



ROSKILDE
KOMMUNE

Høringssvar

Miljøredøgørelsen af København – Ringsted projektet.

Park- og vejafdelingen
Køgevej 80
Postboks 100
4000 Roskilde

Tlf.: 46 31 30 00
Fax:

kommunen@roskilde.dk
sikkerpost@roskilde.dk
www.roskilde.dk

3. november 2008

Trafikstyrelsen har sendt udkast til miljøredøgørelse af København-Ringsted Projektet i høring frem til 1. december 2008.

Miljøredøgørelsen omfatter 11 hæfter. I det følgende referer "Miljøredøgørelsen" til hæfte nr. 1, med mindre andet er angivet.

Roskilde Kommune indgår i et interessefællesskab med Greve, Holbæk, Høje-Taastrup, Ishøj, Lejre, Odsherred, Solrød og Vallensbæk Kommuner om at afgive høringssvar til Miljøredøgørelsen for København-Ringsted projektet.

Som følge af samarbejdet falder Roskilde Kommunes høringssvar i to dele:

- Del 1 omhandler Miljøredøgørelsens formål, analyser og anbefalinger i forhold til valget mellem de løsninger – 5. sporet eller Nybygningsløsningen.
- Del 2 fokuserer på Miljøredøgørelsens analyser og projekter i forhold til 5. spors løsningens/Nybygningsløsningen i Roskilde Kommune.

Del 1 – Miljøredøgørelsens formål og analyser i forhold til valget mellem de 2 løsninger

1. Indledning

Ikke overraskende er det kommunernes opfattelse, at 5. spors løsningen er det rigtige valg til udbygning af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted. Til gengæld vil det nok overraske, at analyserne i høringmaterialet til Miljøredøgørelsen enten støtter kommunernes anbefaling, eller også er så mangelfuld belyst, at der kan rejses alvorlige spørgsmål ved konklusionerne.

Med dette høringssvar fremlægger kommunerne deres velbegrundede standpunkter.

I kort form er kommunernes holdninger følgende:

Kapacitet

- 5. spors løsningen har kapacitet til 21 persontog i timen mellem København og Roskilde i myldretiden, hvis køreplanerne for passagerer og gods koordineres, så der ikke kører gods i myldretiden. Dermed har 5. sporet overkapacitet i forhold til

Åbningstider	
Mandag-torsdag	10-15
Fredag	10-14

Telefontider	
Mandag-onsdag	08-15
Torsdag	10-17
Fredag	08-14



det maksimale behov i 2018 mellem København-Roskilde på 12-17 persontog i timen i myldretiden, som fremgår af Trafikplanen for jernbaner 2008 - 2018.

- 5. spors løsningen kan også bære de 21 persontog i timen i myldretiden, der ifølge Miljøredegørelsen kører til København i 2030 med Nybygningsløsningen.
- 5. spors løsningens kapacitet kan uden problemer løfte det kapacitetsbehov Femern broen skaber, da det også kunne dækkes med den eksisterende kapacitet. Kilde: Miljøredegørelse 1, side 24.
- 5. spors løsningen har også overskudskapacitet på 4 persontog i timen i myldretiden på strækningen Roskilde-Ringsted, når køreplanerne koordineres og godset sendes af sted på andre tidspunkter af døgnet.
- 5. Spors løsningen forhindrer ikke en eventuel fremtidig beslutning om yderligere kapacitetsudvidelser på strækningen København-Roskilde-Ringsted.
- Hvis der skal køre 21 persontog til København i 2030, så skal Københavns Hovedbanegård ombygges. Prisen for det er mellem 1-3 mia.kr., så der bliver brug for de minimum 5 mia. kr. der kan spares med 5. spors løsningen. Alternativt kan etableres en satellitstation til 600 mio.kr. eksempelvis ved Dybbølsbro, hvilket aktuelt indgår i beregningerne for Nybygningsløsningen.

