i></p> <p>Kilde: Terminalforhold ved København – Idékatalog, september 2008</p>

Spørgsmål 2

<i>Spørgsmål</i>	Hvordan forklares den store forskel i værdifastsættelse af henholdsvis nybygningsløsningens og 5. sporsløsningens billetindtægter og rejsetidsgevinster, som er anført i de samfundsøkonomiske beregninger i VVM-undersøgelserne i 2008?
<i>Skriftlig begrundelse</i>	<p>I de samfundsøkonomiske beregninger Miljøredegørelse 1, side 81, fastsættes billetindtægterne for 5. sporsløsningen til 848 mio. kr. mens billetindtægterne for nybygningsløsningen sættes til 4.430 mio. kr.</p> <p>I de samfundsøkonomiske beregninger Miljøredegørelse 1, side 81, fastsættes rejsetidsgevinsterne for 5. sporsløsningen til 2.009 mio. kr. mens rejsetidsgevinsterne for nybygningsløsningen sættes til 7.769 mio. kr.</p> <p>Samlet set er indtægterne for nybygningsløsningen 12.857 mia. kr. mens man i 5. sporsløsningen kun kan regne med indtægter for 2.583 mia. Kr.</p> <p>Indtægterne for nybygningsløsningen er steget med 7.697 mia. kr. fra Strategianalysen i 2005 til miljøredegørelserne i 2008.</p>

Spørgsmål 3

<i>Spørgsmål</i>	Hvad kommer det til at koste at kompensere for grundløsningen for nybygningens påvirkning af miljøet, rekreative områder, landskabsværdier og kulturhistoriske værdier?
<i>Skriftlig begrundelse</i>	<p>I VVM-undersøgelserne fremlægges økonomien i de to grundløsninger til udvidelsen af banekapaciteten mellem København og Ringsted. Grundløsningen betegner den billigste løsning, som opfylder alle normer, krav og lovgivning, uden der er taget tilstrækkeligt hensyn til de væsentligste anker fra borgere og myndigheder.</p> <p>I 1998 blev prisen på nybygningsløsningen sat til 9 mia. kr. I den pris indgik en mellemmodel i forhold til miljøsikring. I Strategianalysen fra 2005 blev prisen sat til 6,5 mia. kr. med en minimumsmodel i forhold til miljøsikring.</p> <p>Der arbejdes med 3 niveauer. Niveau 1 er grundløsningen. På niveau 2 imødekommes væsentligste anker fra borgere og myndigheder, og niveau 3 er et alternativ med et højt ambitionsniveau for jernbanens placering i forhold til omgivelserne.</p> <p>Kilde: Strategianalyse København-Ringsted, 2005 s. 10</p> <p>If. VVM-undersøgelsen vil grundløsningen for nybygningen påvirke naturområder, faunaen, en række visuelle forhold, kulturhistoriske værdier, rekreative områder, grund- og drikkevand. Derudover vil en ny bane blive ført gennem fredede og beskyttede områder.</p> <p>I modsætning til i Strategianalysen København-Ringsted, 2005, er de mulige tilvalgs løsninger i forhold til grundløsningerne for 5. sporet og nybygningen ikke prissatte i VVM-undersøgelserne.</p>

GREVE KOMMUNE
HOLBÆK KOMMUNE
ODSHERRED KOMMUNE

HØJE-TAASTRUP KOMMUNE
LEJRE KOMMUNE
SOLRØD KOMMUNE

ISHØJ KOMMUNE
ROSKILDE KOMMUNE
VALLENSBÆK KOMMUNE

FAKTAARK OM MYTER OM 5. SPORSLØSNINGEN OG NYBYGNINGSLØSNINGEN

Jernbanekapaciteten på den centrale jernbanestrækning mellem København og Ringsted er fuldt udnyttet. Der er enighed om, at kapaciteten skal øges, så der kan køre flere tog, og passagererne kan få kortere rejsetider.

To modeller er i spil: Etablering af et nyt spor via Køge eller udvidelse med et 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup.

Der er gennemført VVM-undersøgelse på begge løsninger, og undersøgelserne er i høring frem til december 2008.

Den endelige politiske beslutning om valg af løsning skal tages efteråret 2009.

Det nye spor vil minimum koste 9 mia.kr., mens et 5. spor vil koste omkring 4 mia. kr.

I 15 år har kapacitetsudvidelsen mellem København og Ringsted været drøftet. Efteråret 2009 skal der tages beslutning. Skal det være 5. sporet mellem København og Høje Taastrup, eller skal det være nybygningen mellem København og Ringsted via Køge?

I debatten for og imod de to løsninger er der kommet fejlopfattelser i spil, som er ved at sætte sig som sandheder, selv om det snarere er myter. Løsningen af kapacitetsproblemet mellem København og Ringsted kan komme til at koste et tocifret milliardbeløb. Beslutningsgrundlaget må ikke være en blanding af fejlopfattelser, halve formodninger og fakta.

