

5. SPORET MELLEML HVIDOVRE  
OG HØJE TAASTRUP

**DET BETYDER UDVIDELSEN AF SPORET MELLEML HVIDOVRE OG  
HØJE-TAASTRUP FOR PENDLERE OG FJERNREJSENDE**

Hvis det besluttes at øge kapaciteten mellem København og Ringsted ved at udvide med et ekstra spor mellem Hvidovre og Høje-Taastrup, får det følgende konsekvenser:

	Positive effekter	Negative effekter
Pendlere med destination i København el. Frederiksberg (28 pct.)	Flere afgang til flere stationer og kortere rejsetid end i dag	På enkelte afgang vil rejsetiden være få minutter længere end ved nyt spor over Køge. Jernbanekapaciteten fra Køge og syd for Køge forbedres ikke.
Pendlere med destination vest eller nord for København (72 pct.)	Flere afgang til flere stationer og kortere rejsetid end i dag. Øget muligheder for at køreplanerne kan holdes. Bedre sammenhæng i det regionale banenet med mulighed for skift til andre kollektive trafikmidler.	På enkelte afgang vil rejsetiden være få minutter længere end ved nyt spor over Køge
Fjernrejsende	Flere afgang til flere stationer og kortere rejsetid end i dag	Ingen

**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 NATURBELASTNING VED ETABLERING AF NYT JERNBANESPOR VIA KØGE

## SÅDAN VIL DET NYE SPOR VIA KØGE PÅVIRKE NATUREN I KØGE BUGT

*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.*

Køge Bugt-planen blev i 1970'erne realiseret som en række bysamfund langs S-togsbanen og motorvejen. På den ene side ligger Køge Bugt, på den anden side åbne landskaber. Borgernes adgang til de rekreative områder på begge sider af jernbanen og motorvejen blev sikret gennem talrige passager under og over jorden.

Etableringen af et nyt jernbanespor via Køge vil have betydelige konsekvenser for adgangen til de rekreative områder og for dyr og planter:

- Store, sammenhængende, rekreative naturområder bliver skåret midt over og støjforurenes. I Vallensbæk påvirkes 40 pct. af kommunens grønne områder. I Solrød er tallet 58 pct.
- Vilkaerne for områdernes rige og varierede dyreliv forringes så kraftigt, at faunaen skades. Især dyr, som bevæger sig på jorden, vil få ødelagt deres muligheder for at sprede sig.
- Borgernes muligheder for at dyrke og nyde friluftinteresser som f.eks. fiskeri, naturvandring og udendørs motion reduceres permanent.

*Ifølge en rapport fra Nordisk Ministerråd er netop respekten for naturen og miljøet en af de centrale årsager til, at de nordiske lande klarer sig flot i sammenligning med andre lande, når det handler om konkurrenceevne, anvendelse af teknologi og kreativitet. Den fysiske planlægning skal således fortsat bidrage til at sikre en bæredygtig udvikling. (...) I og omkring byerne betyder det bl.a., at der skal sættes fokus på at skabe (...) let adgang til natur- og kulturoplevelser og skabe forsat balance mellem vækst og natur- og miljøbeskyttelse.*

Regeringens forslag til Landsplanredegørelse 2006, side 9

## REGERINGENS VISIONER FOR PLANLÆGNING I HOVEDSTADEN

En rig, bynær og let tilgængelig natur for mennesker, der bor og arbejder i byerne, er noget af det, der gør Danmark til noget særligt i den globale kamp om arbejdspladser og arbejdskraft. En årsag til, at det er attraktivt at placere sin virksomhed i Danmark og bo og arbejde i Danmark er, at vi har tradition for at kombinere vækst med naturbeskyttelse. Det slår regeringen fast i Landsplanredegørelse, 2006.

Hovedstaden er noget særligt i international sammenhæng. Den danske tradition for fysisk planlægning har betydet, at regionen er præget af grønne kiler, der giver hovedstadens beboere gode muligheder for rekreative naturoplevelser. Hovedstaden har et forspring, som skal bruges til at skabe vækst i hele landet. Det er sigtelinjerne i forslaget til Landsplanredegørelse, 2006.

Regionsplanen fra 2005 trækker i den samme retning som Landsplanredegørelsen, 2006. Et af hovedpunkterne i planen er at sikre de grønne kiler. Regeringen kalder i Landsplanredegørelsen regionsplanen for "et godt grundlag for den kommunale planlægning", samtidig med at det indskræpes over for kommunerne i hovedstaden, at "Presset fra byerne på natur og miljø og ændringerne i det åbne land er særligt store i hovedstadsområdet. Det stiller store krav til planlægningen."

I regeringens vision for landets fysiske udvikling slås det altså fast, at der skal værnes om naturen i hovedstaden.

## **EKSEMPLER PÅ PÅVIRKEDE NATUROMRÅDER**

Fra Vallensbæk i nord til Solrød i syd vil det nye spor via Køge gå gennem kommunernes grønne områder. Eksemplerne på negative konsekvenser for dyr, planter og mennesker er mange. Her følger nogle af de vigtige.