Pendlere/timeplan

- Pendlere i Roskilde-fingeren får ringere vilkår, såfremt man vælger Nybygningsløsningen frem for 5. spors løsningen. Specielt gælder det for de pendlere, der benytter Roskilde og Høje Taastrup stationer, idet de får færre afgangene end i 5. spors løsningen, og det på trods af det faktum, at langt de fleste arbejdspladser i hovedstadsområdet er beliggende langs Roskilde-fingeren og nord for denne, og at begge stationer er trafikale knudepunkter med forbindelser til tog, busser, regional- og intercitytog og for Høje Taastrups vedkommende yderligere S-tog og internationale tog.
- Timeplanen kan opfyldes med begge linjeføringer i modsætning til hvad Miljøredegørelsen konkluderer. Køreplanseksemplerne viser, at rejsetiden mellem København og Odense kun forbedres 4-6 minutter med Nybygningsløsningen frem for 5. sporet.

Miljø, landskab, rekreative områder m.v.

- 5. spors løsningen ødelægger ikke miljøet, landskabsværdier og rekreative områder. 5. spors løsningen indpasses i landskab og byrum, påvirker i begrænset omfang de kulturhistoriske værdier og rekreative områder, påvirker ikke grund- og drikkevandet og det samlede antal af støjbelastede boliger påvirkes ikke.
- Nybygningsløsningen derimod medfører omfattende visuelle påvirkninger af omgivelserne, påvirker en række kulturhistoriske værdier langs linjeføringen og rekreative områder, føres gennem fredede og beskyttede områder samt ligger tæt på grundvandsspejl, hvorfor en række boringer skal lukkes.
- Nybygningsløsningen vil uanset erstatningstiltagene udgøre en barriere for dyrs mulighed for at sprede sig, yngle og finde føde. Og den vil påvirke naturområder i væsentlig grad. Nybygningsløsningen medfører således omfattende varige natur- og miljøødelæggelser.
- Nybygningsløsningen vil gennemskære det kystnære område langs Køge Bugt, hvilket formentligt vil påvirke kommunernes fremtidige muligheder for at opfylde de statslige vandplaner og skabe fornuftige afvandringsforhold for oplandet.

Samfundsøkonomi

- 5. spors løsningen er økonomisk ressourcebevidst, hvor der med en relativ begrænset investering på max 4 mia. kr. skabes den nødvendige



kapacitetsudvidelse. Nybygningsløsningen koster minimum 9 mia. kr., uden at give samfundet forbedringer i forhold til 5. spors løsningen, som står mål med investeringen.

- En miljøsikring af Nybygningsløsningen - såfremt den skal leve op til statsminister Anders Fogh Rasmussens tilkendegivelse i Jyllands-Posten i maj måned om at anlægsprojekter skal indregne en faktor, der hedder projektets indvirkning på miljøet - vil medføre en anlægspris langt over de 9 mia. kr.
- Den Nybygningsløsning, som i Miljøredegørelserne vurderes i forhold til sin investering og sin samfundsøkonomiske rentabilitet, er en skrabet miljømæssig løsning. Den reelle økonomi ved Nybygningsløsningen bør i den endelige miljøredegørelse baseres på en langt mere sandsynlig vurdering af de nødvendige miljøomkostninger, hvilket alt andet lige vil medføre en realistisk pris i omegnen af 12-13 mia. kr.
- Derudover er en ny kombiterminal ved Køge en forudsætning for de køreplaner for gods, samt støjberegningerne for Nybygningsløsningens grundløsning, der er beskrevet i Miljøredegørelsen og indregnet i den samfundsøkonomiske analyse. Men anlægsprisen for en kombiterminal er ikke indregnet i de 9 mia. kr. som angives som prisen for Nybygningsløsningens grundløsning.
- Budgetposterne billetindtægter, rejsetidsgevinster og støj fremstår mere sandsynlige ved 5. spors analysen end ved Nybygningsløsningen. Således viser en sammenligning med Strategianalysen fra 2005 en stigning i de tre budgetposter på 7,697 mia.kr. for Nybygningsløsningen fra 2005-2008, hvilket er langt over 100 %. Mens 5. spors løsningen kun kan notere en stigning på 0,548 mia.kr. fra 2005-2008, hvilket er i omegnen af 25%.
- Samlet set er indtægterne for ovenstående poster for Nybygningsløsningen 12,857 mia. kr. mens man i 5. spors løsningen kun kan regne med indtægter for 2,583 mia. kr. ifølge Miljøredegørelsen. Her ligger altså en stor del af forklaringen på, hvorfor den interne rente er 5,8% på Nybygningsløsningen og kun 1,8% på 5. spors løsningen. Men hvorfor forskellen er så markant er ikke belyst.
- 5. spors løsningen er mere samfundsøkonomisk rentabel end Nybygningsløsningen, for skal den interne rente i de to projekter sammenlignes, så må størrelsen på investeringen også være den samme. Og 5. spors løsningen til 4 mia. kr. skal derfor have forrentningen af de sparede 5. mia. kr. – op til de minimum 9 mia. kr. for Nybygningsløsningen – med.

