



Indhold

LEDER:

Sporene skræmmer

Side 1

STRATEGIANALYSENS
MANGE MULIGHEDER

Side 2

OVERKAPACITET

Side 4

FEMERNFORBINDELSEN-
GODSFORBLÆNDELSEN

Side 6

NYBYGNINGSLØSNINGEN
GIVER PROBLEMER

Side 8

NY BANE GENNEM BY OG
LANDSKAB

Side 10

KOMMUNER LANGS KØGE
BUGT MELDER FRA

Side 12

ER TRANSPORTMINISTE-
REN RØGET AF SPORET

Side 12

DSB ER KRITISK

Side 13

LAD DEN SUNDE FOR-
NUFT RÅDE

Af Martin Lidegaard, MF

Side 14

5.SPOR OG HURTIGERE
S-TOG VEJEN FREM

Af Flemming Damgaard, MF

Side 15

S-TOGET SKAL
FORBEDRES

Side 16

BANEN KØBENHAVN-
ROSKILDE

Side 18

GRUNDEJERFORENINGER
BAKKER OP OM ET NEJ

Side 19

KONKLUSION

Side 20

NY JERNBANE LANGS KØGE BUGT - SPORENE SKRÆMMER

Køge Bugt området protesterer mod Nybygningsløsningen. Fra Solrød i syd til Hvidovre i nord vender kommunerne sig mod forslaget om at bygge en ny jernbane langs motorvejen, en jernbane som ingen i dette område kan bruge. En række grundejerforeninger langs bugten, støtter med dette temanummer protesten, hvilket betyder at mere end 30.000 indbyggere tilslutter sig protesten.

Dette temanummer af Strandsiden skal være talerør for alle de mennesker, som ikke er blevet spurgt om deres mening, og som ikke alene kan kæmpe imod et overambitiøst og unødvendigt projekt. I bladet gennemgår vi "Strategianalysen" og sætter spørgsmålstejn ved mange af analysens konklusioner.

Strategi?

Trafikstyrelsen har i oktober 2005 fremlagt rapporten "Strategianalyse København-Ringsted, sammenlignende analyse af løsninger for udvidelse af banekapaciteten". Formålet med analysen er, at der skal kunne træffes et valg mellem forskellige modeller for kapacitetsudbygning på ovennævnte strækning.

Holdningsskift

Forslag til løsning af kapacitetsproblemer på strækningen har tidligere været drøftet. Ifølge rapporten blev nybygnings- og kombinationsløsningen fravalgt i marts 1999. I de følgende år blev der arbejdet med andre løsninger og i 2001 blev det besluttet at fastholde arealreservation til et 5. Spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup samt en Nybygningsløsning. Samtidig bortfaldt reservation til udbygningsløsning.

I 2003 blev det besluttet at gennemføre en strategianalyse som både indeholder den i 1999 fravalgt

te nybygningsløsning samt den i 2001 bortfaldte udbygningsløsning. Herudover tilføjes modellerne S-tog til Roskilde og 5. Spor til Roskilde.

For almindelige mennesker er det meget svært at gennemskue hvad der ligger bag disse tilsyneladende modstridende beslutninger, og der er efter grundejerforeningens opfattelse ikke fremkommet nye oplysninger, der begrundet disse holdningsskift.

Nytte?

Vi finder det dybt krænkende, at de tusindvis af protester, der rejste sig mod nybygningsløsningen på de mange borgermøder ved høringen i 1998, er forbigået i total tavshed. Det værste er næsten at projektet, efter at være taget af bordet i 1999, nu opstår igen uden at offentligheden kommer til orde i en ny borgerhøring. Der bor trods alt 185.000 indbyggere i de kommuner, som berøres af et baneanlæg de ikke kan anvende, fordi der ikke er stationer på strækningen fra Køge til Valby. Mange vil direkte blive plaget af støj fra et baneprojekt, der blandt andet skal bruges til godstransport. Endnu flere vil opleve jernbanen som en barriere, der visuelt og miljømæssigt adskiller bykvarterer og rekreative områder.

Det værste er imidlertid, at vi ikke kan se hvad Nybygningsløsningens overvældende kapacitet skal bruges til.

Målsætning?

Vi er enige i, at det er nødvendigt at udvide kapaciteten for at forbedre forholdene på Danmarks mest trafikerede jernbanestrækning. Men hvor meget skal kapaciteten udvides? Selvfølgelig er det vigtigt at vide, hvordan man rent teknisk kan tilvejebringe mere kapacitet, men giver det overhovedet mening at drøfte en kapacitetsudvidelse på næsten 100%. Det må, efter vores opfattelse, baseres på en målsætning om hvor

store passager- og godsmængder, der i fremtiden forventes fragtet med jernbane. Det er helt afgørende for en seriøs drøftelse af kapacitetsudvidelse på strækningen Købehavn – Ringsted, hvilke behov kapacitetsudvidelsen skal tjene. En sådan målsætning findes ikke.

Det forekommer helt usandsynligt, at Danmarks befolknings rejsemønster skulle ændre sig så meget i fremtiden, at der kan rejses dobbelt så meget på strækningen mellem København og Ringsted som i dag. Er der overhovedet passagerer og godsmængder til en sådan kapacitetsudvidelse, selvom regularitetsforbedringer og eventuelle ændrede rejsevaner skal tilgodeses? Foreligger der prognoser, som underbygger dette behov?

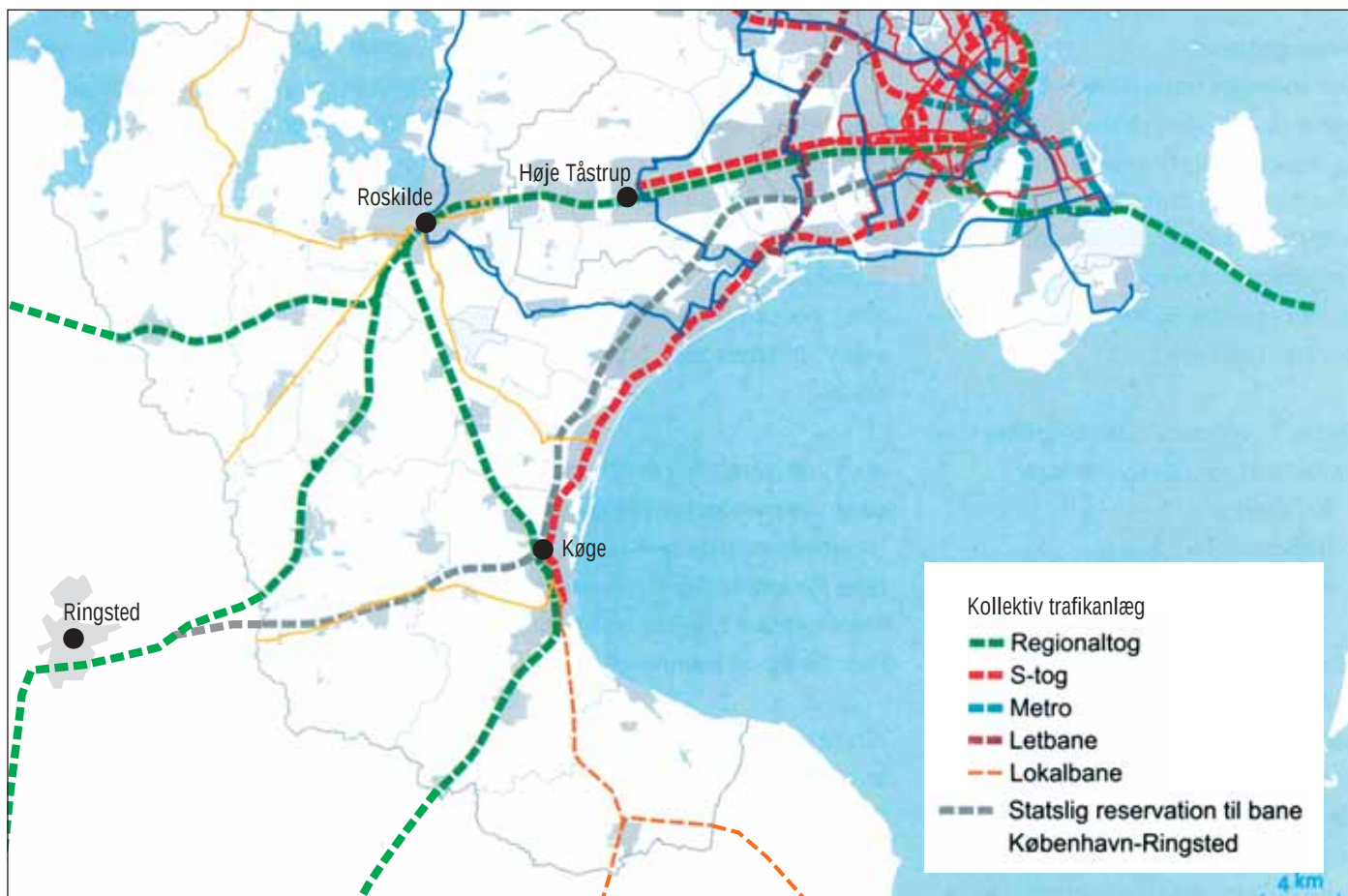
Svar?

Helt absurd forekommer det, at motorvejsnettet i samme periode udbygges, fordi biltrafikken vokser markant. Hvis flere vælger at køre i bil, må der nødvendigvis være færre der kører med tog, selv om det generelle transportbehov stiger. Og omvendt, hvis jernbanetrafikken vokser, må der nødvendigvis være færre der kører i bil, med et deraf mindre behov for motorvejsbyggeri. Der er mange ubesvarede spørgsmål om trafikpolitikken i Danmark, og da svarene til sin tid skal udmøntes i kapacitet, må disse spørgsmål besvares, hvis det skal have nogen mening at diskutere kapacitetsudvidelse og i særdeleshed, hvor kapacitetsudvidelsen skal finde sted.

Anbefaling!

Det er vores vurdering, at på det foreliggende grundlag vil der ikke være behov for det voldsomme kapacitetsudbud, som Nybygningsløsningen repræsenterer, og vi kan ikke anbefale denne løsning. Folketinget træffer beslutningen til sommer. ■

STRATEGIANALYSENS MANGE MULIGHEDER



I dette særnummer af "Strandsiden" har vi i meget kortfattet form forsøgt at give et resumé af "Strategianalysen".

Før vi besluttede os for at gå i gang med den foreliggende "folkeudgave" af "Strategianalysen", har vi i Solrød Strands Grundejerforening drøftet særnummerets form og indhold med formændene for Jersie Strands Grundejerforening og Søndre Jersie Strands Grundejerforening.

