

kapacitetsproblemerne for jernbanetrafikken på strækningen.

Desuden indeholdt aftalen mindre og mere kortsigtede kapacitetsudvidelser mellem Østerport og Ringsted (KØR-projektet). De væsentligste delprojekter var anlæg af ekstra spor for fjerntog mellem Enghave og Valby samt anlæg af et overhalingsspor øst for Ringsted Station. For disse delprojekter blev der i februar 2006 udarbejdet endelige miljøredegørelser. For så vidt angår anlæg af et overhalingsspor øst for Ringsted Station henvises i øvrigt til det samtidigt fremsatte lovforslag om anlæg af ekstra jernbanespor i Ringsted.

2.2. Strategianalysen København – Ringsted af oktober 2005

I strategianalysen af de fremtidige kapacitetsforbedringer på jernbanestrækningen København-Ringsted blev der foretaget en sammenlignende analyse af fire forskellige hovedforslag til forbedringer af strækningen:

- Nybygningsløsningen med etablering af to nye spor over Køge til Ringsted,
- Udbygningsløsningen med udbygning af den eksisterende bane til fire spor på strækningen mellem København og Ringsted,
- 5. sporsløsningen med udbygning med et ekstra fjerntogsspor mellem Hvidovre og Høje Taastrup og endelig
- S-togsløsningen med forlængelse af S-togsdriften fra Høje Taastrup til Roskilde.

Analysen blev baseret på både eksisterende materiale og nye undersøgelser og indeholdt analyser af de trafikale, økonomiske og miljømæssige hovedemner og en efterfølgende sammenligning af de fire løsninger. Analysens resultater er sammenfattet i rapporten ”Strategianalyse København-Ringsted” oktober 2005 (fremsendt til Folketingets Trafikudvalg den 14. oktober 2005 alm. del – bilag 30).

Den 4. november 2005 blev det mellem Det Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og regeringspartierne aftalt, at strategianalysen skulle indgå i de politiske forhandlinger om jernbanen i 2006. Samtidigt blev den videre interesse koncentreret om Nybygningsløsningen og et 5. spor.

I foråret 2006 blev strategianalysen uddybet med supplerende undersøgelser. Det fremgår heraf, at en ny bane skønnes at kunne gennemføres for en investering på mellem 7,0 og 8,2 mia. kr. og et 5. spor mellem 3,3 og 4,0 mia. kr. afhængig af hvor mange supplerende tiltag, der gennemføres for at forbedre indpasningen i omgivelserne. På dette grundlag kunne den sam-

fundsmæssige rentabilitet af en ny bane opgøres til mellem 4,5 og 5,2 pct. og rentabiliteten af et 5. spor til mellem 2,3 og 2,8 pct.

3. Politisk aftale af oktober 2006

Regeringen, Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti har på baggrund af strategianalysens resultater i oktober 2006 besluttet, at Nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen skal gøres til genstand for en nærmere projektering med tilhørende VVM-undersøgelse. Undersøgelserne tilrettelægges med henblik på, at der i efteråret 2009 kan træffes politisk beslutning om den langsigtede udbygning på baneområdet på baggrund af resultatet af de gennemførte analyser og høringer.

Det er desuden besluttet at gennemføre projektet for de mindre kapacitetsforbedringer på en måde, der i videst muligt omfang kan indgå i begge langsigtede løsninger mellem København og Ringsted. I 2007 sigtes mod iværksættelse af arbejdet med anlæg af et overhalingsspor øst for Ringsted til afslutning inden 2010, jf. det samtidigt fremsatte lovforslag om anlæg af ekstra jernbanespor i Ringsted. Der sigtes endvidere på at etablere to spor mellem Københavns Hovedbanegård og Ny Ellebjerg til ibrugtagning senest 2011, idet det præcise indhold og omfang fastlægges i løbet af 2007.

4. Beskrivelse af undersøgelser og projektering af Nybygningsløsningen

Det forudsættes, at den ny bane fra København over Køge til Ringsted, Nybygningsløsningen, vil bestå af en ny dobbeltsporet jernbanestrækning fra Ny Ellebjerg over Køge Nord til Kværkeby. Fra Kværkeby til Ringsted projekteres to ekstraspors langs den eksisterende bane. Ved Køge Nord etableres en forbindelse til banen Roskilde – Køge – Næstved. Banen skal som udgangspunkt kunne trafikeres med en hastighed for togene på 200 km i timen, men i forbindelse med projekteringen tages der i videst muligt omfang hensyn til, at det senere vil blive muligt at foretage banetekniske ændringer på strækningen, så togene kan køre 250 km i timen. Analysen omfatter en station ved Køge Nord og Ny Ellebjerg samt vurdering af behov og placering af eventuelle andre stationer. Desuden vurderes en hensigtsmæssig placering af en kombiterminal samt de arealmæssige krav hertil, idet en sådan terminal dog i øvrigt vil forudsætte en selvstændig analyse. Projekteringen gennemføres på programfaseniveau.

I VVM-analysen vil alle relevante miljøtemaer blive behandlet, og linjeføringen og udformningen af jernbaneanlægget fastlægges på baggrund af fremlagte forslag og gennemført offentlighedsfase. På særligt kritiske lokaliteter kan VVM-analysen omfatte flere løsningsforslag, hvoraf alle eller udvalgte forslag vil