2. Formål med VVM undersøgelsen og høringsfasen

I EU-direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 er den overordnede intention med VVM-undersøgelser beskrevet således: *"Den bedste miljøpolitik består i at undgå dannelse af forurening eller gener fra starten frem for senere at forsøge at modvirke deres virkninger"* og videre *"et projekt indvirkninger på miljøet vurderes under hensyn til ønsket om at beskytte menneskers sundhed, at bidrage til højere livskvalitet ved forbedring af miljøet, at sørge for de forskellige arters fortsatte beståen og at bevare økosystemets produktionsevne, som er selve grundlaget for livets fornyelse"*.

Det betyder, at VVM-undersøgelserne skal bidrage til, at beslutningstagerne skal kende:

- De miljømæssige konsekvenser – i bred forstand – af et anlægsprojekt, før beslutningen træffes.
- Borgernes synspunkter om anlægsprojektets fordele og ulemper, herunder det overordnede spørgsmål om anlægsprojektet som helhed er den rigtige løsning.



Er formålet med VVM undersøgelsen af København-Ringsted projektet så opfyldt med den foreliggende høringsudgave?

Side4/19

Delvis, men høringsmaterialet efterlader en række væsentlige spørgsmål, der skal besvares og/eller nuanceres i deres konklusioner i den endelige miljøredegørelse. Det omfatter først og fremmest de miljømæssige konsekvenser – også set i lyset af EU-direktivets overordnede formål samt analyser og konklusioner vedrørende kapacitetsbehov, pendling/fjernrejsende samt økonomien.

Endvidere må bemærkes at Trafikstyrelsen har valgt at fremsende høringsmaterialet i bind, hvilket betyder, at den enkelte kommune alene har modtaget beskrivelse af projektet inden for egen kommunegrænse og ikke for projektet som helhed (dvs. samtlige bind). Dette hørings svar indeholder i overensstemmelse med VVM-undersøgelsernes formål både en stillingtagen til anlægsprojektet som helhed og redegørelsen knyttet til den beskrevne projektering.

3. Kommentarer og anbefalinger til Miljøredegørelsens beskrivelse af grundløsningerne

3.1 Kapacitet

3.1.1 Kapacitetsbehov

Det må konstateres, at kapacitetsbehovet for strækningen København-Ringsted ikke er belyst i høringsmaterialet. Høringsmaterialet indeholder alene vurderinger af trafikken i 2017 og 2040 for hele landet og for Sjælland. Og her påregner man en stigning i antallet af rejser frem til 2018 på 40 % for Sjælland dog kun 24 % frem til 2017. Fra 2017 til 2040 regner Trafikstyrelsen med en vækst i rejseantallet på 1 % årligt på landsbasis. Hvad det vil komme til at betyde for strækningen København-Ringsted er ikke belyst. Hverken i Miljøredegørelsen eller i dens baggrundsnotater. Efter 2040 forventes ikke yderligere vækst i trafikken.

I baggrundsrapporten "Samfundsøkonomisk analyse – forudsætninger og resultater for analyse af København-Ringsted løsningsforslag - juli 2008" bliver det oplyst, at fremskrivningerne af persontrafikken fra 2005-2017 svarer til de fremskrivninger fra 2006-2018, som er benyttet i "Trafikplan for jernbanen 2008-2018". Og Trafikplanen viser kapacitetsbehov og den faktiske kapacitet frem til 2018 fordelt på mindre strækninger over hele landet.

