

# 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

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 Miljøredegørelse 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 Miljøredegørelse 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.

*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.*

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 CO<sub>2</sub>-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.