### *Vallensbæk Kommune*

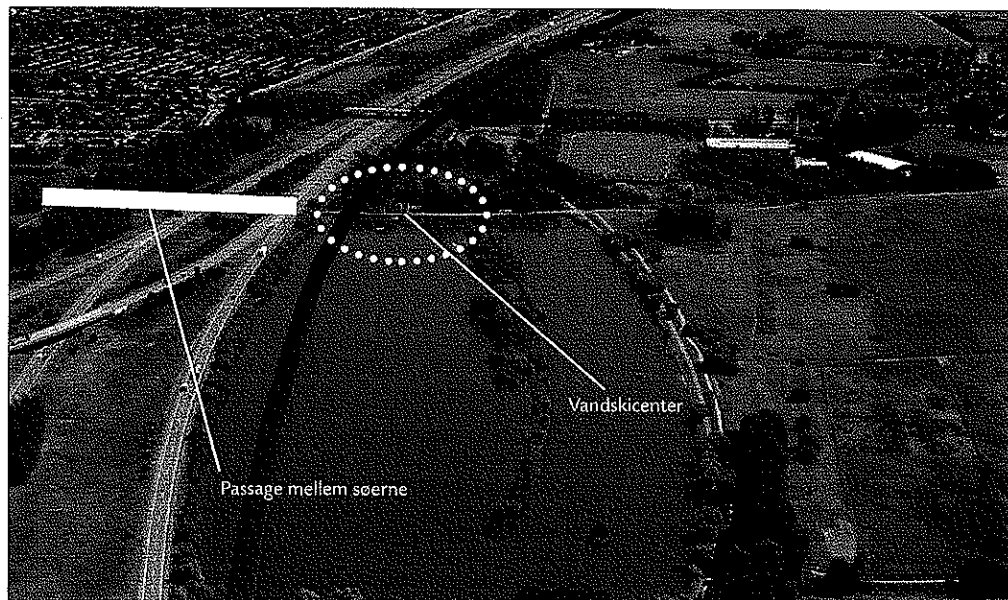
Det nye jernbanespor via Køge vil gå gennem den grønne kile og Vallensbæk Mose, som rummer to søer og en frodig fauna. Området er samtidig et yndet udflugtsmål, ligesom det huser Team Danmarks vandskicenter. Både dyrelivet og det uorganiserede og organiserede friluftsliv vil blive stærkt påvirket af en ny jernbane:

- Det bliver umuligt at lave faunapassager mellem de to søer, ligesom det bliver umuligt at sejle mellem Tueholm Sø og Vallensbæk Sø.
- Området skæres over i to dele, og det bliver umuligt at færdes i området uden at skulle bekymre sig om trafik. Det er ellers en af områdets store styrker. Dermed forringes områdets værdi både for borgerne som sådan og for ridecentrets brugere, der nyder godt af det mere end 10 km lange stisystem.
- Det bliver umuligt at anvende Vallensbæk Sø til vandskiløb på topplan. Søen lægger i dag vand til Team Danmarks center for vandski.
- Når kanalerne forvinder bliver lyst- og sportsfiskeriet i søerne ramt.

### *Ishøj Kommune*

Store og Lille Vejleå samt ådalene snor sig fra kysten ind gennem landskabet. De to åer og ådalen udgør i dag de eneste kerneområder og spredningskorridorer mellem Strandparken og indland. Deres effekt som bindeled mellem kysten og de landskabstyper, som findes i det åbne land, er allerede i dag reduceret med de trafikale anlæg, der findes i området. Et nyt jernbanespor vil være til skade for arternes muligheder for at sprede sig.

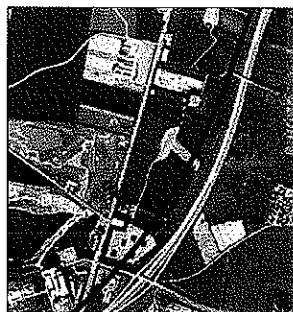
Det nye jernbanespor vil gå igennem Vallensbæk Sø, hvorefter det bliver umuligt at afvikle vandskikonkurrencer på topplan og lave faunapassage mellem Vallensbæk Sø og søen Tueholm.



#### Greve Kommune

Greve Byråd indgik i 2004 en aftale med Miljøministeriet og Københavns Energi om etablering af et skov- og naturområde nord for Kildebrønde Landsby. Området er velegnet til rekreative formål, da det ligger tæt på den tæt befolkede bydel Hundige. Ud over skovrejsningen er det hensigten, at området skal udvikles til et varieret natur- og friluftsområde med gode muligheder for aktive naturoplevelser og alment friluftsliv. Den nye jernbane vil forringe det store natur- og friluftsområdes rekreative værdi, da den vil gennemskære området.

#### Solrød Kommune



Det nye spor løber tværs igennem Firemileskoven.

Hedeboegnen er meget fattig på skov. Men Firemileskoven på ca. 85 ha ligger tæt på det store byområde ved Karlstrup, Solrød og Jersie Strand og har dermed en væsentlig rekreativ betydning for borgerne. Det var netop beliggenheden, som fik staten til at opkøbe området til skovrejsning i 1980'erne. Firemileskoven er smal og lang. Et nyt jernbanespor vil gennemskære skoven og gøre den ubrugelig til rekreative formål.

Det nye jernbanespor vil ligeledes udgøre en støjbelastning for Karlstrup Kalkgrav, der er udpeget som geologisk lokalitet af national betydning, og de fredede moser i Karlstrup, Karlslunde og Engstrup. I kalkgraven rejser kalkskrænterne sig som imponerende formationer, og der er en helt særlig stemning og stilhed i den dybe kalkgrav, hvor man kan bade, fiske og finde forsteninger.