Af Trafikplanen fremgår det, at den maksimale udnyttelse af banekapaciteten i myldretiden i 2018 vil være 17 persontog og to godstog i timen på strækningen København-Roskilde – inklusiv det øgede behov med broen over Femern Bælt. Uden for myldretiden er kapacitetsbehovet mindre end det er i dag.

For strækningen Roskilde-Ringsted viser Trafikplanen, at kapacitetsbehovet i myldretiden og i dagtimer i weekenden i 2018 maksimalt vil være på 9 persontog og 2 godstog i timen. I dagtimer i hverdagen er behovet uændret, mens det i aftentimerne er reduceret i forhold til togbetjeningen i dag.

Trafikplanen har været i høring hos kommuner, trafikselskaber og regioner i sommeren 2008, og samarbejdskommunerne har i deres fælles hørings svar til Trafikplanen netop kritiseret, at Trafikstyrelsens trafikeringsmodel tager udgangspunkt i den eksisterende infrastruktur og ikke tager højde for andre planlagte statslige



projekter og dispositioner inden for infrastrukturen, der vil få betydning for behovet for fremtidige jernbanebetjening og banekapacitet jf. "Høringssvar til forslag til Trafikplan for jernbanen 2008-2018." Passagerprognoserne er lavet uden at tage højde for eksempelvis udbygning af Nordvestbanen Lejre-Vipperød. Om der er taget højde for udvidelsen af Holbækmotorvejen og Køge Bugt motorvejen, samt andre planlagte men endnu ikke gennemførte bane- og vejprojekter er ikke oplyst.

Men disse udvidelser vil påvirke det faktiske passagertal i fremtiden ifølge Miljøredegørelsen s 61, hvor der står: *"For det første vil der ikke automatisk ske en stor overflytning af bilrejser til togrejser, når banen er etableret. Erfaringerne viser, at kun en mindre del af bilisterne skifter over til tog alene på grundlag af forbedringer i togtrafikken. Andelen af bilister, der skifter til togtransport kan øges yderligere, hvis trængslen på vejene stiger til et niveau, hvor det er blevet mere attraktivt at benytte toget, eller hvis der lægges begrænsninger på den personbiltrafik, som togtrafikken skal konkurrere med."*

De forventede konsekvenser af investeringer i den øvrige infrastruktur der planlægges i den kommende Trafikinvesteringsplan er der for vigtige at have med, når kapacitetsbehovet for jernbanen København-Ringsted gøres op, hvorfor det bør belyses i den endelige miljøredegørelse.

Det fremgår herudover af baggrundsmaterialet "Samfundsøkonomisk analyse" til Miljøredegørelsen, at kapaciteten på Københavns hovedbanegård er 17 persontog i timen. Skal der flere tog til København, så skal terminalforholdene ved København forbedres. Det påregner man at gøre til 2030, så der kan køre 21 persontog i timen til København fra 2030 jf. Miljøredegørelsen s. 34. Den samfundsøkonomiske analyse har derfor indregnet den billigst mulige udvidelse af kapaciteten i København, hvilket er etableringen af en fjerntogsstation ved Dybbølsbro, jf. Strategianalysen fra 2005.

Det fremgår af Samfundsøkonomisk analyse s. 36, at Trafikstyrelsen forventer et behov for udvidelse af køreplanerne til 21 persontog i timen "i myldretidens primærretning" i 2030. Hvad det forventede slutkapacitetsbehov vil være i 2040 er ikke oplyst, men herefter forventes ikke yderligere vækst, jf. Samfundsøkonomisk analyse s. 24. Men stigningstakten er sat til 1 % årligt på landsplan – og da der kun er behov for 21 tog i myldretiden i 2030 efter 40 % stigning på landsplan og inklusiv et forventet trafikspring med Femern Bælt i 2030, så må slutkapacitetsbehovet ligge i omegnen af de 21 persontog i myldretiden på strækningen København-Roskilde.

