

ne Høje-Taastrup – Roskilde med det sydligste af de nuværende S-togs-spor Høje-Taastrup - København. Dette spor må af hensyn til banekapaciteten etableres ude af niveau med de øvrige hovedspor. Forbindelsen forudsættes i anlægslovforslaget udført som en bro.

De 4 spor, som den nye bro skal skære, ligger skjult bag en jordvold, som er placeret på banens nordside. Nord for jordvolden og Frøgårds Allé er der opført en ny parcelhusbebyggelse, Frøhaven, hvorfra det eksisterende baneanlæg ikke kan ses. Tog kan dog høres, når de passerer bag jordvolden. Lidt længere væk fra jernbaneanlægget og øst for Frøhaven, er der forskellige institutioner, bl.a. skole og amts-gymnasium. Imellem institutionerne og banen er der et mindre grønt område og vejen Frøgårds Allé. Ingen af disse institutioner vil blive påvirket nævneværdigt af anlægget, hverken støjmessigt eller visuelt. Frøgårds Allé skal ikke omlægges.

Støjpåvirkningen vil overalt på de pågældende områder kunne holdes under en støjgrænse på 60 dB, som er den grænse, der gælder for helt nye jernbaneanlæg.

De øverste dele af det nye anlæg og de kørende tog vil kunne ses fra bebyggelsen Frøhaven. Det er muligt med overskudsjord fra afgravning til det nye baneanlæg at forhøje jordvolden, så broanlægget skjules bedre. Det er også muligt at skærme anlægget med beplantning.

I Høje-Taastrup ligger mellem 5 og 8 af de nyopførte parceller i første række mod det nye broanlæg, som jo altså delvist vil være skjult bag jordvolden og i øvrigt ligger godt 60 meter væk. Lind & Risør A/S er i gang med en byggemodning af et område vest for Frøhaven, og herfra vurderes yderligere 5-6 parceller at ligge i første række mod det nye broanlæg, men dog endnu længere væk. Når der bygges tæt ved eksisterende bane, skal der anlægges en jordvold i forlængelse af den eksisterende, så også det nye parcelhusområde afskærmes fra banen.

Banestyrelsen har på et borgermøde den 8. november 2001 i Høje-Taastrup, hvor der deltog knap et halvt hundrede borgere, oplyst om planer og muligheder for anlæggets udformning vest for Høje-Taastrup.

På denne baggrund indstilles,

– at Banestyrelsen fastholder planerne om at etablere en bro vest for Høje-Taastrup,

– at den eksisterende jordvold forhøjes og/eller beplantes for at skjule udsynet til broen og de tog, som vil køre på den,

– at denne bearbejdning sker i samråd med Høje-Taastrup Kommune.

Det Radikale Venstres medlem af udvalget står ved det indgåede forlig og tilslutter sig derfor de ovenstående bemærkninger i fællesskab med V, S og KF, men samtidig havde RV foretrukket, at man udskød den endelige beslutning til næste folketingssamling, hvor regeringens samlede investeringsplan er lagt frem, og hvor man derfor har mulighed for at tænke rækkefølgen og prioriteringerne i denne plan sammen med nærværende lovforslag. F.eks. kunne det overvejes, om et 5. spor mellem Hvidovre og Høje-Taastrup er umiddelbart mere påtrængende end S-toget til Roskilde efter de nye oplysninger om, at 2. etape til Kastrup enten ikke vil kunne gennemføres eller vil blive markant dyrere, hvorfor kapaciteten mellem København og Ringsted ikke forbedres som følge af S-togs-løsningen.

RV vil i udvalgsbehandlingen frem til 3. behandling forholde sig åbent i forhold til intentionerne bag det fremsatte ændringsforslag fra SF og vil blandt andet lægge vægt på de lokale ønsker. Men med den viden, der foreligger på tidspunktet for betænkningssagens afgivelse, kan RV ikke støtte det stillede ændringsforslag, idet RV som udgangspunkt forholder sig afvisende over for en merudgift i størrelsesordenen 100 mio. kr. til anlæg af tunnel, og RV tilslutter sig derfor som nævnt de ovenstående synspunkter i fællesskab med V, S og KF.

Et mindretal i udvalget (SF og EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet stemmer for det stillede ændringsforslag.

Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget er imod dette lovforslag. Under udvalgsbehandlingen har det vist sig, at Høje-Taastrup belastes mere af lovforslaget end hidtil erkendt, og SF har derfor med det stillede ændringsforslag om, at den planlagte sporforbindelse i Høje-Taastrup etableres som en tunnelloøsning i stedet for den broløsning, der er lagt op til i lovforslaget, forsøgt at begrænse skadevirkningerne ved lovforslaget, idet en tunnelloøsning vil medføre langt færre gener for beboerne i området. SF finder det meget væsentligt, at konsekvenserne ved dette