Myter, der er i spil:

- En Femern Bro gør det nødvendigt med nybygningsløsningen.
- 5. sporsløsningens kapacitet er opbrugt med det samme.
- Nybygningsløsningen er en forudsætning for en rejsetid på en time mellem København og Odense.
- Med nybygningsløsningen kan vi få højhastighedstog til Berlin.
- 5. sporsløsningen medfører kaos for de rejsende i 5 år.
- Nybygningsløsningen får ingen alvorlige konsekvenser for natur og kultur.
- Nybygningsløsningen er den samfundsøkonomiske bedste investering.

FØRSTE MYTE:

EN FEMERN BRO GØR DET NØDVENDIGT MED NYBYGNINGSLØSNINGEN

I år er Femern Broen blevet besluttet. Den forventes at stå klar 2018. I den forbindelse er det blevet sagt, at når Femern Broen er vedtaget, så giver det sig selv sig, at det er nybygningsløsningen, der vælges.

Fakta

Fakta er imidlertid, at ifølge Trafikstyrelsens prognoser i *Trafikplan for jernbanetrafikken 2008-2018 (maj 2008)*, så kan både kapaciteten på 5. sporet og nybygningen dække behovet. Det er blevet fremført, at med en Femern Bro vil mængden af transitgods stige i et omfang, så nybygningen er nødvendig. Af *Trafikplan for jernbanetrafikken 2008-2018* fremgår det, at selv uden nogen af løsningerne vil der være tilstrækkelig kapacitet mellem København og Roskilde til godstrafikken over Femern Broen.

GREVE KOMMUNE
HOLBÆK KOMMUNE
ODSHERRED KOMMUNE

HØJE-TAASTRUP KOMMUNE
LEJRE KOMMUNE
SOLRØD KOMMUNE

ISHØJ KOMMUNE
ROSKILDE KOMMUNE
VALLENSBÆK KOMMUNE

FAKTAARK OM DE SAMFUNDSØKONOMISKE BEREGNINGER FOR 5. SPORET OG NYBYGNINGEN

Jernbanekapaciteten på den centrale jernbanestrækning mellem København og Ringsted er fuldt udnyttet. Der er enighed om, at kapaciteten skal øges, så der kan køre flere tog, og passagererne kan få kortere rejsetider.

To modeller er i spil: Etablering af et nyt spor via Køge eller udvidelse med et 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup.

Der er gennemført VVM-undersøgelse på begge løsninger, og undersøgelserne er i høring frem til december 2008.

Den endelige politiske beslutning om valg af løsning skal tages efteråret 2009.

Det nye spor vil minimum koste 9 mia.kr., mens et 5. spor vil koste omkring 4 mia. kr.

SAMFUNDSØKONOMIEN I 5. SPORSLØSNINGEN OG I NYBYGNINGSLØSNINGEN 2005 OG 2008

I Miljøredegørelserne er grundløsningen for 5. sporet sat til at koste 4 mia. kr. og nybygningens grundløsning til kr. 9 mia. kr. Det samfundsøkonomiske resultat for 5. sporet og nybygningen (*Miljøredegørelse 1, side 81*) giver 5. sporet en intern rente på 1,8 pct. og nybygningen en intern rente på 5,8 pct. Jo højere intern rente, jo mere får samfundet ud af investeringen. Finansministeriets anbefaling er, at et projekt skal have en intern rente på 6 pct., for at investeringen samfundsøkonomisk er fornuftig.

I Trafikstyrelsens miljøredegørelser er de forventede indtægter og udgifter for de to løsninger fastsat med stor usikkerhed. Derfor er det tvivlsomt, om miljøredegørelserne giver en reel mulighed for at sammenligne samfundsøkonomien i de to løsninger.

TVIVL OM INDTÆGTERNES STØRRELSE

Sammenlignes de forventede indtægter for de to løsninger beskrevet i Trafikstyrelsens miljøredegørelser, så springer forskellen i øjnene. Nybygningsløsningen forventes at give en billetindtægt på 4,430 mia. kr. sammenlignet med 5. sporsløsningens 0,848 mia. kr. I 2005 foretog Trafikstyrelsen også en samfundsøkonomisk beregning af de to løsninger. Her blev nybygningens billetindtægt sat til 1,961 mia. kr., mens 5. sporets billetindtægt blev sat til 0,888 mia. kr. Fra 2005 til 2008 er nybygningens billetindtægter opskrevet med knap 2,5 mia. kr., mens 5. sporets billetindtægter i 2005 er nedskrevet med 0,040 mia. kr.

Billetindtægter	Nybygningen	5. sporet
Strategianalysen 2005	1,961 mia. kr.	0,888 mia. kr.
Miljøredegørelsen	4,430 mia. kr.	0,848 mia. kr.

I de samfundsøkonomiske beregninger medtages rejsetidsgevinster som en indtægt. I 2005 blev nybygningens rejsetidsgevinster sat til kr. 2,883 mia. kr., hvilket er omkring 1,5 mia. kr. højere end 5. sporets rejsetidsgevinst på 1,326 mia. kr. Den forskel på 1,5 mia. kr. mellem de to løsningers rejsetidsgevinster er i 2008 i Trafikstyrelsens miljøredegørelser vokset til en forskel på 5,760 mia.kr.