3.1.2 Muligheder for udvidelse af kapacitet

Trafikplanen og Miljøredegørelsen beskriver flere måder, hvorpå kapaciteten kan øges på jernbanestrækningerne. Nye signalsystemer kan betyde flere tog hurtigere efter hinanden, antallet af togstammer kan øges og man kan ved at tage ét godstog ud af drift i - eksempelvis myldretiden - få plads til to persontog, jf. figur Miljøredegørelsen s.25.

Endvidere forhindrer beslutning om 5. spors løsningen ikke en eventuel fremtidig beslutning om yderligere kapacitetsudvidelser på strækningen – den i Strategianalysen kaldte Udbygningsløsning

3.1.3 Løsningsmulighedernes kapacitet

3.1.3.1 5. spors løsningen

Kapaciteten på strækningen København-Roskilde er i 5. spors løsningen 17 persontog og 2 godstog i timen og det er herefter ikke muligt at øge togbetjeningen yderligere ifølge Miljøredegørelsen s. 32. Men hvis man erstatter de to godstog, der er beregnet



sammen med de 17 passagertog, med 4 passagertog i myldretiden vil det konkret øge kapaciteten på Roskilde-København fra 17 persontog og to godstog til 21 persontog i myldretiden. 5. spors løsningen giver dermed en overskudskapacitet på min. 4 persontog i timen på alle tider af døgnet på strækningen København-Roskilde i 2018.

Side6/19

For strækningen Roskilde-Ringsted er kapaciteten 9 persontog og 2 godstog i timen ifølge Miljøreddegørelsen. Men også her er det muligt at lægge godstrafikken udenfor spidsbelastningstidspunkterne og dermed få et kapacitetsoverskud 4 persontog i timen – selv på de travleste tidspunkter i døgnet i 2018.

5. spors løsningen har altså samlet set kapacitetsoverskud på 4 persontog i timen i 2018 i myldretiden alene, hvis man benytter sig af at koordinere køreplanerne for persontrafik og godstransport, så godset viger for passagertog på spidsbelastningstidspunkterne.

Ovenstående fremgår ikke af Miljøreddegørelsen. Her konstateres blot uden nærmere dokumentation, at kapaciteten i 5. sporet forventes at være opbrugt kort tid efter ibrugtagning. Der er derfor heller ikke i Miljøreddegørelsen vurderinger af, om 5. sporet vil kunne bære den udvidelse af køreplanerne til 21 persontog i timen "i myldretidens primærretning" man forventer i 2030 i og har indregnet i Nybygningsløsningen. jf. Samfundøkonomisk analyse s. 36.

Men det bør der være i den endelige miljøreddegørelse.

3.1.3.2 Nybygningsløsningen

Nybygningsløsningen har en kapacitet på 26 persontog og 2 godstog i timen. Det giver i sig selv et kapacitetsoverskud på 9 persontog i timen i 2018 i forhold til det mest optimistiske rejsescenarium, Trafikplanen stiller op. Reelt er overskudskapaciteten 13 persontog i timen, da det også i Nybygningsløsningen vil være muligt at lægge godstogene uden for myldretiden.

I pjecen "Terminalforholdene ved København" september 2008 skriver Trafikstyrelsen om overskudskapaciteten på Nybygningsløsningen, at det: *"allerede nu er hensigtsmæssigt at analysere, hvad den eventuelle overkapacitet skal bruges til"*.

Med etablering af en fjernstogsstation i 2030 i tilknytning til Københavns Hovedbanegård skal der i Nybygningsløsningen køre 21 passagertog til København i myldretiden, og overskudskapaciteten falder så til 9 persontog i timen i myldretiden.

Anbefalinger:

- At der foretages en begrundet vurdering af 5. spors løsningens kapacitet i den endelige miljøreddegørelse.
- At det af den endelige miljøreddegørelse fremgår, hvilke muligheder der er for at udvide kapaciteten på strækningen København-Ringsted over Roskilde yderligere, hvis der engang i fremtiden – på den anden side af 2030 - skulle blive behov for mere end 21 persontog i timen i myldretiden. Det må dog være begrænset, hvad kapacitetsbehovet kan blive med en forventet 1 % stigning/år fra 2030 til 2040, hvorefter der ikke regnes med yderligere vækst.
- At den totale kapacitet for Nybygningsløsningen bør belyses i den endelige miljøreddegørelse.
- At det belyses, hvad overskudskapaciteten på Nybygningsløsningen skal bruges til i den endelige miljøreddegørelse.
- At det belyses og begrundes, hvor mange passagerer, der forventes at benytte de to linjer i henholdsvis 2017 og 2030.