Fire forslag

I Strategianalysen København-Ringsted er der opstillet fire forslag til, hvorledes kapaciteten kan forbedres på ovennævnte strækning. De fire løsninger er

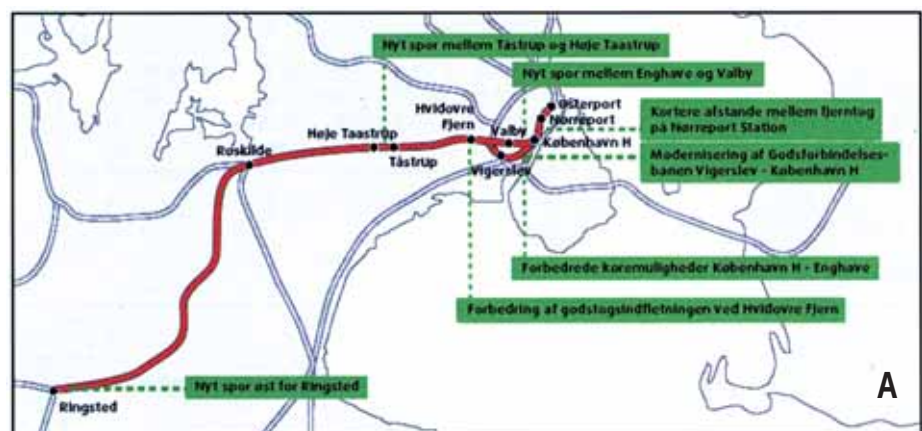
1. Nybygning
2. Udbygning
3. 5. spor
4. S-tog til Roskilde

Basis 2015

Som basis – og dermed grundlaget for analyse af de fire løsninger – tages der udgangspunkt

i det eksisterende banenet med de forbedringer, der forventes frem til 2015 i forbindelse med etablering af en fast Femern-forbindelse. Forbedringerne omfatter en række mindre anlæg som f.eks. nye sporanlæg på kortere strækninger i Valby og mellem Taastrup og Høje Taastrup. Strækningen Høje Taastrup-Roskilde har med sine fire parallelle spor en højere kapacitet end strækningen København H-Høje Taastrup, og dermed i dag en egentlig overkapacitet. Øst for Ringsted er det nødvendigt at etablere et sporudfletningsanlæg, hvis der kommer en Fe-

mern-forbindelse. Anlægget er en konsekvens af, at de fleste godstog vil blive ledt sydover i stedet for via Storebælt. Denne løsning kaldes Basis 2015. (A)



Nybygningsløsningen

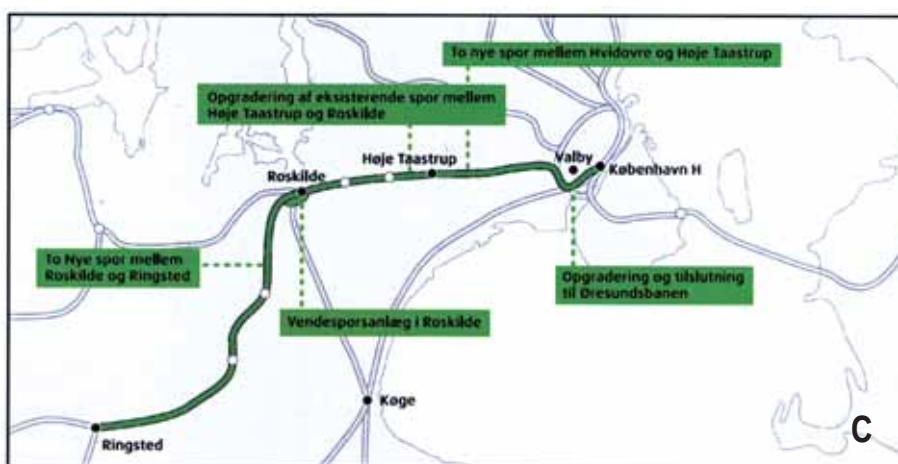
I Nybygningsløsningen (B) anlægges to nye jernbanespor fra København over Køge til Ringsted. Det er indlysende, at kapaciteten på det samlede banenet stiger betragteligt, når der anlægges en helt ny bane. Ikke alene flyttes langsomme godstog fra Roskildebanen til den nye bane, den nye bane "belastes" heller ikke af stationer, idet der kun anlægges to stationer – en i Køge Nord og en i Ellebjerg ved Vigerslev.

Mellem Godsbanegården og Ny Ellebjerg løber den nye bane indenfor det eksisterende banearreal, men herfra anlægges en ny bane gennem tæt bebyggede kvarterer i Vigerslev og Hvidovre. Banen fortsætter gennem den grønne kile langs Holbækmotorvejen og senere sydpå langs Køge Bugt motorvejen til Ringsted.



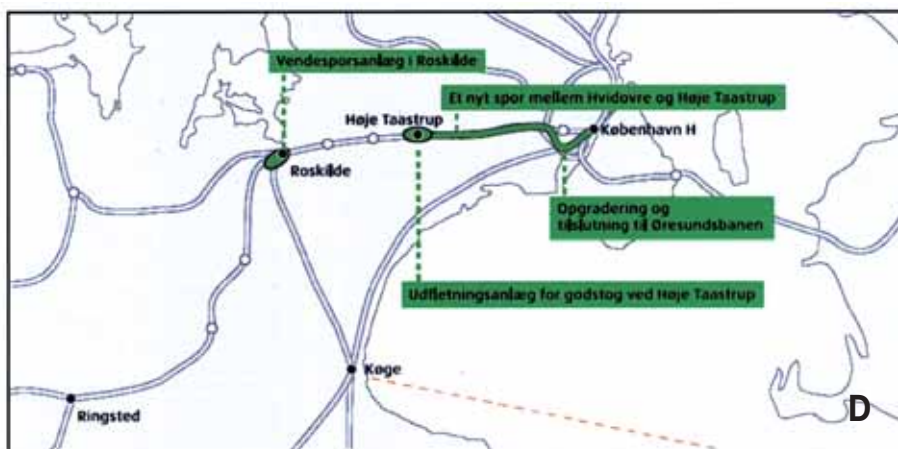
Udbygningsløsningen

I udbygningsløsningen (C), etableres to nye spor syd for de eksisterende på strækningen mellem Hvidovre og Høje Taastrup. Fra Høje Taastrup til Roskilde er der allerede fire spor til rådighed og derfor sker der kun forbedring af visse anlæg. Fra Roskilde til Ringsted udbygges banen med to spor vest for eksisterende baneanlæg.



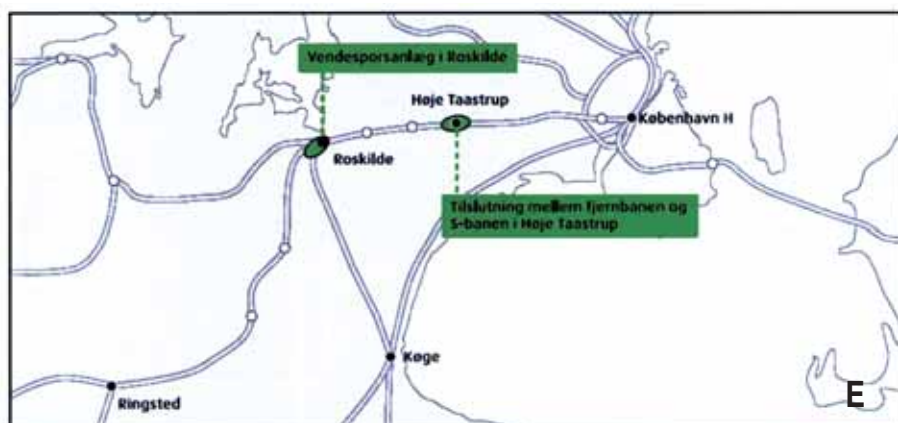
5. spor

I 5. spor løsningen (D) udbygges den eksisterende bane mellem Hvidovre og Høje Taastrup med et spor. Der foretages ingen udbygning af strækningen udover, hvad der er forudsat i Basis 2015. Det er bemærkelsesværdigt, at de elementer, der indgår i basis 2015, er forudsætninger for både udbygningsløsningen og 5. spor løsningen. Det må betyde, at basis 2015 kan være 1. etape af disse løsninger. Basis 2015 har, ifølge analysen, den kapacitet der er nødvendig når Femern-forbindelsen tages i brug. Man burde derfor kunne afvente åbningen af Femern-forbindelsen og herefter vurdere kapacitetsbehovet.



S-togsløsningen

I S-togsløsningen (E) etableres en forbindelsesmulighed i Høje Taastrup fra S-togs-sporene til fjerntogssporene. S-tog kan herefter føres helt til Roskilde. Der foretages ingen udbygning i øvrigt – ud over hvad der forudsættes i Basis 2015. ■



OVERKAPACITET OG

Strategianalysen bygger på en forudsætning om, at antallet af perronspor på Københavns Hovedbanegård ikke udvides, fordi omkostninger forbundet hermed er så store, at de ikke kan begrundes samfundsøkonomisk inden for de opstillede rammeforudsætninger. Det betyder, at der maksimalt kan føres op til 17 persontogslinier pr. time ind til Københavns Hovedbanegård, uanset hvilken af de fire løsninger, der vælges.

Basis 2015

(A) giver en kapacitet vest for København på 12 persontog og 2 godstog. Det forudsættes i strategirapporten, at den ekstra kapacitet, der er behov for, hvis Femern-forbindelsen tages i brug, anvendes til at afvikle hele den godstrafik, som ibrugtagelsen af Femern-forbindelsen giver behov for.

Nybygningsløsningen

(B) har en meget større kapacitet, fordi der bygges to nye spor på hele strækningen. Nybygningsløsningen spiller sammen med den eksisterende hovedbane København-Roskilde-Ringsted, og derved opnås en meget stor kapacitet. Tilsammen vil der kunne køre 24 persontog og 2 godstog på de to strækninger vest for København. Men da København H kun har en kapacitet på 17, er der i nybygningsløsningen en ubrugelig overkapacitet på 7 persontogskanaler, eller en næsten 100% udvidelse i forhold til basis 2015.