Rejsetidsgevinster	Nybygningen	5. sporet
Strategianalysen 2005	2,833 mia. kr.	1,326 mia. kr.
Miljøredegørelsen	7,769 mia. kr.	2,009 mia. kr.

TVIVL OM UDGIFTERNES STØRRELSE

Prisen på nybygningsløsningen er sat til at koste 9 mia. kr. Men i den pris er ikke medregnet alle omkostninger til anlæg. I miljøredegørelserne er beskrevet, hvordan nybygningen i et stort omfang påvirker både natur- og kulturinteresser. I prisen på 9 mia. kr. er der ikke medregnet miljøsikring. Den kan man ikke komme uden om, og det bliver en pris, der kan måles i mia. kr.

Københavns Hovedbanegård skal udvides, for at nybygningens kapacitet kan udnyttes. I prisen på 9 mia. kr. er medtaget 600 mio. kr. til en ombygning af Københavns Hovedbanegård. Den reelle pris på udbygningen af Københavns Hovedbanegård bliver mellem 1 og 3 mia. kr. Den pris fremgår af Strategianalysen fra 2005.

Som nybygningen er beskrevet i Trafikstyrelsens miljøredegørelser, så skal al godset via Køge. Derfor skal der anlægges en kombifragtterminal. Den er heller ikke medtaget i de samfundsøkonomiske beregninger.

Disse meromkostninger vil påvirke samfundsøkonomien i nybygningsløsningen og den interne rente.

HVILKEN LØSNING ER DEN SAMFUNDSØKONOMISK BEDSTE?

Forskellen mellem nybygningsløsningens og 5. sporsløsningens forventede indtægter og usikkerheden om nybygningsløsningens reelle anlægspris gør det vanskeligt at sammenligne de to løsningers interne rente. De foreliggende beregninger behøver en kritisk gennemgang, før der foretages en ny beregning af de samfundsøkonomiske gevinster og den interne rente.

En sammenligning af de to løsningers samfundsværdi skal også medregne, at der med 5. sporsløsningen frigives mindst 5 mia. kr., der kan anvendes til andre trafikinvesteringer eller alternativt til investeringer i sundhedsvæsenet.

GREVE KOMMUNE
HOLBÆK KOMMUNE
ODSHERRED KOMMUNE

HØJE-TAASTRUP KOMMUNE
LEJRE KOMMUNE
SOLRØD KOMMUNE

ISHØJ KOMMUNE
ROSKILDE KOMMUNE
VALLENSBÆK KOMMUNE

FAKTAARK OM 5. SPORETS OG NYBYGNINGENS PÅVIRKNING AF NATUR OG KULTUR

Jernbanekapaciteten på den centrale jernbanestrækning mellem København og Ringsted er fuldt udnyttet. Der er enighed om, at kapaciteten skal øges, så der kan køre flere tog, og passagererne kan få kortere rejsetider.

To modeller er i spil: Etablering af et nyt spor via Køge eller udvidelse med et 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup.

Der er gennemført VVM-undersøgelse på begge løsninger, og undersøgelse er i høring frem til december 2008.

Den endelige politiske beslutning om valg af løsning skal tages efteråret 2009.

Det nye spor vil minimum koste 9 mia.kr., mens et 5. spor vil koste omkring 4 mia. kr.

Formålet med VVM-undersøgelserne er bl.a. at få kortlagt, hvordan 5. sporet og nybygningen vil påvirke omgivelserne og miljøet.

Nybygningen har sammenlignet med 5. sporet store konsekvenser for miljø, fauna, kulturelle og rekreative interesser. Uanset valg af hjælpeforanstaltninger, som vil blive besluttet ved valg nybygningsløsningen, vil der være tale om vedvarende ødelæggelser.

Nybygningsløsningen kan komme i karambolage med en række love og EU-direktiver. Det gælder fx EU's habitatsdirektiv, EU's vandrammedirektiv, skovloven, naturbeskyttelsesloven, museumsloven samt bygningsfrednings- og bevaringsloven. Dertil kommer problemerne med at respektere arealfredningen og fredningen af dyre- og plantearter.

Her følger en opstilling af, hvordan grundløsningerne for henholdsvis 5. sporet og nybygningen vil påvirke visuelle forhold, naturforhold, kulturhistoriske interesser, rekreative interesser, grundvand og drikkevand.

Kilde: Miljøredegørelse 1, side 42-64.

1. VISUELLE FORHOLD

	5. sporsløsningen	Nybygningsløsningen
1.	Mellem Ny Ellebjerg Station og Vestvolden vil et femte spor bl.a. medføre en ny bro. Visuelle konsekvenser begrænsede.	De grønne områder ved Kulbanevej og Vigerslevparken gennemskæres af den nye bane.
2.	Ved Vestvolden kommer banen tæt på den oprindelige vold.	Nedrivning af dele af 3 boligblokke ved Vigerslev Allé.
3.	Ny bro og udvidelse af eksisterende tunneller og broer mellem Vestvolden og Høje Taastrup. Visuelle konsekvenser begrænsede.	Påvirkning af det fredede landskab ved Vestvolden og Avedøresletten.
4.	En jernbanebro mellem Høje Taastrup og Hedehusene.	Flere bygninger må flyttes i kolonihaverne i Brøndby, og noget af den oprindelige arkitektur går tabt.
5.	Flere steder på strækningen skal der opsættes støjskærme.	Området ved Vallensbæk Sø og Vallensbæk Mose påvirkes. Anlægget vil være fremtrædende.