- At passagerprognoserne søger at tage højde for andre planlagte infrastrukturprojekter.

3.2 Pendling/fjernrejser/rejsetid

3.2.1 Pendling og fjernrejsende

I Miljøredøgørelsen har Trafikstyrelsen ud fra tidligere foretagne undersøgelser af passagerernes rejsemønstre, tidsgevinster, rentabilitet m.m. opstillet 3 køreplaneksempler for henholdsvis basisløsningen (basis 2017), 5. spors løsningen og Nybygningsløsningen.

Det fremgår af køreplaneksemplerne for 2017, at pendlerne i Roskilde-fingeren får ringere vilkår, såfremt man vælger Nybygningsløsningen frem for 5. spors løsningen. Specielt gælder det for de pendlere, der benytter Roskilde og Høje Taastrup stationer, idet de får færre afgang i end 5. spors løsningen, og det på trods af det faktum, at langt de fleste arbejdspladser i hovedstadsområdet er beliggende langs Roskilde-fingeren og nord for denne, og at begge stationer er trafikale knudepunkter med forbindelser til tog, busser, regional- og intercitytog og for Høje Taastrups vedkommende yderligere S-tog og internationale tog. Det er også langs Roskilde-fingeren, at der i øjeblikket pågår eller er planlagt en større byudvikling stationsnært i blandt andet Trekroner og Hedehusene.

Forbindelserne mod Fyn og Jylland vil ligeledes blive forringet med valg af Nybygningsløsningen i forhold til 5. spors løsningen, idet der bliver 1 IC tog mindre i timen. Endelig vil de internationale forbindelser i denne løsning fremover køre udenom Høje Taastrup.

Inden for de sidste 20 år er Sjælland blevet ét stort pendlingsopland. Flere og flere borgere i Vest- og Sydsjælland tager hver dag på arbejde i Hovedstadsområdet. Alle parametre peger i retning af en fortsat markant stigning i sjællandspendlingen, og med en mulig fremtidig byudvikling langs Roskilde-fingerens forlængelse mod Holbæk og Ringsted vil det være naturligt, at kapacitetsudvidelsen mellem København og Ringsted sker på denne strækning.

Tal fra Danmarks Statistik¹ viser, at det kun er en mindre del af pendlerne, der har ærinde i City (København og Frederiksberg Kommuner). Resten pendler til mål langs Roskilde-fingeren eller kommunerne vest eller nord for City. For mange af dem vil det derfor være en omvej, såfremt man i Nybygningsløsningen skal ind omkring København.

Som eksempel viser tallene, at kun ca. 25 % af pendlerne fra Slagelse mod østsjælland har mål i City. Det betyder for langt den overvejende del af pendlerne, at Nybygningsløsningen vil betyde forringet service. I begge løsninger vil der i myldretiden være 3 afgang i timen mod København, men i Nybygningsløsningen vil den ene afgang foregå over Køge og derfor ikke være attraktiv på grund af omvejskørselen over Købehavns Hovedbanegård.

¹ Danmarks Statistikbank - arbejdsstedspendling for bil, tog og busser. Tallene viser således pendlere i både i privat og offentlig transport, men derved også potentialet for rejsende med tog.



For de fjernrejsende vest for Storebælt mod København viser tal fra DSB's østtælling 2004, at ca. ¾ havde mål i København (samt nord og syd for København), medens resten havde mål enten i Roskilde/Holbækområdet eller Høje Taastrup/Vestegnen. Disse vil i Nybygningsløsningen få forringede forhold med kun 2 tog i timen i morgen- og dagtimerne mod København over Roskilde i modsætning til 5. spors løsningen, hvor der ville være 5 tog til rådighed.