Udbygningsløsningen

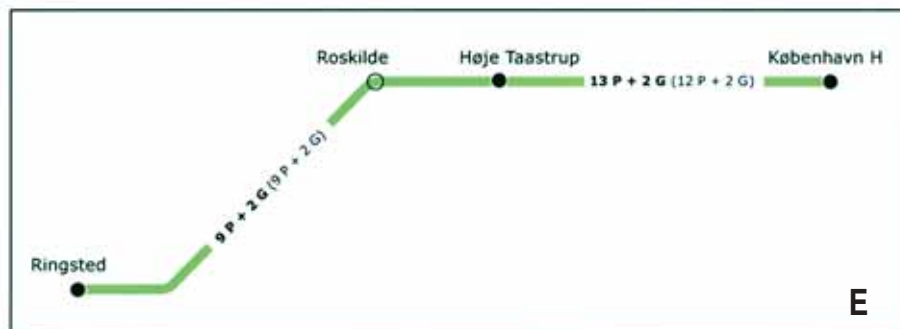
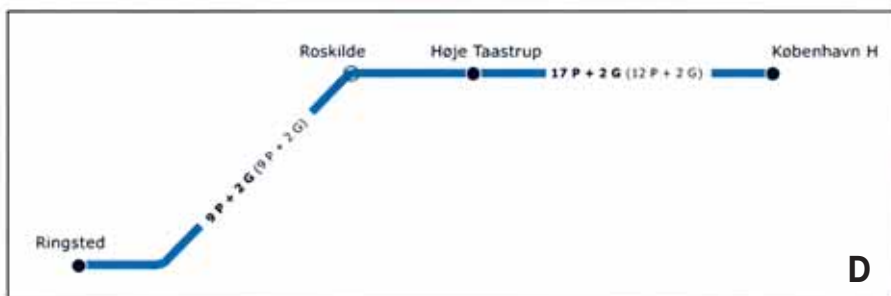
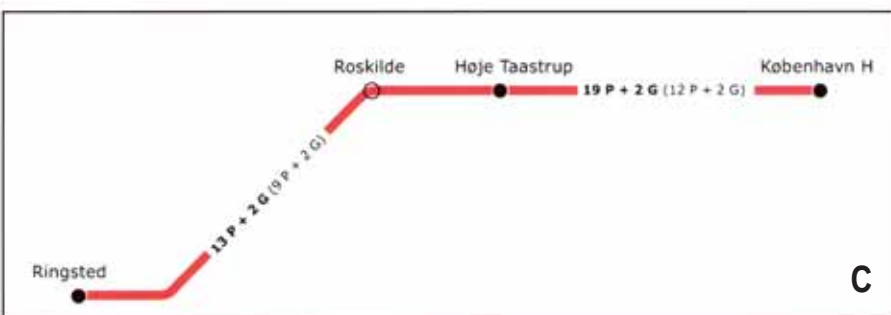
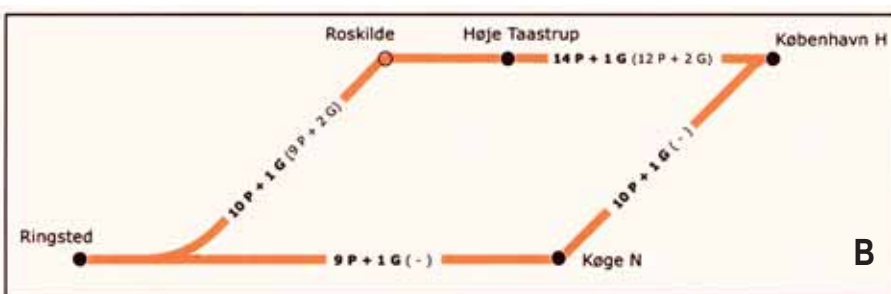
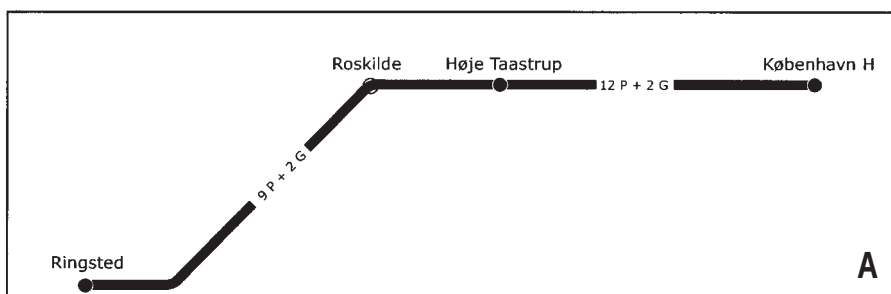
(C) resulterer også i to nye spor, men placeret parallelt med den eksisterende jernbane over Roskilde. Kapaciteten bliver 50% højere end i Basis 2015. Udbygningsløsningen har den højeste kapacitet mellem København og Høje Taastrup. Her er kapaciteten 19 persontog og 2 godstog. Kapacitetsgrænsen på København H er 17 persontog, så her er der altså også overkapacitet.

5. spor løsningen

(D) benytter det nye spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup til godstog. Når godstogene ikke kører på strækningen, øges kapaciteten for persontogene. Alt i alt betyder det, at der vest for København H bliver en kapacitet på 17 persontog og 2 godstog. Det er lige præcis hvad København H kan klare.

S-tog til Roskilde

(E) flytter lokaltrafikken mellem de mindre stationer København H-Ringsted over på S-banen. Det frigiver noget kapacitet på den eksisterende bane, så der kan køre 13 persontog og 2 godstog på strækningen vest for København H.



UNDERBUDGETTERING

	Nybygning	Udbygning	5. spor	S-tog til Roskilde
Karakteristika	Etablering af to nye spor fra København til Ringsted over Køge. På strækningen etableres stationer ved Ny Ellebjerg og Køge	Udbygning af den eksisterende bane mellem København og Ringsted, således at der er fire fjerntogsspor til rådighed.	Udbygning af den eksisterende bane mellem Hvidovre og Høje Taastrup med et fjerntogsspor.	S-togsbetjening mellem Høje Taastrup og Roskilde, ved i Høje Taastrup at forbinde S-togssporene med fjerntogssporene.
Trafikale perspektiver	Forbedring af regionaltrafik på Sjælland, i særdeleshed i Køge, Haslev og Stevns området, landsdelstrafik og godstrafik.	Forbedring af regionaltrafik på Sjælland, landsdelstrafik og godstrafik.	Forbedring af regionaltrafik København – Roskilde, samt mulighed for mindre forbedringer for anden trafik.	Forbedring af regionaltrafik København – Roskilde, samt mulighed for mindre forbedringer for anden trafik.
Kapacitet	Væsentligt forøget kapacitet.	Forøget kapacitet.	Forøget kapacitet København – Roskilde.	Forbedret udnyttelse af kapacitet København – Roskilde.
Regularitet	Væsentligt forbedret regularitet.	Forbedret regularitet.	Ingen nævneværdig ændring.	Ingen nævneværdig ændring.
Antal boliger med planlagt støjbekyttelse	4.000	10.800	10.600	8.600
Andre miljøkonsekvenser	Konsekvenser i forhold til rekreative områder, barrierevirkninger, samt fredede områder, grundvand, vandindvinding, fredskov.	Konsekvenser i forhold til fredede områder og bygværker, samt naturbeskyttelsesområder.	Beskedne.	Beskedne.
Antal berørte ejendomme	282	242	45	41
Gener i anlægsperioden for togpassagerer/bilister	Små gener for togtrafikken. Mindre væsentlige gener for vejtrafikken.	Meget store gener for togtrafikken. Små gener for vejtrafikken.	Væsentlige gener for togtrafikken. Ubetydelige gener for vejtrafikken.	Mindre væsentlige gener for togtrafikken. Ubetydelige gener for vejtrafikken.
Tidsplan	Samlet gennemførelse 8 år, heraf anlægsperiode 5 år.	Samlet gennemførelse 11 år, heraf anlægsperiode 8 år.	Samlet gennemførelse 8 år, heraf anlægsperiode 5 år.	Samlet gennemførelse 5 år, heraf anlægsperiode 3 år.
Anlægsøkonomi (mia. kr.)	6,5	6,2	2,6	1,4
Samfundsøkonomi, intern rente	5,0 %	2,1 %	3,5 %	10,9 %

Skemaet herover er en sammenfatning af Strategianalysens hovedresultater. Der er mange spørgsmål, der trænger sig på.

Prisen?

For det første er det nærmest uforståeligt, at Nybygningsløsningen kan bygges for 6.5 mia. kr. Det er et baneanlæg med to spor, to nye stationer og en længde på ca. 60 km. 5. spor løsningen, som koster 2.6 mia. kr. består kun af et spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup med en længde på ca. 8 km., et vendesporsanlæg i Roskilde og forbedringerne fra Basis 2015. Et anlæg, der i udstrækning og omfang er meget, meget mindre end nybygningsløsningen.

Ubrugelig overkapacitet?

For det andet forekommer det helt mærkværdigt at ofre min 6,5 mia kr. på at bygge et baneanlæg med en meget stor kapacitet, som kun kan an-

vendes i beskedent omfang på grund af København H's manglende kapacitet. Vi er opmærksomme på, at en del af overkapaciteten skal bruges til at forbedre regulariteten, men den kan vel også købes for dyrt.

Støjen?

For det tredje må der sættes spørgsmålstegn ved støjberegningerne. Der er efter vores opfattelse stor forskel på, om trafikken på en eksisterende bane udvides eller om der anlægges en helt ny bane. I det første tilfælde belastes beboerne med mere støj fra en jernbane, som de har accepteret at være naboer til. I det andet tilfælde belastes beboere af støj fra en jernbane, som de aldrig har forventet. Alene af den grund bør nybygningsløsningen støjdæmpes maksimalt, hvilket vil betyde, at udgiften stiger fra 6.5 mia. kr. til over 10 mia. kr.

Tidsplan?

For det fjerde undrer det os, at det tager lige så lang tid at bygge 5.sporløsningen (8 km), som det tager at bygge Nybygningsløsningen (60 km).

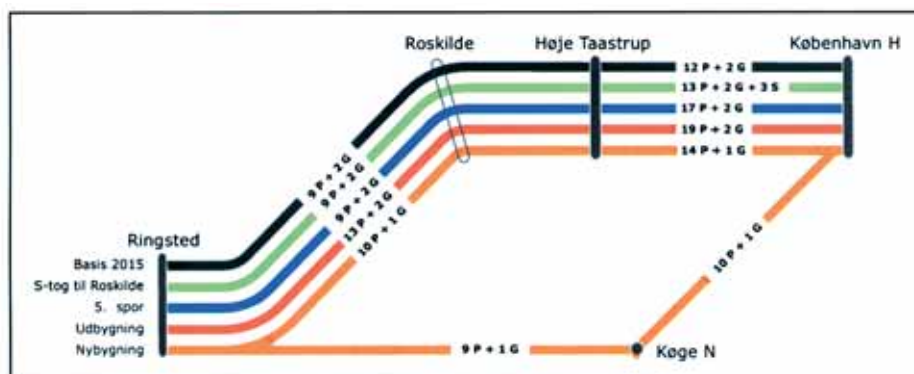
Fordeling af tog?

Støjberegningerne for nybygningsløsningen er baseret på, at der ikke kører flere tog på den eksisterende bane end 12 persontog og 2 godstog (Basis 2015). Det er svært at forestille sig, at den eksisterende banes kapacitet ikke udnyttes maksimalt, da den må repræsentere en betragtelig værdi. Det er næppe forsvarligt at bygge en ny bane for kun at køre 5 persontog og 1 godstog. Men er det på den anden side forsvarligt at udnytte den nye banes fulde kapacitet på 10 persontog og 1 godstog og så kun køre 7 persontog og 1 godstog på eksisterende bane?

Godstrafik?

Vi er overbevist om, at ønsket om den store kapacitetsgevinst slet ikke knytter sig til passagertrafikken, men til godstrafikken. Godstrafik er nemlig ikke begrænset af København H's kapacitet, fordi godstrafikken er transittrafik, som via Øresundsforbindelsen kan føres direkte over i den nye bane.

Men er der så overhovedet så meget gods nu og i fremtiden, at det berettiger den store kapacitet? Det stiller vi os meget tvivlende overfor. ■



FEMERNFORBINDELSEN, GODSFORBLÆNDELSEN



Udviklingstendenser for trafikken baseret på Basis scenario A og Basis scenario B, se Ref. /13/

Trafik/dag	Basis scenario A			Basis scenario B		
	2015	2025 lav	2025 høj	2015	2025 lav	2025 høj
Personbiler	7.496	8.053	9.055	7.786	8.486	9.694
Busser	129	140	153	129	140	153
Lastbiler	1.132	1.323	1.571	1.238	1.498	1.836
Vejtrafik, i alt	8.756	9.516	10.779	9.153	10.124	11.683
Togpassagerer	4.101	4.261	4.500	3.797	3.848	3.924
Godsvogne	1.671	2.252	2.877	1.285	1.611	1.959

Kilde: "Femern Bælt forbindelsen og miljøet"

Godstransport med lastbil

Det står helt klart for os, at det er godstransport med jernbane, der er det store dyr i åbenbaringen. Samtidig står det klart, at stort set al godstrafik i Danmark foregår med lastbil. Danmark er simpelthen for lille til jernbanegodstrafik. Det har alle erkendt.