	5. sporsløsningen	Nybygningsløsningen
6.		Banen passerer det landskabsmæssige værdifulde Karlslunde Skov og Firemileskoven. Oplevelsen af skoven påvirkes, i det banen deler området.
7.		Landskabets nuværende karakter ændres, især ved Solrød, fordi landskabet opdeles yderligere. Virksomheden begrænses på den øvrige strækning ved at lægge banen tæt på motorvejen.
8.		Banen passerer Jersie Mose, der har stor visuel og rekreativ værdi.
9.		En ny station planlægges anlagt mellem Egedesvej og Øsemaglevej. Den vil være en markant i landskabet.
10.		Banen anlægges på en høj dæmning ved transportcentret nær Køge Nord.
11.		Banen krydser de sårbare landskabselementer Køge Ås og Køge Å og vurderes at forstyrre det visuelle miljø.
12.		Banen vil ved Bjæverskov ligge højt og vil dermed opfattes som markant.
13.		Der anlægges en høj støttemur mod Køge Å, og den vil fra nord forringe den visuelle oplevelse af området.
14.		Der anlægges et udfletningsanlæg mellem Kværkeby/Fjællebro og Ringsted. Med en højde over 4 meter over det nuværende terræn vil det præge landskabet markant.

2. NATURFORHOLD

	5. sporsløsningen	Nybygningsløsningen
1.	Ved Vestvolden, der er spredningskorridor, vil det nye spor marginalt forøge den barrierевirkning, der allerede er i dag.	Barrierевirkningen i Vigerslevparken forøges af banen i den grønne kile. Området er spredningskorridor og flyvelinje for flagermus.
2.	Det skal vurderes, om der er mulighed for at etablere ledende beplantning ved Vestvolden, så flagermusene tvinges over togene.	Barrierевirkningen ved Vestvolden forøges. Området er spredningskorridor og flyvelinje for flagermus.

	5. sporsløsningen	Nybygningsløsningen
3.	Hvor flagermusegnede træer må fældes opsættes flagermuskasser.	Barrierevirkningen i Storevejleådal forøges. Der etableres nye vandhuller og nye flyvelinjer for flagermus.
4.	Der etableres nye vandhuller ved Store Vejleådal for at opretholde paddebestandene.	Banen ligger tæt på det beskyttede område Vallensbæk Mose, som er et levested for råvildt og fugle, og hvor flagermus søger føde. Der etableres nye vandhuller og nye flyvelinjer for flagermus.
5.	Jernbanebroen ved Baldersbrønde forventes kun i begrænset omfang at forøge den fysiske barriere i landskabet.	Banen vil også påvirke spredningskorridoren i Lille Vejleådal. Der etableres nye vandhuller og nye flyvelinjer for flagermus.
6.		Karlstup skov, der er levested for flagermus og padder, berøres.
7.		Der bygges en jernbanebro ved Karlstrup Møllebæk, så dyrene kan passere under banen.
8.		Der oprettes erstatningsområder for spids-snudet frø, springfrø, stor vandsalamander, markfirben og flagermus mellem Solrød og Kværkeby.
9.		15 vandhuller og søer mellem Solrød og Kværkeby nedlægges, reduceres eller afskæres. Der etableres erstatningsvandhuller og andre afhjælpende foranstaltninger.
10.		I Jersie Mose nedlægges og reduceres beskyttede områder, yngle- og rasteområder for padder. Der etableres erstatningsnatur, afværgeforanstaltninger og faunapassager for padder, flagermus og pattedyr.
11.		Der etableres faunapassager ved spredningskorridorerne Skensved Å og Slimminge Å.
12.		Spredningsmulighederne for padder og pattedyr herunder kronhjort, dådyr og rådyr, begrænses ved Høed Skov og Humleøre. Det er ikke muligt at etablere en faunapassage som kompensation.
13.		Flere spredningskorridorer og naturområder påvirkes mellem Kværkeby og Ringsted, fx et område ved Fjællebrøløbet og tre vandløb. Der vil ske en øget opsplining af levesteder for dyr og planter. Det afhjælpes ved at forbedre eksisterende faunapassager.

