

gende mængder banegods sendes via Øresundsbroen, og når DSB om få år iværksætter »Gode Tog til Alle«, vil det gå helt galt.

I perioden 2002-2006 er godstrafikken steget med 15 pct. over Storebælt, hvilket betyder, at strækningen på Vestbanen er blevet yderligere presset.

Hertil kommer, at den intense togtrafik gennem tætbebyggede boligområder er en alvorlig miljøbelastning i f.eks. Glostrup, hvor der en tilfældig dag midt i ugen passerer ca. 620 tog gennem byen.

Det er derfor indiskutabelt, at der skal skaffes mere skinnekapacitet, og her ser EL nybygningsløsningen, som det alternativ, der ikke alene aflaster Vestbanen, men også åbner for en langt mere fleksibel, pålidelig og robust trafikplanlægning.

Linjeføringen vil på afgørende vis påvirke miljøforholdene langs banen. For at begrænse de negative miljøpåvirkninger skal der afsættes de nødvendige midler, så projektet bliver til at leve (godt) med for dem, der får banen som nabo.

EL ønsker projektet ændret, så det begynder på Østerport. Herfra anlægges der to nye fjernspor til Nørreport, der udvides og ombygges, og de nye fjernspor føres videre til Hovedbanegården, hvor de placeres under Bernstorffsgade. Uden en forøgelse af spor- og perronkapaciteten på Hovedbanegården vil man ikke kunne udnytte den kapacitetsforøgelse, nybygningsløsningen giver.

Hvad angår selve linjeføringen, skal der tages vide hensyn til naboerne, til de grønne områder og til miljøet. Eksempelvis skal traceet ikke dæmningsføres gennem Kulbanevej som foreslået, men lægges i en cut and cover-tunnel (således som i Sydhavnsgade), også selv om det måtte betyde en merudgift på ca. 1 mia. kr.

Antallet af ekspropriationer, støjgener og barriereeffekter begrænses til et minimum. Det gøres ved at placere linjeføringen så tæt på motorvejen, som det overhovedet er muligt. Naturligvis skal der tages hensyn til de nuværende rampeanlæg og rastepladser, men det er uacceptabelt, at Vejdirektoratet kan få indflydelse på linjeføringen med henvisning til, at en linjeføring klods op ad motorvejene vil forhindre fremtidige udvidelser af motorvejene. Siget med nybygningsløsningen er jo netop, at der skal sættes en

prop i det fremtidige motorvejsbyggeri på det østlige Sjælland. Hertil kommer, at Vejdirektoratets mulige udbygningsplaner er absurde, al den stund der i dag er overkapacitet på Holbæk-motorvejens inderste etape og har været det, siden Kalvebodmotorvejen blev anlagt.

Det er denne overkapacitet på Holbækmotorvejen, vi ønsker inddraget ved, at nybygningsløsningen placeres i de to sydlige spor. Derved undgås det at skulle ekspropriere ejendomme langs nordsiden af Holbækmotorvejen og at komme belastende tæt på boligområdet ved Allingvej.

Fra Hvidovre og frem Vallensbæk Mose forløber banen på sydsiden af Holbækmotorvejen og derefter på vestsiden af Køge Bugt-motorvejen til Køge Nord og videre mod Ringsted. Med en sådan linjeføring undgås bl.a. at overskære den grønne kile, og det undgås tillige, at der opstår beboede »øer« mellem jernbanen og motorvejen – øer, der uanset vindretningen altid vil være plaget af støj.

Med en placering af traceet som her nævnt kan arealforbruget reduceres betragteligt, ligesom støjen fra banen vil flyde sammen med støjen fra vejtrafikken. Ønskes yderligere reduktion af bane-støjen, kan denne graves et par meter ned under niveau.

For at begrænse støjpåvirkningen anvendes en bred vifte af støjdæmpende foranstaltninger: jordvolde, beplantninger og støjskærme af varierende højde samt vibrationsdæmpende teknikker, ballastmætter, svelleunderlag, skinneisole-ring m.v., der kan nedsætte støjen, hvor den opstår, nemlig ved kontakten mellem hjul og skinner.

Barriereeffekter kan næppe undgås, men de kan begrænses til et minimum. Konkret består det i at undlade at linjeføre banen gennem den grønne kile og at undgå, at der opstår beboede og støjplagede »øer« mellem banen og motorvejen, og ikke at flytte banen så langt mod vest i dens forløb gennem Firemileskoven, som der er lagt op til i strategianalysen. Placeres banen så tæt op ad motorvejen, som det overhovedet er muligt, vil der ikke opstå en større barriereeffekt, end tilfældet er i dag.

Nybygningsløsningen åbner for en langt mere fleksibel trafikplanlægning i den sjællandske regionaltogstrafik og for mulighed for nye rejseprodukter. Fremover vil det således være muligt