Trædestenen

Det er jernbanegodstrafik mellem det øvrige Skandinavien og Europa det drejer sig om. Sjælland, Lolland og Falster er trædestenen, der skal forbinde Sverige med Tyskland. Øresundsbroen og Storebæltsbroen er allerede elementer

i et internationalt transportnet og nu mangler kun den faste forbindelse over Femern Bælt. På nuværende tidspunkt er der ikke truffet politisk beslutning om etablering af en fast forbindelse.

Transportmidler - prognoser.

I "Femern Bælt rapporten" redegøres for de seneste miljømæssige resultater af de undersøgelser, der knytter sig til såvel broanlæg som landanlæg.

I den lille tabel, som er taget fra rapporten, er der gengivet to scenarier, som viser hvilke og hvor mange transportmidler, der vil krydse den faste

forbindelse pr. dag.

Det interessante ved prognoserne er lastbil- og godsvognstallet. Afhængig af hvilke prognoser man vælger, stiger lastbiltallet mellem 17% og 48%. Antallet af godsvogne stiger mellem 25% og 72% igen afhængig af prognosevalget. I begge tilfælde er der tale om meget store forskelle, og det er ikke svært at forestille sig, at tilhængere af Femern projektet vil føle sig foranlediget til at pege på de høje prognosetal, for at fremme deres sag.

Femernforbindelsen.

På nuværende tidspunkt ser det ud til, at Femernforbindelsen inkl. de nødvendige landanlæg vil beløbe sig til ca. 6 mia. Euro eller ca. 45 mia. kr. Set i forhold til de trafikmængder, som i 2025 vil passere broanlægget, nemlig op til 11.700 køretøjer og 2.900 godsvogne, kan man godt tillade sig at mene, at Femern-forbindelsen er et meget dyrt projekt.

For at undersøge betingelserne for, om den private sektor ville være rede til at finansiere en fast forbindelse, blev der i 2001 iværksat en spørgerunde. De private aktører fandt, at de fremtidige indtægter fra projektet var utilstrækkelige til at understøtte en privat investering, og for usikre bl.a. på grund af konkurrencen fra andre transportmidler (færger) og ruter (Storebælt). Da man fandt, at beslutningsgrundlaget kunne forbedres på en række områder, blev der taget initiativ til en opdateret trafikprognose samt en analyse af jernbanesektorens betalingsevne.

Når vi som udenforstående læser, at der på grund af tvivl om rentabiliteten i projektet udarbejdes en opdateret trafikprognose m.m., må der virkelig sættes spørgsmålstegn ved, om det er et reelt beslutningsgrundlag, der er tilvejebragt.

Gods på bane - gods på lastbil.

I rapporten "Godsstrømme" udgivet af Transport- og Energiministeriet i 2003 kan man læse, hvordan de internationale godsstrømme er mellem Danmark og resten af Europa.

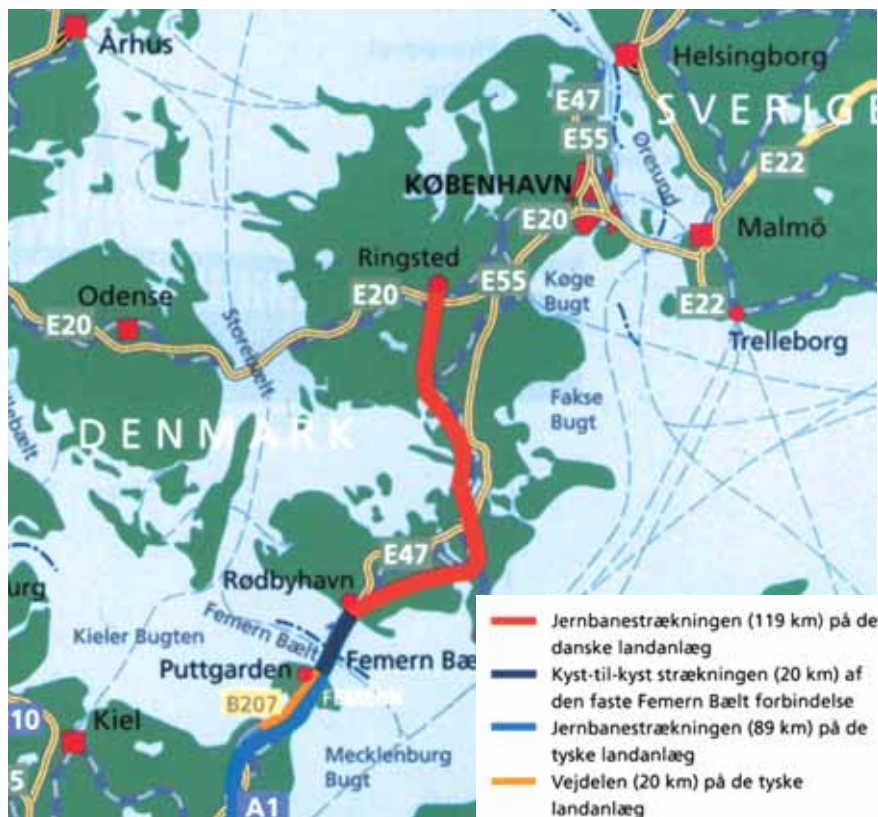
International godstransport på bane er ikke nær så udbredt som transport med lastbil og skib. Det skyldes især for lastbiltransportens vedkommende, at de lande, vi handler mest med, ligger inden for relativt korte transportveje – set i international målestok.

Godstransport på jernbane?

Jernbane bruges ikke til godstransport mellem Danmark og Finland, Rusland og de Baltiske lande, og stort set ikke mellem Danmark og de centraleuropæiske lande. Kun i relation til Italien og Schweiz transporteres mellem 60 og 70% af godset med jernbane. Til gengæld er godsmængden forsvindende lille i forhold til den samlede samhandel.

Vi tror ikke på prognosen

Vi tror simpelthen ikke på de højt opskruede prognoser for godstransport med jernbane. Vi ser gerne så meget gods som muligt med jernbane, men ser ikke et behov for den store kapacitet som Nybygningsløsningen giver iøvrigt. ■

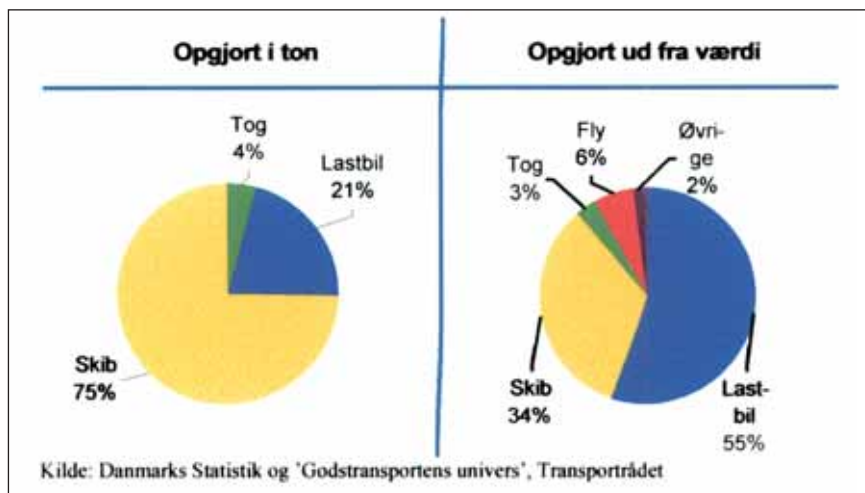


Dansk import og eksport fordelt på landegrupper og transportmidler

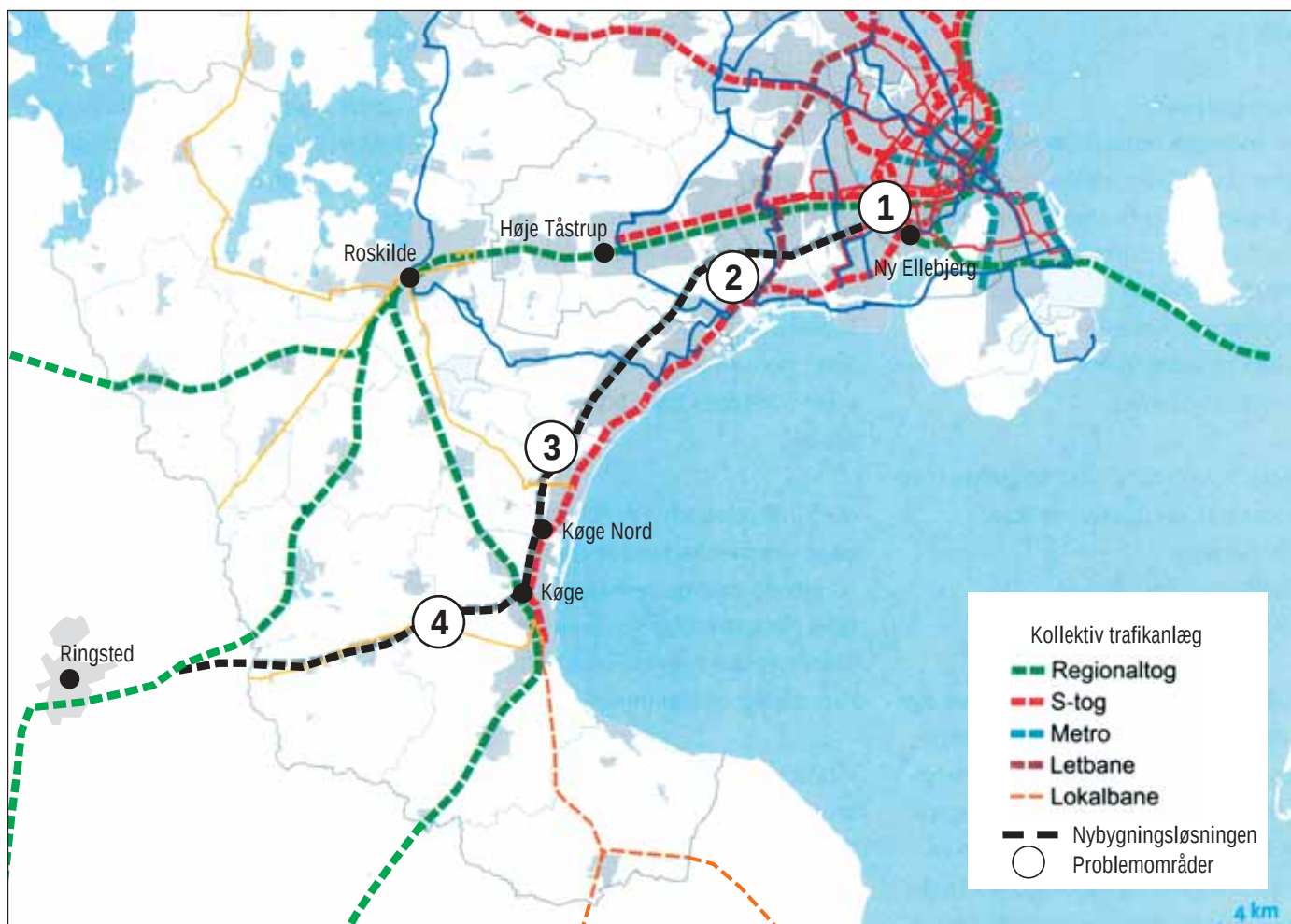
	Skandinavi- en*	Østlige Øster- sø**	Central- euro- pa***	Italien Schweiz	Tyskland	Vest- euro- pa****	UK Irland	Resten
Import								
Skib	76%	74%	74%	9%	8%	41%	44%	100%
Bane	4%	0%	2%	60%	12%	6%	0%	0%
Bil	20%	26%	24%	31%	80%	53%	56%	0%
1.000 Tons	12.913	5.372	4.114	638	5.922	3.840	1.443	10.654
Eksport								
Skib	80%	69%	22%	1%	33%	68%	78%	100%
Bane	2%	0%	3%	71%	4%	1%	0%	0%
Bil	18%	31%	74%	28%	63%	31%	22%	0%
1.000 Tons	10.529	4.228	1.310	735	8.992	6.897	5.643	5.478

*Norge og Sverige **Finland, Rusland og De baltiske lande ***Polen, Tjekkiet, Slovakiet, Ungarn, Østrig og Balkan ****Beneluxlandene, Frankrig, Spanien og Portugal

Kilde: "Kortlægning af godsstrømme og knudepunkter"



NYBYGNINGSLØSNINGEN GIVER PROBLEMER



Kortgrundlag "Regionsplan 2005"

Omkostningsoptimering!