3. KULTURHISTORISKE INTERESSER

	5. sporsløsningen	Nybygningsløsningen
1.	Mellem Ny Ellebjerg Station og Baldersbrønde påvirkes kulturhistoriske interesser begrænset.	9 ud af 14 træhuse, der vurderes at være bevaringsværdi, nedrives. En del kan genopføres, andre skal flyttes permanent.
2.	Banen vil påvirke Vestvolden, som er et fredet fortidsminde, og løbe tæt på den eneste oprindelige voldende, som dog ikke påvirkes.	Banen vil medføre et brud i Vestvolden, der er et fredet fortidsminde.
3.	Kulturarvsarealet ved Kragehave Mark ved Baldersbrønde påvirkes af en bro for godstog.	Banen går gennem Brøndby Havebyer, der har en vis kulturhistorisk interesse. Tre havecirkler berøres. De kan genopføres på et nærliggende areal.
4.		Banen går gennem Vallensbæk Mose, der er udpeget som kulturarvsareal.
5.		Banen går gennem Vallensbæk Kirkes beskyttelseslinje. Banen vil påvirke udsynet til kirken i mindre grad.
6.		Banen går inden for kirkeomgivelseszonen ved Kildebrønde Kirke, hvilket påvirker udsynet fra motorvejen til kirken.
7.		Banen gennemskærer Karlstrup Møllebæk, der er udpeget som område med kulturhistoriske værdier.
8.		Ved den fredede sten-plankebro over Grevebækken kommer banen inden for en 100 meter beskyttelseszone. Broen vil være placeret mellem motorvej og bane.
9.		I landskabet omkring Solrød går banen gennem udkanten af et område med kulturhistoriske værdier, bl.a. med otte gravhøje.
10.		Banen berører kulturmiljøer ved Solrød Landsby. Påvirkningerne er begrænset.
11.		Banen berører kulturmiljøer ved Jersie Mose. Påvirkningerne er begrænset.
12.		En mindre del af det fredede areal ved Vittenbjerggård inddrages. Ændringen er i modstrid med fredningsbestemmelserne.
13.		Banen berører kulturmiljøer ved Lellinge Landsby. Påvirkningerne er begrænset.

	5. sporsløsningen	Nybygningsløsningen
14.		Banen berører kulturmiljøer ved Gammel Lellingegård. Påvirkningerne er begrænset.
15.		Banen berører kulturmiljøer ved husmandsbrugene ved Spanager. Påvirkningerne er begrænset.
16.		Kultursporene af en nedlagt jernbane vil blive påvirket mellem Kværkeby og Ringsted. Virkningen vurderes at være begrænset.
17.		Banen påvirker kulturmiljøet ved Bedstedes Gård i form af arealinddragelse. Virkningen vurderes at være begrænset.
18.		Banen påvirker kulturmiljøet ved Adams høj i form af arealinddragelse. Virkningen vurderes at være begrænset.
19.		Mellem Kværkeby og Ringsted nedrives fire bevaringsværdige bygninger.
20.		En række jord- og stendiger berøres mellem Ny Ellebjerg-Ringsted.

4. REKREATIVE INTERESSER

	5. sporsløsningen	Nybygningsløsningen
1.	Rekreativ sti mellem Vestvolden og banen indsnævres til 3 m for at begrænse påvirkningen af den fredede Vestvold.	Generelt etableres under- eller overføringer af rekreative stier, fx de rekreative stier gennem Vigerslevparken.
2.	Op til 15 huse i kolonihaveområdet Grøndalsvænge Haveforening skal rives ned eller flyttes.	Stavnsbjerggård med Naturcenter Quark fjernes. Der opføres nyt hus syd for banen, hvor aktiviteterne kan fortsætte.
3.	Broen ved Baldersbrønde påvirker de rekreative interesser visuelt og med støj.	En række fodboldbaner og hundetræningsanlæg nedlægges i Brøndby.
4.		Banen går gennem Brøndby Havebyer. Tre havecirkler berøres. De kan genopføres på et nærliggende areal.
5.		En del af staldene ved Vallensbæk Ridecenter nedlægges, en del af opvisningsbanerne afskæres fra selve centret.
6.		Vallensbæk Sø isoleres mellem motorvej og bane, og den rekreative værdi af Store Vejleådal forringes.

	5. sporsløsningen	Nybygningsløsningen
7.		Banen går igennem Vallensbæk Mose, der rummer store rekreative værdier. Påvirkningerne begrænses mest muligt.
8.		Skydebanecenter ved Lille Vejleå flyttes til anden placering.
9.		Tre af Greve RC-centers bygninger nedrives ved Greve Centervej og en sø nedlægges. Arealet kan stadig anvendes til fritidsformål.
10.		Banen går gennem Karlstrup Skov og Firemileskoven. Der etableres stipassager, der sikrer adgangen til de rekreative områder.
11.		Banen går gennem en del af Jersie Mose, og der vil kun være adgang til en mindre del af mosen.

5. GRUNDVAND OG DRİKKEVAND

	5. sporsløsningen	Nybygningsløsningen
1.	Banen passerer i udkanten af to kildepladszoner. Det forventes ikke, at det er nødvendigt med permanent grundvandssænkning.	Banen vil passere gennem 15 kildepladszoner, og der skal etableres vandtæt membran under sporene på en stor del af strækningen.
2.		Indvindingsboringer tilhørende Lyngens Ferro/Pharm Vandværk skal sløjfes.
3.		Indvindingsboringer tilhørende Slimminge Vandværk skal sløjfes.
4.		På strækningen Vigerslev Allé foretages underføring/tunnel under eller nær grundvandsspejlet.
5.		På strækningen Hvidovrevej/Allingevej foretages underføring/tunnel under eller nær grundvandsspejlet.
6.		På strækningen Holbækmotorvejen/Brødbyøstervej foretages underføring/tunnel under eller nær grundvandsspejlet.
7.		På strækningen Søndre Ringvej foretages underføring/tunnel under eller nær grundvandsspejlet.

