



28-02-2011

Sagsnr.  
2011-28723

Dokumentnr.  
2011-150138

## **København Kommunes høringssvar på miljøredegørelse for Femern Bælt – danske jernbanelandanlæg**

Københavns Kommune har modtaget høringsudgaven af Miljøredegørelsen for jernbanelandanlæggene i forbindelse med Femern Bælt projektet, og har i den forbindelse enkelte kommentarer til materialet samt kommentarer til togforbindelserne København-Hamburg generelt.

Femern Bælt projektet er vigtigt for Københavns Kommunes ambitioner om øget vækst.

En tættere kobling mellem København/Øresundsregionen og Hamburg kan skabe synergi som den vi i København har oplevet i forbindelse med åbningen af Øresundsbroen. Hamburg er Europas 8. største by, og desuden en af de mest velhavende byer i Nordeuropa.

Hurtige jernbaneforbindelser på strækningen Ringsted-Femern Bælt understøtter desuden mulighederne for at Sydsjælland og Lolland-Falster indgår som en fuldt integreret del af Øresundsregions arbejdsmarked og pendlingsopland.

Endelig vil bedre jernbaneforbindelser øge Københavns Lufthavns opland markant og bidrage til at fastholde lufthavnen som et nordeuropæisk knudepunkt.

### **Københavns Kommune støtter etableringen af hurtige jernbaneforbindelser til Sydsjælland og Hamburg**

Det er vigtigt for Københavns Kommune, at der er hurtige, hyppige og pålidelige togforbindelser til og fra byen.

Københavns Kommune anbefaler derfor, som udgangspunkt, Grundløsning 2, der har en positiv samfundsøkonomi, og giver mulighed for at køre 200 km/t.

Kommunen mener samtidig, at der er behov for, at Banedanmark gennemfører en ny beregning af samfundsøkonomien i en løsning, hvor der etableres en ny bane fra Køge og sydpå med mulighed for at køre hurtigere end 200 km/t. Løsningen er skitseret i rapporten, hvor der også er foretaget overslagsberegninger af samfundsøkonomien.

Forudsætningerne for beregningerne har været, at:

- banerne i Sverige og Tyskland ikke opgraderes til højhastighedsbaner
- perronkapaciteten i København ikke øges

Meget tyder på, at disse forudsætninger ikke er realistiske på 10-15 års sigt. Både Sverige og Tyskland arbejder målrettet med planer for højhastighedsbaner. Dertil kommer, at en udvidelse af perronkapaciteten i København er nødvendig, hvis målet for regeringens strategi, ”En jernbane i vækst”, om en fordobling af antal togrejser indenfor en periode på 20 år, skal realiseres

Det er muligt, at den interne forrentning for en ny bane ligger under statens normale krav på 6 %. Man skal dog huske, at 5. sporsløsningen (via Roskilde), der blev behandlet i forbindelse med København-Ringsted projektet kun havde en intern forrentning på 1,8 %. Alligevel blev 5. sporsløsningen behandlet som ligestillet med nybygningsløsningen (via Køge) gennem hele den politiske proces.

### **Behov for højere frekvens på den nuværende København-Hamburg forbindelse**

Københavns Kommune mener, at staten kan opnå en del af formålet med de kommende landanlæg, og den faste forbindelse, ved allerede nu at styrke togforbindelserne mellem København og Hamburg.

Ud fra tankegangen om, at en time sparet på perronen er ligeså god som en time sparet i toget bør frekvensen mellem de to storbyer øges, så der i stedet for en afgang hver anden time etableres en afgang hver time.

En udvidelse af frekvensen vil, udover at styrke forbindelsen København-Hamburg, også styrke passagergrundlaget for Københavns Lufthavn, Kastrup.

### **Krydsninger bør udformes så de er niveaufrie**

Kommunen gør opmærksom på, at forudsætningen for gode togforbindelser København-Hamburg også omhandler de vigtige krydsninger ved Ny Ellebjerg og ved Ringsted. De er en del af København-Ringsted projektet og ikke Femern projektet, men har stor betydning for funktionaliteten af den fremtidige samlede baneforbindelse mellem København og Hamburg.

Krydsningerne ved de nævnte steder er udformet i niveau. Det betyder, at godstog, regionaltog, InterCitytog og internationale tog skal krydse i niveau. Det er stærkt problematisk, og giver bindinger i

køreplanlægningen samt risiko for hurtige og store spredninger af forsinkelser.

Københavns Kommune har tidligere gjort opmærksom på disse forhold i kommunens høringssvar til bl.a. forslag til anlægslov for København-Ringsted.

Københavns Kommune står gerne til rådighed såfremt indholdet af ovenstående høringssvar giver anledning til spørgsmål.