Nybygningsløsningen, som blev fravalgt i 1999, var på et anlægsteknisk højt niveau, idet tunneller indgik på visse strækninger for at skærme omgivelserne – både boliger og natur – mod støj og visuel forurening. I det forslag, som nu indgår i "Strategirapporten", er der sket en såkaldt "omkostningsoptimering", hvilket betyder, at tunnelanlæggene og andre miljøforbedringer er sparet væk i sammenligningen mellem de 4 løsninger.

Gennem tætte byområder i Hvidovre.

Fra Københavns Hovedbanegård og frem til Ny Ellebjerg station løber den nye bane inden for det eksisterende baneanlæg og parallelt med Køge Bugt S-banen. Ved Ny Ellebjerg kører banen videre mod nordvest til Vigerslev, hvorfra banen drejes nord om Grønttorvet og vest på ned mod Holbækmotorvejen, hvor denne krydser Vigerslevvej. Herefter skærer banen gennem Hvidovre langs nordsiden af Holbækmotorvejen frem til Avedøre Havnevej.

Tunnelanlæg

Denne strækning af banen går gennem tætte byområder og nødvendiggør ekspropriationer. Det er bl.a. på denne strækning, at tunnelanlæggene er sparet væk i sammenligningen mellem de 4 løsninger, og det vil givet medføre store gener for beboerne i området. *Efter vores opfattelse er det helt nødvendigt at etablere de nævnte tunnelanlæg, så støjen ikke bliver ulidelig. (Problemområde 1).*

Hvidovre-Brøndby-Vallensbæk

Efter Avedøre Havnevej krydser banen over på sydsiden af Holbækmotorvejen og forløber her gennem kolonihaveområder tæt forbi Vallensbæk landsby og videre enten gennem eller syd om Vallensbæk sø.

Den grønne kile

Igennem mange år har staten opkøbt ejendomme i den grønne kile til rekreativ brug, og en stor del af kilen er i offentligt eje. Opkøbene er naturligvis sket for at tilføre den naturfattige

Vestegn bedre friluftsmuligheder. Hvis Nybygningsløsningen gennemføres, vil denne smalle knap 2 km brede grønne kile blive yderligere støjbelastet. Tæt bebyggede byområder ved Brøndby Strand, Vallensbæk og Albertslund mister værdifulde rekreative områder. Det er naivt at tro, at en elektrificeret stærkt trafikeret godsbane ikke ødelægger området. *Og der er jo ingen idé i at bygge et helt nyt baneanlæg, hvis det ikke er stærkt trafikeret (Problemområde 2).*

Ishøj-Greve

Banen krydser ud af den grønne kile og skærer ind imellem Ishøj industrivarter og Ishøj landsby, inden den lægger sig på vestsiden af Køge Bugtmotorvejen videre syd på mod Greve. Her kan selve baneanlægget lige klemmes ind mellem motorvejen og de nye industribygninger. Helt galt går det ved Karlslunde, hvor både industriområder og nye boligbebyggelser under opførelse får banen som nærmeste nabo. (Problemområde 3).

Fortsættes s. 10



Nybygningsløsningen gennem den grønne kile ▲ og langs Køge Bugt ▼



NYBYGNINGSLØSNINGEN GENNEM BY OG LANDSKAB



Billedet viser "Den grønne kile" set fra vest ind mod København. Jernbanens linieføring er vist med sort signatur. I forgrunden ses det store ud-fletningsanlæg hvor Holbækmotorvejen møder frakørslen til Køge Bugt motorvejen. Vallensbæk Sø ses til venstre i billedets forgrund, Vallensbæk Landsby ses umiddelbart herefter ind mod København og lige til højre for jernbanen. Længere inde mod København anes de store kolonihaveområder som banen kører igennem. (foto: Ole Malling)

Fortsat fra s. 8

Firemileskoven nedlægges

På de næste par kilometer ødelægges banen "Firemileskoven" og støjbelaster den store fredede Karlstrup mose. Helt lakonisk meddeler rapporten, at "....skoven er fredskov og som kompensation for det inddragede fredskovsareal, skal der etableres et erstatningsareal med en ny skov inden for det pågældende statsskovdistrikt." Problemet er bare, at det ikke er muligt så nær på byområderne i Solrød og Karlslunde at plante en ny skov. Det er et meget stort tab i landskabelig og rekreativ henseende, hvis banen gennemføres, og det er mere end 25 års spildt arbejde med at tilføre Vestegnen flere naturværdier. Netop sammenhængen mellem Karlstrup mose, Firemileskoven, Karlslunde skov og Karlstrup kalkgrav fik for mere end 25 år siden staten til at opkøbe arealer til skovplantning. (Problemområde 3)

Solrød - Jersie

Banen kører videre langs motorvejen og passerer tæt forbi Solrød landsby i et kulturhistorisk

særpræget landskab med mange kæmpehøje. Baneanlæggets el-master vil i høj grad forringe landskabet, og støjen vil ramme både Solrød og Jersie landsbyer.

Køge Nord station

Hvor banen krydser Køge-Roskildebanen bygges en helt ny station – Køge Nord – med skiftemulighed mellem S-tog og de to andre baner. Det er et meget kompliceret stationsanlæg med lange gangafstande, der skal overvindes, hvis man fra fjernbanen skal skifte til S-banen.

Køge Å - Køge Ås

Fra Køge Nord forløber banen langs nordsiden af motorvejen. Det nævnes, at "....for at afværge eller minimere de negative konsekvenser for landskabet og påvirkningen af de fredede områder, skal der foretages en landskabelig tilpasning af anlægget" i de sårbare områder ved Køge Å og ved Køge Ås. Det bliver en meget svær opgave (Problemområde 4).

- Og så mod Ringsted

På den sidste del af strækningen mod Ringsted krydser banen under Vestmotorvejen og tilsluttes et nyt udfletningsanlæg, som er en forudsætning for etablering af Femernforbindelsen, og som indgår i basis 2015.

"Omkostningsoptimeret"

Projektet er, som vi nævnte indledningsvis, omkostningsoptimeret, hvilket betyder at anlægsomkostningerne er skåret ned på bekostning af miljøhensyn. Prisen er opgjort til 6,5 mia. kr., men vil realistisk set koste ca. 10 mia. kr., hvis der skal tages vidtgående hensyn til mennesker og miljø. ■

Billedet viser jernbanens passage af Greve, Karlslunde og Solrød bysamfund. I forgrunden vejen der forbinder Solrød Landsby med byområderne ved stranden. Jernbanens linieføring er vist med sort signatur. I billedets baggrund kiler banen sig mellem motorvejen og Karlslunde Landsby, hvorefter den drejer vest om Karlslunde rasteplads og pløjer sig vej gennem Karlslunde Skov "Firemilesko-ven". Herefter strejfer den industriområdet ved Cementvejen inden den kører videre gennem området med de mange gravhøje ved Solrød Landsby.
(foto: Ole Malling)



Billedet viser jernbanens linieføring i området mellem Bjæverskov og Køge. I billedets midte ses Skulkerup Skov og længere ind mod Køge anes Vemmedrup. Skovene ved Køge Ås og Køge Å ses i baggrunden.
(foto: Ole Malling)



KOMMUNER LANGS

På de foregående sider har vi forsøgt at give et indtryk af det store arbejde, der ligger i at analysere forskellige løsninger til forbedring af banekapaciteten mellem København og Ringsted. Vi har samtidig givet udtryk for tvivl om, og uenighed i de sammenfattende konklusioner, der indtil nu er draget.

Vores nej til nybygningsløsningen står imidlertid ikke alene. Først og fremmest har Solrød, Greve og Vallensbæk sagt nej tak til en ny bane. Men også i Folketinget er der delte meninger om hvilken løsning, der skal vælges. Vi har spurgt Martin Lidegaard fra de Radikale og formanden for Folketingets Trafikudvalg Flemming Damgaard fra Venstre om deres holdning. Vi bringer deres vurderinger. Endvidere har vi kommenteret Transport- og Energiministerens svar til de tre kommuner, fordi dette svar samtidig også berører nogle af de spørgsmål, vi selv har rejst.

Ny jernbane over Roskilde -af hensyn til samfundsudviklingen, pendlerne fra hele Sjælland og borgerne langs Køge Bugt.

Byrådene i Vallensbæk, Greve og Solrød kommuner har drøftet "Strategianalysen København-Ringsted" og de fire forslag til udbygning af jernbanekapaciteten mellem Ringsted og København. Der er tale om et vigtigt politisk valg, hvor først og fremmest hensynene til samfundsudviklingen, økonomien og de miljømæssige påvirkninger skal tilgodeses.

Vallensbæk, Greve og Solrød kommuner anbefaler blandt de fire forslag klart en udbygning i tilknytning til det eksisterende baneanlæg over Roskilde.

På det foreliggende grundlag er det sandsynligt, at udbygningsløsningen vil tilgodese behovet for kapacitetsudvidelse, mens der ikke i strategianalysen er dokumentation for behovet for den voldsomme kapacitetsudvidelse, som

nybygningsløsningen repræsenterer. Vi har noteret os, at der i Strategianalysen beskrives, at der hverken i dag eller på sigt er kapacitetsproblemer, som ikke bliver løst ved de allerede besluttede forbedringer på 800 mio. kroner på den nuværende banestrækning mellem Østerport og Ringsted. Vi kan således konstatere, at der allerede på nuværende tidspunkt er tvivl om den samfundsøkonomiske nytte af Nybygningsløsningen.

Både borgere og erhvervsliv i Greve, Solrød og Vallensbæk kommuner har derudover vendt sig kraftigt mod en ny linieføring langs Køge Bugt Motorvejen - den såkaldte Nybygningsløsning, da en ny jernbane tæt på både bolig- og erhvervsområder vil give store miljøbelastninger med vibrationer og støj.

I forlængelse heraf undrer det os, at Strategianalysens vurdering af fordelene ved Nybygningsløsningen er taget med udgangspunkt i den mest skrabede miljømæssige version -det

ER TRANSPORTMINISTEREN KØRT AF SPORET?

I Trafikministerens svar til kommunerne betoner han, at der skal etableres mere kapacitet for at sikre, at togtrafikken kan forbedres med flere og hurtigere tog og mere rettidige tog.

Hvad er der brug for?