	5. sporsløsningen	Nybygningsløsningen
8.		På strækningen ved Motorringvej foretages underføring/tunnel under eller nær grundvandsspejlet.
9.		Udgravning af omlægning af Brøndbyvester Boulevard udføres under det primære grundvandsspejl.
10.		Udgravning af omlægning af Brøndbyvester Boulevard udføres under det primære grundvandsspejl.
11.		Udgravning af omlægning af Midlergårdsvej udføres under det primære grundvandsspejl.
12.		Udgravning af omlægning af Brøndbyvej udføres under det primære grundvandsspejl.
13.		Udgravning af omlægning af stianlæg ved Vejlegårdsvej udføres under det primære grundvandsspejl.
14.		Udgravning af omlægning af Kildebrøndevej udføres under det primære grundvandsspejl.
15.		Udgravning af omlægning af Engstrupstien udføres under det primære grundvandsspejl.
16.		Udgravning af omlægning af Åsvej udføres under det primære grundvandsspejl.
17.		Udgravning af omlægning af Roskildevej udføres under det primære grundvandsspejl.
18.		Udgravning af omlægning af Egedesvej udføres under det primære grundvandsspejl.

GREVE KOMMUNE
HOLBÆK KOMMUNE
ODSHERRED KOMMUNE

HØJE-TAASTRUP KOMMUNE
LEJRE KOMMUNE
SOLRØD KOMMUNE

ISHØJ KOMMUNE
ROSKILDE KOMMUNE
VALLENSBÆK KOMMUNE

FAKTAARK OM HVORDAN DER KAN OPNÅS FLERE TRAFIKFORBEDRINGER VED VALG AF DET 5. SPOR MELLEM KØBENHAVN OG HØJE TAASTRUP

DET KOSTER DET NYE SPOR VIA KØGE

Jernbanekapaciteten på den centrale jernbanestrækning mellem København og Ringsted er fuldt udnyttet. Der er enighed om, at kapaciteten skal øges, så der kan køre flere tog, og passagererne kan få kortere rejsetider.

To modeller er i spil: Etablering af et nyt spor via Køge eller udvidelse med et 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup.

Der er gennemført VVM-undersøgelse på begge løsninger, og undersøgelserne er i høring frem til december 2008.

Den endelige politiske beslutning om valg af løsning skal tages efteråret 2009.

Det nye spor vil minimum koste 9 mia.kr., mens et 5. spor vil koste omkring 4 mia. kr.

I 1998 blev anlægsprisen for nybygningsløsningen vurderet til 9 mia. kr. I Strategianalysen København-Ringsted fra 2005 vurderer Trafikstyrelsen, at nybygningsløsningen vil koste 6,5 mia. kr. I 1998 ville man gå efter en mellemmodel i forhold til miljøsikring. I dag regner man med en minimumsmodel i forhold til miljøsikring. Der er fjernet broer og tunneller, som skulle mindske støjbelastningen og de negative effekter på rekreative områder.

I Miljøreddegørelse 1, september 2008, er priserne på grundløsningen for 5. sporet fastsat til 4 mia. kr. og for nybygningen 9 mia. kr.

Der er gennemført VVM-undersøgelser af de to løsninger. Undersøgelserne er kommet i høring i september i 2008. Den endelige beslutning om valg af løsning er fastsat til efteråret 2009. Før den proces er gennemført, kan det ikke afgøres, hvilken miljøsikringsmodel der kommer til at indgå i nybygningsløsningen.

Det nye spor via Køge skaber en kapacitet på 24 tog i timen. Hvis denne kapacitet skal udnyttes, skal Københavns Hovedbanegård udbygges. I dag kan der kun passere 17 tog i timen. En mulig løsning vil være at anlægge en satellitbanegård ved Dybbølsbro, som vil koste 500 mio. kr., og som vil betyde, at fjernrejsende fra Fyn og Jylland skal skifte til S-tog for at nå det sidste stykke til Københavns Hovedbanegård. En mere realistisk løsning vil koste 3 mia. kr.

Med en nybygningsløsning bliver der behov for en ny godsterminal ved Køge. En sådan godsterminal er nu i en idefase. Der foreligger ingen vurdering af anlægsomkostningerne for en sådan godsterminal.

I prisen på nybygningen på 9 mia. kr. er der ikke medregnet miljøsikring. Som det fremgår af Miljøreddegørelse 1, september 2008, så vil nybygningen på væsentlige områder påvirke miljø, fauna, landskaber, grundvand, drikkevand, kulturelle og rekreative interesser. Prisen på at kompensere nybygningens påvirkninger af omgivelserne er ikke medregnet i prisen på 9 mia. kr.

Samlet set kan etableringen af det nye spor via Køge beløbe sig til et sted mellem 11 mia. og 13 mia. kr., hvis det skal etableres miljømæssigt forsvarligt, og hvis den fulde kapacitet til passager og gods skal udnyttes.