Der er næppe nogen, der kan være uenige med ham heri. Spørgsmålet er hvor mange tog, der overhovedet er passagerer og gods til?

Ministeren oplyser, at nybygnings-, udbygnings- og 5. spor løsningen vil resultere i henholdsvis 11.300, 8.700 og 4.000 ekstra togrejser pr. dag. Disse tal svarer så vidt vi kan se, ikke til hvad der oplyses af Strategianalysen, hvor tallene er lavere for Nybygningsløsningen og højere for 5. spor. Er det et behov, der afspejles? Eller er det hvad de enkelte løsninger muliggør af rejser? Er det i 2015? Eller i 2025? Svaret blæser i vinden.

Ministeren siger, at det ikke er korrekt, når borgmestrene hævder, at der ikke er dokumentation for behovet for den voldsomme kapacitetsudvidelse i nybygningsløsningen. Ministerens dokumentation er: "En jernbane med stort kapacitetsoverskud giver anledning til færre togforsinkelser. Desuden er det ikke usandsynligt, at der på sigt kan blive brug for den ekstra kapacitet i nybygningsløsningen til yderligere udvidelse af togtrafikken."

Den bemærkning lader vi stå helt for sig selv.

Ministeren siger, at det er køreplansforbedringer, som sammenholdt med investeringen i kapacitetsudvidelsen afgør, om det kan betale sig samfundsøkonomisk at udvide kapaciteten.

Prisen.

Vi må konkludere som byrådene, at nybygningsløsningen ikke kan gennemføres forsvarligt for 6.5 mia. kr. I 1998 var nybygningsløsningen 2.5 mia. kr. dyrere (ifølge ministeren 3.5 mia. kr.) Ministeren oplyser, at besparelserne væsentligst er fundet ved at spare på bro- og tunnelkonstruktioner. Det er lige præcis de konstruktioner, som forbedrer støj- og miljøforhold.

Vi må konkludere, at en fremtidssikret og fremsynet jernbane ikke koster 6.5 mia. kr., men snarere 10 mia. kr. Og så holder ministerens samfundsøkonomiske regnestykke ikke.

Enig - Uenig.

Ministeren afviser byrådenes vurdering af, at nybygningsløsningen primært vil tilgodese godstrafik og international trafik samt pendlere fra Køge og kommunerne syd for Køge. I sit svar siger ministeren også, at de fleste gods- og fjern tog forventes at benytte den nye bane, og at banen er til gavn for pendlerne. Han giver altså også borgmestrene ret.

Hvem har glæde af det?

Vi vurderer, at alle kommuner vest for Ringsted



KØGE BUGT MELDER FRA

vil sige niveau 1 - til 6,5 mia. kroner. Tillige er dette en økonomisk vurdering som er ca. 2,5 mia. kroner mindre end Banestyrelsen i 1998 beregnede, at udbygningsløsningen - igen i den billige miljømæssige version - ville kunne komme til at koste. Vi tror således ikke på, at nybygningsløsningen kan gennemføres miljømæssigt forsvarligt for 6.5. mia. kroner.

Endvidere vil linieføringen skære igennem både erhvervsområder og flere rekreative områder, bl.a. et stort område med nyskov og beskyttede naturområder. Dertil kommer, at jernbanen vil forstærke den barrierevirkning, som vi allerede i dag har i form af motorvejen. Selvom linieføringen som udgangspunkt skal følge motorvejen, vil jernbanen reelt - grundet motorvejens sving i især Solrød Kommune - skære ind i landet med op til 350 meter mellem motorveje og jernbane. Et "ingenmandsland" på 62,5 ha vil opstå, svarende til et boligområde med mellem 1000-1500 boliger. Arealerne vil i stedet blive uanvendeligt til både boligformål og rekreative formål og vil

dele især Solrød Kommune op i to og dermed kraftigt begrænse mulighederne for en sammenhængende udbygning af kommunen.

Dette er således Vallensbæk, Greve og Solrød kommuners væsentlige argumenter i forhold til en udbygning af banekapaciteten mellem Ringsted og København. Men samtidig anser vi det for langt mere sandsynligt, at en udbygning over Roskilde vil gavne samfundsudviklingen langt mere effektivt end en nybygning over Køge.

Nybygningsløsningen vil først og fremmest tilgodese godstrafik og international togtrafik samt pendlere, som skal direkte fra Køge og kommunerne umiddelbart syd for Køge og helt ind til København. Udbygningsløsningerne vil derimod give sammenhæng i den sjællandske togbetjening, og tilgodese pendlere fra hele Sjælland, uanset om de skal direkte til Hovedbanen eller i stedet til de mange arbejdspladser i Københavns og Roskilde Amter.

Hvis Folketinget ender med en beslutning om en ny jernbane langs Køge Bugt Motorvejen, forventer alle tre kommuner, at dette sker, så borgerne, erhvervet og naturen i Vallensbæk, Greve og Solrød kommuner ikke belastes væsentlig ved:

- at linieføringen anlægges helt parallelt med motorvejen for at mindske barriereeffekten (ved vejoverskæringer) og areal mellem motorvej og jernbane,
- at der gennemføres en maksimal miljø- og støjbekæmpende løsning (niveau 3)
- at der anlægges en station nord for Køge som muliggør bedre trafikale forhold for borgere i Solrød Kommune.

Venlig hilsen

Borgmestrene i de 3 kommuner ■

DSB ER KRITISK

vil have lige så stor gavn af, at den eksisterende bane udbygges, fremfor den gavn anlæg af en ny bane vil give.

Vi vurderer også, at alle pendlere fra Stevns og Faxe ikke behøver den nye bane hvis bare Trafikministeren sørger for at den plan for forbedring af Køge Bugt S-banen, som foreligger, bliver gennemført. Så bliver ikke alene de 2400 rejsende, som benytter Østbanen mellem Stevns og Køge, samt de 2100, der rejser på banen mellem Næstved og Køge, tilfredse. Så bliver også 65.000 pendlere, der daglig bruger Køge Bugt S-banen, glade.

Ministeren slutter sit svar til de 3 kommuner med at sige: "at den i strategianalysen foreslåede linieføring for Nybygningsløsningen kun er vejledende. Inden vedtagelse af anlægslov for en ny bane vil der skulle gennemføres en VVM-analyse, hvor synspunkter fra alle interessenter - borgere, erhvervsdrivende, kommuner mv - inddrages gennem offentlige høringer.

Ministeren røber, at Nybygningsløsningen stort set er besluttet, og at borgerne - måske - kan rette lidt på linieføringen. Det er en helt uacceptabel tilkendegivelse.

Ministerens svar kan ses på www.ssgsolrod.dk. Klik på "Aktuelt" og derefter på "Jernbanen København-Ringsted". ■

Efter DSB's opfattelse er der et akut behov for at udbygge kapaciteten på hele strækningen København - Ringsted. De finder, at 3 af de 4 løsninger er gode og tilstrækkelige lang tid fremover.

Godstrafikken

DSB skriver i sit høringssvar: "Der er i rapporten valgt forlods at øge antallet af godskanaler fra 2 til 3 pr. time pr. retning. I dagtimerne fra kl. 06 til 20 betyder det en udvidelse af antallet af kanaler fra 56 til 84.

Dagens kanaler udnyttes imidlertid slet ikke. Baggrunden for overhovedet at have 2 kanaler pr. time i dag er, at man dermed forlods har en veldefineret reservekanal til de stærkt uregelmæssigt kørende godstog og derved forsimples den daglige disponering.

Da der kun kører godstog i mindre end halvdel af dagens godskanaler, er der en betydelig reserve, og selv en betydelig trafikforøgelse kan håndteres her indenfor. DSB finder det på den baggrund forkert forlods at tildele godstrafikken de kanaler, der opnås med KØR-projektet (Basis 2015), sådan som det er lagt til grund i rapporten.

Det kan i dag konstateres, at de oprindelige forventninger til godstrafikkens udvikling i forbin-

delse med etableringen af de faste forbindelser over henholdsvis Storebælt og Øresund slet ikke har holdt stik.

Uanset at der er betydelige forventninger til godstrafikken ved en fast forbindelse over Femernbælt, så forekommer det ikke hensigtsmæssigt at indbygge/reservere yderligere kapacitet oveni den eksisterende betydelige reservekapacitet for godstog, når dette samtidigt blokerer passagertrafikkens aktuelle behov.

Derved kan man undgå at skulle vende flere tog i Roskilde, ved i stedet at forbedre betjeningen i retningen mod Ringsted; hvor rapporten dokumenterer at behovet er til stede.

Uanset om man med KØR projektet udnytter kapaciteten fuldt ud til passagertrafik, vil der også selv ved 5-spors løsningen være plads til at øge antallet af kanaler til godstrafikken mellem København og Roskilde. Mellem Roskilde og Ringsted vil man i givet fald senere kunne øge kapaciteten efter behov, fx gennem etablering af kortere eller længere overhalingsspor.

Der er altså muligheder for at kombinere en aktuel udvidelse af passagertrafikken med en trinvis udbygning af kapaciteten til godstrafikken efterhånden, som behovet opstår." ■

DSB's høringssvar kan ses på www.ssgsolrod.dk

LAD DEN SUNDE FORNUFT RÅDE - DROP EN HELT NY JERNBANE



*Martin Lidegaard, radikale
venstre siger:*

Nu er det alvor. Efter årtiers snak og amnestuehistorier ser det ud til, at vi langt om længe kan få forbedret kapaciteten på jernbanen mellem København og Ringsted. Det er på høje tid.

Stort set al jernbanetrafik mellem København og resten af landet går i dag over de samme to, slidte skinner mellem Hvidovre og Høje Taastrup. En udvidelse af kapaciteten vil give mærkbart færre forsinkelser og reducere rejsetiden mellem de store byer på Sjælland og hovedstaden med 25-50%. Det vil med andre ord ændre hele pendlermønsteret i hele vores del af Danmark.

Det er da også grunden til, at netop dette trafikale projekt har stået øverst på den radikale, trafikale dagsorden i mange år, og grunden til, at vi i forbindelse med forhandlingerne om dette års finanslov insisterede på, at nu skulle vi i gang inden dette forår er omme.

Så vidt, så godt. Der er bare et problem. Politikerne er ikke enige om, hvorvidt kapacitetsudvidelsen skal ske ved at udbygge den nuværende bane mellem Hvidovre og Høje Taastrup med et eller to spor – eller man skal bygge en helt ny jernbane over Køge til Ringsted. Beslutningen om, hvilken løsning der skal sættes på, besluttet mellem forligs-partierne inden 1. juli i år.

Fra radikal side mener vi, at det absolut vigtigste er, at der i det hele taget bliver gjort noget for jernbanen. Men jeg skal ikke lægge skjul på, at

vi finder det langt mere nærliggende at satse på en udvidelse af den nuværende bane end på at bygge en ny jernbane ned gennem villahaverne i blandt andet Greve og Solrød. Det skyldes mange, især tre ting:

1) At bygge et ekstra spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup er langt billigere end en ny jernbane. Der er derfor også langt større sandsynlighed for, at projektet rent faktisk bliver gennemført. I dag er nybygningsløsningen sat til 6,5 mia., mens det ekstra spor er sat til 2,5 mia. Efter alt at dømme vil yderligere undersøgelser fordyre den store løsning – blandt andet for at tage hensyn til støj og miljø – hvilket i sidste ende kan betyde, at finansministeren slår bak, og så har de stakkels hårdtprøvede pendlere stadig ikke fået nogle forbedringer.

2) En Nybygningsløsning vil betyde en betydelig belastning for rigtig mange boliger langs en eventuel ny jernbane – ikke mindst i Solrød. Ekspropriation og støj er bare nogle af de problemer, som en sådan beslutning vil føre med sig. Derimod kan den nuværende jernbane udbygges, så der samlet bliver mindre støj end i dag, hvis vi giver beboerne langs den nuværende jernbane den støjafdæmpning, som de burde have haft for længe siden.

3) Som det blandt andet er påvist af DSB, kan en udbygning af den nuværende jernbane udføres mere simpelt end de nuværende beregninger viser, og dermed også hurtigere. Og efter min mening kan det ikke gå hurtigt nok med at få forbedret kapaciteten på den sjællandske jernbane.

Tilhængere af nybygningsløsningen fremhæver ofte, at en ny jernbane vil give betydeligt mere kapacitet på længere sigt – og vil kunne give hele Sjælland en kæmpe opblomstring. Men sandheden er, at hvis man følger den nuværende skitse, er det faktisk kun Køge der får rigtig glæde af den nye løsning, fordi der ikke etableres nye stationer mellem Køge og Ringsted. Sandt er det, at en nybygningsløsning giver mere kapacitet, men dels har Hovedbanegården slet ikke mulighed for at bruge al den kapacitet, dels kan man uden de store vanskeligheder udbygge de nuværende spor med yderligere et 6. spor, hvis man måtte ønske det ad åre. Resten af Sjælland – fra Ringsted og Syd/Vestpå, får i det store og hele den samme glæde af en udbygning som af en nybygning.

Efter min mening bør man derfor gå efter en hurtig udbygning af den nuværende bane, og til gengæld bruge nogle af de mange sparede milliarder på at forbedre den nuværende S-bane mellem Køge og København, så vi kan få reduceret køretiderne til gavn for alle beboere mellem Køge og København.

Blandt politikerne har vi indgået en aftale om, at vi nu vil lytte åbent til alle argumenter og besigtige alle løsninger, før vi laver en endelig aftale, og jeg kan selvfølgelig også blive klogere. Men det er altså svært at se, at al sund fornuft ikke peger på at udbygge den nuværende bane i stedet for at bygge en ny! ■

homenyt – den bedste markedsføring af din bolig



SOLRØD

v/Henrik Kjeldskov A/S

Solrød Strandvej 83, 2680 Solrød Strand
Tlf. 56 14 38 00 • solroed@home.dk

GREVE

v/Henrik Kjeldskov A/S

Greve Strandvej 29, 2670 Greve
Tlf. 43 90 92 00 • greve@home.dk

TAASTRUP

v/Henrik Kjeldskov A/S

Taastrup Hovedgade 105 2630 Taastrup
Tlf. 99 62 60 00 • taastrup@home.dk

home

det gør ikke noget man er foran

DET 5. SPOR OG HURTIGERE S-TOG ER VEJEN FREM!



*Flemming Damgaard Larsen,
Formand for Folketingets
Trafikudvalg og folketings-
medlem for Roskilde Amt
siger:*

Jernbanen mellem København og Ringsted er en af de mest trafikerede togstrækninger i Danmark. En flaskehals, der for alvor bliver smal mellem København og Roskilde, hvor over 62.000 rejsende dagligt kæmper om sæderne hos DSB.

Det er på høje tid, at der nu bliver taget en beslutning om, hvad der skal gøres for at forbedre denne strækning, som tusindvis af pendlere er afhængige af hver eneste dag. En udbygning giver mulighed for flere og hurtigere tog, og gør dermed togtrafikken på Sjælland mere attraktiv. Det er også et helt nødvendigt skridt at styrke den fortsatte udvikling af hovedstadsregionen, ligesom strækningen er et nøgleled for at binde Øst- og Vestdanmark sammen.

For store omkostninger ved Nybygningsløsning

Der er fire løsningsmodeller i spil i øjeblikket. Meget tyder på, den endelige beslutning reelt står mellem "Det 5. spor"-løsningen og Nybygningsløsningen. Trafikstyrelsen har regnet på det og kommet frem til, at et femte spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup vil koste 2,6 mia. kr., mens en ny bane over Køge vil koste 6,5 mia. kr.

En ny bane er altså over dobbelt så dyr, men på ingen måde dobbelt så god, som det 5. spor. Jeg er nervøs for, at økonomien løber løbsk ved Nybygningsløsningen, og omkostningerne derfor ikke kommer til at stå mål med kapacitetsudvidelsen. Tidligere beregninger har eksempelvis vist, at en ny bane koster helt op mod 10 mia. kr., og det ikke er pengene værd.

Jeg er også bange for, at en ny bane over Køge vil få alt for store konsekvenser for miljøet, og de mennesker der kommer til at bo langs strækningen. At anlægge en helt ny jernbane bryder mærkbart ind i naturen og bebyggelsesområder, og det har store konsekvenser for de borgere, der bliver berørt. Det ødelægger de naturskønne omgivelser i Skovbo, Køge, Solrød og Greve, hvilket jeg ikke vil være med til. Et 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup vil derimod kun give få ekstra gener, da der i forvejen ligger fire spor. Det kræver efter min mening blot, at der afsættes de nødvendige midler til miljøforbedringer på strækningen.

Flere og hurtigere S-tog på Køgebugtbanen

Hvis den endelige beslutning bliver det 5. spor, vil jeg arbejde ihærdigt på, at de penge vi sparer i forhold til Nybygningsløsningen bliver brugt til at forbedre S-togs-trafikken på Køgebugtbanen. Det gavner de rejsende mellem Køge og København meget mere, end det vil gøre at anlægge en helt ny bane.

Køgebugtbanen er en af de største S-togs-linjer med over 65.000 passagerer dagligt. Det er på høje tid, at denne strækning får tilført de nødvendige ressourcer, så turen fra Køge til København maksimalt bliver på 25 minutter. Det er penge, vi sagtens kan finde ved at spare omkring fire mia. kr. på løsningen med det 5. spor.

Derfor synes jeg, alt taler for, at vi arbejder videre med den eksisterende jernbane og får et ekstra spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup, samtidig med S-togs-trafikken på Køgebugtbanen udvides. ■

Flemming Damgaard Larsen (V)
Formand for Folketingets Trafikudvalg
Folketingsmedlem for Roskilde amt
www.fdl.dk



Solrød Strandvej 97 – tlf. 5614 6122



Solrød Center 46 – tlf. 5614 6122

Nybolig *Mariann Trolledahl*

Hos Nybolig Mariann Trolledahl, din lokale ejendomsmægler, er du sikret en ordentlig handel.

- Områdets bedste og største markedsføring!
- Effektivt køberkartotek!
- 17 års lokalkendskab!
- Eneste ejendomsmægler med 2 boligbutikker i Solrød!
- Åbent alle ugens dage!
- Solrød bedste mæglerteam med 8 engagerede medarbejdere!



S-TOGET SKAL FORBEDRES

Folketingets trafikudvalg spørger.

Folketingets trafikudvalg har stillet over hundrede spørgsmål til transportministeren om strategianalysen.

I mange svar kredser transportministeren om nødvendigheden af at have tilstrækkelig kapacitet. Vi er selvfølgelig enige med ham heri. Det

og taxaer, er banenettes elendige forfatning. Oplysninger om sporskifter der ikke virker om vinteren, køreledninger der ustandselig falder ned, signalanlæg der viser forkert eller slet ikke viser, er daglige oplevelser for mennesker, der står på perronerne og venter på tog.

Vores anbefaling til ministeren er: Bring disse

Regulariteten er i bund

Det ser ud til, at det har påvirket passagertallet for september og oktober 2005, hvor rettidigheden, specielt for tog fra København mod Køge, har været katastrofalt lav.

DSB har en målsætning om at 95% af togene skal køre rettidigt, men i september ankom kun 78% af togene til tiden, mens tallet for oktober var lidt højere, nemlig lidt over 80% (tallene fremgår af Roskilde Amts Trafikbarometer).

Der er ikke tvivl om, at det for de 65.000 mennesker, som dagligt benytter S-toget, er meget vigtigere at få forbedret S-togenes køreplaner, end det er at få bygget en ny bane, som de ikke har nogen glæde af.

Rejsetid på 25 min.

Det er tankevækkende, at rejsetiden med S-tog mellem Køge og København kan nedsættes til 25 minutter. Det kan lade sig gøre, hvis der anlægges det ekstraspør mellem Dybbølsbro og Hovedbanegården, som der er afsat midler til. Kombineres det med et overhalingsspor, for eksempel ved Ishøj, betyder det, at man kan komme stort set lige så hurtigt fra Køge med S-tog som med en eventuel ny bane.

Det betyder også, at det vil være omtrent lige så hurtigt for indbyggerne i kommunerne syd for Køge at komme til hovedstaden med S-tog, som med en ny bane.

Argumentet om, at en ny bane vil forbedre de trafikale forhold holder derfor ikke, og slet ikke hvis det går som ministeren har udtalt, at forbedring af S-banen kan spares væk, hvis Nybygningsløsningen gennemføres. Ved at skabe beskedne forbedringer for de få, forværres forholdene for de mange. ■

helt centrale spørgsmål er, hvad tilstrækkelig kapacitet er? Det gives der ingen svar på! Hverken i strategirapporten eller af ministeren.

I stedet for at kaste sig ud i anlæg af en helt ny banestrækning, var der måske en mere nærliggende løsning, der her og nu kunne føre til øget kapacitet eller i hvertfald bedre regularitet. F.eks. hvis det eksisterende banenet blev bragt i orden.

En meget væsentlig årsag til, at togrejsende både på fjernbanenettet og S-togsnettet oplever aflysninger, forsinkelser og omdirigering til busser

ting i orden først og sørg for at S-togstrafikken bliver optimal.

Køge Bugt S-banen

På Køge Bugt banen er der 18 stationer fra Køge til og med København H. Alle disse stationer giver en fremragende adgang til S-toget fra byområderne langs bugten. Men de er samtidig en bremse for de tog, som over de lange distancer gerne skulle kunne køre hurtigt igennem mellem Køge og København. De mange stationer, materielle fejl m.v. giver mange forsinkelser, og det har smittet af på S-togenes rettidighed.



Bestem selv hvordan du vil sælge din bolig...

Du vælger selv, hvad der passer bedst til dig og dine behov. Fælles for NormalSalg og VisSelvSalg er naturligvis annoncering på BOLIGmæglerens egen hjemmeside www.boligmaegleren.dk samt www.boligsiden.dk

A

NormalSalg

Vi klarer det hele, og du sparer tid!

B

VisSelvSalg

Og spar op til 30% af mæglersalæret!

C

KontraktSalg

Find selv køberen og spar op til 70% af salæret

BOLIG
mægleren

Peer Hagel

Solrød Strandvej 84 - 2680 Solrød Strand
Tlf. 56 13 12 06 - www.boligmaegleren.dk



Et billede siger mere end 1000 ord. Dette gamle bon-mot passer fortrinligt når man betragter de to banesystemer der er afbilledet på kortet. Den ene banelinie viser Køge Bugt S-banen med dens 18 stationer. Den anden banelinie viser Nybygningsløsningen med dens 2 eneste stationer. Stationer som ingen i Køge Bugt området får glæde af.