DET KOSTER UDVIDELSEN MED ET 5. SPOR MELLEM HVIDOVRE OG HØJE-TAASTRUP

Ifølge Miljøredegørelsen 1, september 2008, vil det koste 4 mia. kr. at etablere et 5. spor mellem Hvidovre og Høje-Taastrup. Prisen på 4 mia. kr. omfatter bl.a. et vendespor, som ifølge DSB's høringssvar af 15. november 2005 kan undværes. Ud fra beregningerne i 2005 kan det give en 5. sporsløsning, der er 500 mio. kr. lavere. Det vil sige, at 5. sporet kan realiseres til en pris på 3,5 mia. kr. og ikke 4 mia. kr.

SÅDAN KUNNE MAN OGSÅ ANVENDE PENGENE

Prisforskellen mellem nye spor via Køge og udvidelsen med et 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup ligger på minimum 7 mia. kr. For de 7 mia. kr. kan man få andre tiltrængte infrastrukturforbedringer:

Letbane langs Ring 3

Der mangler en effektiv og attraktiv forbindelse på tværs af hovedstadsområdet fra Ishøj i syd til Lundtofte i nord. En letbane langs Ring 3 kan få pendlende bilister til at vælge kollektiv transport. En letbane langs Ring 3 er en forudsætning for en løsning af de store trængselsproblemer på tværs af Hovedstadsområdet og vil tilmed give en CO₂-besparelse. En letbane vil koste omkring 5 mia. kr.

Renovering af trafikknudepunkter: Bedre overgang mellem trafikformer

Mange stationer og trafikknudepunkter er uhensigtsmæssigt designet. Mange steder er det upraktisk at skifte fra bus til tog, fra bil til tog. Skal den kollektive trafik gøres attraktiv for bilisterne, skal en lang række trafikknudepunkter renoveres og redesignes. Trafikstyrelsen har bl.a. fremlagt et idekatalog om en masterplan for trafikterminaler i Østdanmark. Idekataloget er udformet af Trafikstyrelsen i samarbejde med DSB, MOVIA og Banedanmark. Skal trafikknudepunkterne designes optimalt vil 1 mia. kr. ikke række.

Elektrificering

I Danmark er 31 pct. af jernbanestrækningerne elektrificeret. På det punkt er de danske jernbaner blandt de dårligste i Europa. Det giver mere forurening og langsommere tog. Elektrificering mellem Fredericia og Århus vil koste mindst 1,2 mia. kr. og mellem Århus og Ålborg mindst 1,3 mia. kr.

GREVE KOMMUNE
HOLBÆK KOMMUNE
ODSHERRED KOMMUNE

HØJE-TAASTRUP KOMMUNE
LEJRE KOMMUNE
SOLRØD KOMMUNE

ISHØJ KOMMUNE
ROSKILDE KOMMUNE
VALLENSBÆK KOMMUNE

FAKTA OM PENDLERNES OG DE FJERNREJSENDES BEHOV FOR INVESTERINGER I DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

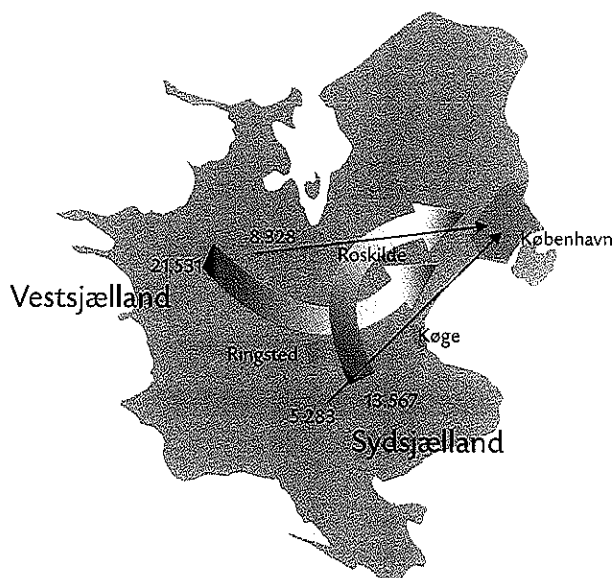
SÅDAN REJSER PENDLERNE

Sjælland er i dag ét stort pendlingsopland. Flere og flere borgere i Vest- og Sydsjælland tager dagligt på arbejde i Hovedstadsområdet. Hver eneste dag passerer 350.000 mennesker mellem Vestsjælland og Hovedstadsområdet. Tendensen er klar. Pendlingen på Sjælland vil fortsætte med at vokse markant.

Pendlingen er intensiv på hele Sjælland, og mange pendler på tværs af byfingrene. Mest intensiv er pendlingen dog fra Vest- og Nordvestsjælland. Dette forhold understreges af, at regeringen i forslaget til Landsplanredegørelse lægger op til, at den fremtidige byvækst i Hovedstadsregionen skal foregå ved at omdanne erhvervsområder på Vestegnen til mere intensivt udnyttede områder med flere arbejdspladser og flere boliger. Og ved at forlænge Roskilde-fingeren mod Holbæk og Ringsted.

Uanset om pendlerne kommer fra nord, syd eller vest, har de det tilfælles, at hovedparten ikke skal til arbejdspladser i København eller på Frederiksberg. Pendlerne rejser til arbejdspladser, som ligger vest og nord for city. Kortet viser pendlingsmønstrene.

De tynde pile viser pendlere, der skal til City, og de brede pile viser pendlere, for hvem en rejse via City er en omvej.



Tallene på kortet viser, at for mere end 72 pct. af pendlerne ville det være en omvej, hvis rejsen skulle gå via City. Ligesom for resten af pendlerne er det også i denne store gruppes interesse, at rejsen går via stationer vest for København, eks. Høje-Taastrup, så de kan komme direkte til stationer nær arbejdspladsen.

For eksempel er antallet af pendlere fra Ringsted steget fra 3811 til 5689 mellem 1994 og 2004, og stigningen er især gået

til pendlermål i Roskilde og København. I dag skal kun 25 pct. af pendlerne fra Ringsted til city mod 29 pct. i 1994. Modsat er andelen af pendlere fra Ringsted til Roskilde og Hovedstadsområdet vokset fra 69 pct. til 73 pct. i samme periode.

Jernbanekapaciteten på den centrale jernbanestrækning mellem København og Ringsted er fuldt udnyttet. Der er enighed om, at kapaciteten skal øges, så der kan køre flere tog, og passagererne kan få kortere rejsetider.

To modeller er i spil: Etablering af et nyt spor via Køge eller udvidelse med et 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup.

Der er gennemført VVM-undersøgelse på begge løsninger, og undersøgelserne er i høring frem til december 2008.

Den endelige politiske beslutning om valg af løsning skal tages efteråret 2009.

Det nye spor vil minimum koste 9 mia.kr., mens et 5. spor vil koste omkring 4 mia. kr.

SÅDAN REJSER DE FJERNREJSENDE

Sammenlignes antallet af fjernrejsende, som enten skal til Københavns Hovedbanegård eller til destinationer vest for København, skal 75 pct. til Hovedbanegården. Det viser en trafiktælling, som DSB foretog i 2004. De resterende 25 pct. skal til destinationer, som ligger vest for København, nemlig Roskilde/Holbæk og Høje-Taastrup/Vestegnen. Kun 19 pct. af de fjernrejsende, som rejste fra Jylland og Fyn til Sjælland den 4. november 2004, skulle til den største station syd for København, Køge.

For hovedparten af de fjernrejsende er det underordnet, om rejsen går via Køge eller Høje-Taastrup. Men for de resterende 25 pct. – ca. 1400 passagerer om dagen – er det en omvej, hvis rejsen ikke går via Roskilde og Høje-Taastrup.

Det fremgår af Miljøredegørelse 1, september 2008, at de fjernrejsende vil få deres rejsetid mellem København og Odense reduceret med 4-6 minutter med en nybygningsløsning i forhold til en 5. sporsløsning. Det forudsætter imidlertid, at der ikke standses mellem København og Odense, når deres køres via Køge, mens der kalkuleres med et stop i Høje Taastrup ved en 5. sporsløsning. Uanset om der vælges en nybygningsløsning eller en 5. sporsløsning så er rejsetiden ud fra Trafikstyrelsens beregninger reelt den samme mellem København og Odense.

DET BETYDER DET NYE SPOR VIA KØGE FOR PENDLERE OG FJERNREJSENDE

Hvis det besluttes at øge kapaciteten mellem København og Ringsted ved at etablere et nyt spor via Køge, får det følgende konsekvenser:

NYT SPOR VIA KØGE

	Positive effekter	Negative effekter
Pendlere med destination i København el. Frederiksberg (28 pct.)	Pendlere, som kommer fra Køge og syd for Køge vil få flere afgang og kortere rejsetid.	Togene på det nye spor stopper ikke mellem Køge og Ny Ellebjerg Station i Valby syd. Mange pendlere kan derfor ikke bruge togene. Pendlere, som står på andre steder end syd for Køge, vil få færre afgang at vælge imellem.
Pendlere med destination vest eller nord for København (72 pct.)	Bedre muligheder for at overholde køreplanerne	Rejsetiden bliver forlænget, da det bliver nødvendigt at tage ind over Københavns Hovedbanegård for derefter at tage ud af byen igen. Alternativt skal passagererne køre i bil eller skifte til lokaltog til Roskilde for derefter evt. at skifte til regionaltoget og senere S-toget. Der bliver færre tog til og fra landets største og næststørste stationer uden for København, nemlig Høje-Taastrup og Roskilde. Roskilde har lige så mange daglige brugere som Odense og Århus tilsammen.
Fjernrejsende	Fjernrejsende til City kommer 4-6 min. hurtigere frem.	De mange fjernrejsende, som ikke skal til City, vil skulle ind over Københavns Hovedbanegård for at komme ud af byen igen. Adgangen til Københavns vestegn bliver dårligere. Der bliver længere mellem afgang, som går direkte til de meget brugte stationer vest for København.