Deres nye boligpartner

Vi kender vejen til en god handel...



Solrød Strandvej 79, 2680 Solrød 56 14 73 31



John Ryborg
Indehaver
Statsautoriseret ejendomsmægler MDE



Hundige Strandvej 210 B, 2670 Greve 43 60 16 66

Estate Køge Bugt v/John Ryborg • www.estate-maeglerne.dk • Autoriseret Nykredit Partner

DEN EKSISTERENDE BANE KØBENHAVN - ROSKILDE



Vi har som sagt svært ved at tro på stor vækst for godstrafik med jernbane. Men endnu vanskeligere er det at tro på, at den trafik der er, skal flyttes fra den eksisterende bane mellem København og Roskilde til en ny bane.

Det vil oven i købet være spild af ressourcer når man tænker på, at udbygningen af Roskildefinieren gennem de sidste 30 til 40 år i høj grad har været koncentreret om at etablere både en ny storbanegård i Høje Tåstrup og et transportcenter, hvor tog og lastbiler kan udnytte fælles anlæg.

Endnu længere tilbage i tiden har industri- og erhvervsvirksomheder lokaliseret sig langs jernbanen. Det har de dels gjort i tillid til, at de store tanker om at styrke jernbaneknudepunktet i Høje Tåstrup blev fastholdt, dels fordi der er direkte adgang til jernbanespor mange steder langs banen.

Det har nu vist sig, at det selskab der driver jernbanegodstrafikken i Danmark – det hedder Railion – har besluttet sig for at afvikle godstrafik i Danmark. Railion begrundet sin holdning med at den form for godstrafik er urentabel. De vil i stedet satse på transittrafik.

At Railion afvikler sine aktiviteter vil få alvorlige konsekvenser for en række virksomheder langs Roskildebanelen både i Hedehusene og i Glostrup.

Kendskabet til blandt andet disse forhold, har vi fået ved at gå ind på Folketingets hjemmeside, hvor spørgsmål fra Trafikudvalget til ministeriet samt ministerens svar er offentliggjort.

Ministeren svarer på spørgsmål 140 og 283, at han beklager, at Railions beslutninger vil få betydning for enkelte virksomheder i Hedehusene. Samtidig gør han opmærksom på, at med den

liberaliseringsproces man har gennemført på jernbaneområdet de seneste 5 – 10 år, kan regeringen ikke sikre bestemte mængder jernbanegods i Danmark. Det kan ministeren have ret i.

Når man imidlertid får oplysning om, at jernbanegodstrafik har trange kår, kan det undre, at ministeren satser på en helt ny jernbane, hvis primære mål er at transportere gods (selv om det er transitgods).

Vi er enige med ministeren i, at det gælder om at få så meget gods med jernbane som muligt. Derfor gælder det først og fremmest om, at udnytte den kapacitet, der er bundet i det eksisterende banenet.

Ministerens svar på spørgsmål 140 og 283 kan læses på www.ssgsolrod.dk. Klik på "Aktuelt" og derefter på "Jernbanen København-Ringsted". ■

GRUNDEJERFORENINGER BAKKER OP OM ET NEJ!

Foreløbig oversigt over grundejerforeninger, som støtter SSG's aktion:

2680 Solrød Strand

Søndre Jersie Grundejerforening
Jersie Strands Grundejerforening
Solrød Strands Grundejerforening
Karlstrup Strands Grundejerforening
Grundejerforeningen Trylleskoven
Grundejerforeningen Solvang
Ankerhuse Grundejerforening
Birkeengens Grundejerforening
Birkemosens Grundejerforening
Ejerlauget Solsikkemarken
Grundejerforeningen Kirsebærhaven
Grundejerforeningen Æblehaven
Grundejerforeningen Enggård
(Litorinaparken)
Grundejerforeningen Boghvedemarken
Grundejerforeningen Admiralparken
Grundejerforeningen Jersieparken
Grundejerforeningen Klosterparken
Grundejerforeningen Jordbærhaven
Ejegårdens Grundejerforening
Ejerforeningen Akacieparken
Ejerforeningen Egeparken Matr.18.pm.
Karlstrup Landsbylaug
Kirke Skensved Landsbylaug
Solrød Landsbylaug
Jersie Landsbylaug
Støjudvalget vedr. Køge Bugt Motorvejen
v/E. Liebst

4622 Havdrup

Gl. Havdrup Landsbylaug
Grundejerforeningen
Kildebrogårdsvej-Engvænget

2690 Karlslunde

Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Karlslunde:
Grundejerforeningen Annasvej
Grundejerforeningen Bastebjerg
Grundejerforeningen Engparken
Grundejerforeningen Fugleparken
Grundejerforeningen Grønningen
Grundejerforeningen Højengen
Grundejerforeningen Johanneslund
Karlslunde Bylaug
Karlslunde Strands Vejlaug
Grundejerforeningen Nørreled
Grundejerforeningen Poppelvang
Grundejerforeningen Strandgården
Grundejerforeningen Sønderholm
Grundejerforeningen Toftholm
Grundejerforeningen Ved Stadion
Grundejerforeningen Vildandevæg
Grundejerforeningen Østergaard
Grundejerforeningen Østerled
Grundejerforeningen Åsager
Andre Grundejerforeninger:
Grundejerforeningen Vejgården
Grundejerforeningen Lyngen
Grundejerforeningen Kildeager
Grundejerforeningen Klintegården
Klinteparken Grundejerforening
Præstevænget Grundejerforening

2670 Greve

Eriksminde Grundejerforening
Hundiegård Grundejerforening
Greve Landsbylaug
Birkelyparkens Grundejerforening
Grundejerforeningen Søagerparkens
Rækkehuse

Blågården Grundejerforening
Østre Strand Grundejerforening
Kildebrønde Bylaug
Hundige, Greve og Mosede Strands
Grundejerforening

2665 Vallensbæk

Grundejerforeningen Aavang
Gammelose Grundejerforening
Grundejerforeningen Syvhøjvænge, Vejlaug I
Grundejerforeningen Syvhøjvænge, Vejlaug III
Grundejerforeningen Syvhøjvænge, vejlaug IV
Grundejerforeningen Syvhøjvænge, vejlaug V
Grundejerforeningen Tre-Knøsen
Grundejerforeningen Nørrebred
Wallensbek Laug
Grundejerforeningen Pilehaven
Grundejerforeningen Nellihevænget
Andelsboligforeningen Liljeparken
Ejerlauget Rendsagerparken
Grundejerforeningen Valmuebakken
Husejerforeningen Horsbred
Grundejerforeningen Møllestenen

Ved redaktionens slutning var der drøftelser med grundejerforeninger i:

2650 Hvidovre

2605 Brøndby

2660 Brøndby

2635 Ishøj

SOLRØD STRANDS GRUNDEJERFORENING

Strandsiden

Strandsiden er medlemsblad for Solrød Strands Grundejerforening. Strandsiden udkommer to gange om året i et oplag på 2500, og uddeles til foreningens medlemmer, Byrådet i Solrød, pressen og foreningens øvrige samarbejdspartner.

Dette temanummer af Strandsiden udkommer i 15.000 eksemplarer. Det husstandsomdeles i Solrød Kommune og sendes til grundejerforeningsbestyrelser i Køge Bugt-området, til kommunalbestyrelser og byråd i Roskilde Amt, til Roskilde Amtsråd samt til kommunalbestyrelserne langs Køge Bugt i Københavns Amt. Temanummeret sendes desuden til folketingets medlemmer, pressen samt en række interessenter omkring bladets tema.

Temanummeret udgives med støtte af Solrød Kommune.

Redaktion af dette nummer:

Kurt Poder (ansvarshavende), Lars Nielsen, Preben Larsen, Poul Pangø

Solrød Strands Grundejerforening er grundejerforening for 1600 medlemmer i Solrød Strand øst for motorvejen og Tåstrupvejen.

Bestyrelsen:

Formand

Kurt Poder
Ventegodtsvej 4
2680 Solrød Strand
Tlf. 5614 1171
Poder@os.dk

Næstformand

Lars Nielsen
Tlf. 5614 1886

Sekretær

Birger Fiala
Tlf. 5614 1423

Kasserer

Hans Erik Andersen
Tlf. 5614 3200

Bestyrelsesmedlemmer

Poul Pangø
Tlf. 5614 0071

Keld Wohlert
Tlf. 5614 2246

Preben Larsen
Tlf. 5614 2848

Forretningsfører

Erik Lyhne
Solrød Vandværk
Engvangen 14
2680 Solrød Strand
Tlf. 5614 0193

Revisor

Kim Olsson
Tlf. 5614 3335

Revisorsuppleant

Flemming Petersen
Tlf. 5614 0970

KONKLUSION

VI ØNSKER 5.sporløsningen, og foreslår at den gennemføres frem for de andre mulige forbedringer af kapaciteten mellem København og Ringsted. Det gør vi af følgende grunde:

- 5.sporløsningen anlægges langs eksisterende bane gennem byområde som siden 1856 er vokset omkring banen.
- 5.sporløsningen kan gavne de indbyggere, som fra Hvidovre i øst til Roskilde i vest, bruger banen som daglig transportmiddel.
- 5.sporløsningen vil ikke skabe en ny visuel og miljømæssig barriere.
- 5.sporløsningen ødelægger ikke rekreative områder.
- 5.sporløsningen er langt den billigste.

- 5.sporløsningen tilvejebringer den nødvendige og tilstrækkelige kapacitet mange år frem.

- 5.sporløsningen kan i givet fald være 1. etape af en meget langsigtet løsning, hvis der opstår behov.

- 5.sporløsningen kan supplere den nuværende overkapacitet til godstrafik hvis der opstår behov.

- 5.spor, og hele den eksisterende banestrækning mellem København og Roskilde, kan støjbeskyttes for en brøkdel af forskellen i anlægsudgiften mellem Nybygning og 5.spor.

- 5.spor forhindrer ikke forbedringer af Køge Bugt S-banen.

VI ØNSKER IKKE Nybygningsløsningen, og foreslår at den fjernes blandt de mulige løsninger til forbedring af kapaciteten mellem København og Ringsted. Det gør vi af følgende grunde:

- Nybygningsløsningen belaster byområder som ikke er planlagt i relation til dette baneanlæg.
- Nybygningsløsningen kan ikke bruges af de 185.000 indbyggere som bor i Køge Bugt området fra Hvidovre i nord til Solrød i syd.
- Nybygningsløsningen skaber en visuel og miljømæssig barriere.

- Nybygningsløsningen ødelægger rekreative områder.

- Nybygningsløsningen er langt den dyreste.

- Nybygningsløsningen tilvejebringer en overkapacitet som ikke kan udnyttes, og er dermed alt for kostbar

- Nybygningsløsningen skal primært bruges til godstrafik mellem Skandinavien og det øvrige Europa.

- Nybygningsløsningen er overdimensioneret i forhold til fremtidens jernbanetrafik.

- Nybygningsløsningen forhindrer forbedringen af Køge Bugt S-banen.

VI ØNSKER, at Køge Bugt S-banen forbedres i overensstemmelse med finanslovsaftalen fra november 2003. Den indebærer bla. et nyt S-togs spor fra Dybbølsbro til København H, hvorved Køge Bugt banen vil få "eget" spor. Herudover vil et overhalingsspor på banen, f.eks. ved Ishøj, kunne nedsætte rejsetiden mellem Køge og København til 25 minutter.