Side8/19

Anbefalinger:

- At der i den endelige miljøredegørelse sker en undersøgelse af byudviklingen langs Roskilde-fingeren og dennes mulige forlængelse mod Holbæk og Ringsted med henblik på en belysning af konsekvenserne for pendlerne ved valget af hver af de to linjeføringer.

3.2.2 Rejsetider

I miljøredegørelse nr. 1 side 29 anføres, at pendlere fra Sydsjælland får en væsentlig kortere rejsetid til København med Nybygningsløsningen. Men som det er anført ovenfor, er det kun en mindre del af pendlerne, der får glæde af denne tidsbesparelse, idet langt de fleste af pendlerne har mål langs Roskilde-fingeren og nord for denne. Endvidere anføres det på samme side, at der er en besparelse på 6 minutter for rejsende mellem Odense og København ved Nybygningsløsningen set i forhold til 5. spors løsningen.

Men ser man på køreplaneksemplerne, er rejsetiden mellem København og Odense i 5. spors løsningen med et stop i Høje Taastrup, hvorimod rejsetiden i Nybygningsløsningen er uden stop mellem de to stationer. Rejsetidsforskellen i to sammenlignelige situationer uden stop er således kun på 4 min.

Reelt er rejsetiden mellem København og Odense i de to løsninger derfor stort set den samme.

I miljøredegørelse nr. 1 side 11 anfører Trafikstyrelsen, at det kun er Nybygningsløsningen, der kan opfylde ønsket om at binde de 4 største byer, København, Odense, Århus og Ålborg sammen med en times rejsetid mellem hver by på denne togstrækning, den såkaldte "timemodell". Samme sted fremgår det dog, at timeplanen derudover forudsætter en modernisering af den eksisterende banestrækning mellem Ringsted og Odense.

Som det er påvist ovenfor, kan 5. spors løsningen også opfylde ønsket om timemodellen mellem de nævnte 4 byer.

Anbefalinger:

- At der i den endelige miljøredegørelse redegøres for, hvordan Nybygningsløsningen vil påvirke den samlede rejsetid for pendlere og fjernrejsende, der skal vest og nord for København og derfor ikke har behov for at rejse via Københavns Hovedbanegård.
- Kommunerne anbefaler også, at det i den endelige miljøredegørelse slås fast, at både 5. spors løsningen og Nybygningsløsningen vil kunne opfylde ønsket om at indføre timemodellen på strækningen København – Odense – Århus – Ålborg.

3.4 Miljømæssige konsekvenser af de 2 løsninger

I forlængelse af formålet med VVM-undersøgelser skal miljøredegørelserne analysere de miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet/hvordan anlægsprojektet påvirker omgivelserne – og hvordan man kan undgå eller begrænse disse konsekvenser.



Undersøgelserne omfatter bl.a. visuelle forhold, naturforhold, kulturhistoriske værdier, rekreative interesser, grundvand og drikkevand samt støj og vibrationer.

Side9/19

3.4.1 Visuelle forhold

Udkast til miljøreddegørelserne konkluderer, at da 5. spors løsningens spor anlæg skal indpasses i landskab og byrum, hvor der i forvejen er anlagt bane, er de visuelle konsekvenser begrænsede. Nybygningsløsningens store omfang og anlæg i land- og byområder uden eksisterende baneanlæg medfører omfattende, visuelle påvirkninger af omgivelserne – især i det åbne land.

Det er en konklusion, som kommunerne ikke kan være andet end enige i, og kan supplere med at de visuelle konsekvenser forstærkes af, at banen på store dele af strækningen vil forløbe på dæmninger – ofte 3-4 meter over terræn, men også op til 8 meter over terræn. En grafisk visualisering af banens forløb gennem landskabet som helhed er endnu ikke illustreret og beskrevet i udkastet til Miljøreddegørelsen, og derved af hvor markant et anlæg, der er tale om.

Anbefaling:

- At banens forløb gennem landskabet som helhed, herunder forløbet på dæmninger – og derved barrierereffekter og de visuelle effekter gennem landskabet – illustreres og synliggøres i den endelige miljøreddegørelse.
- At løsningsforslag til forskellige typer af nedgravning af Nybygningsløsningen, så de visuelle konsekvenser og støjbelastningen mindskes mest muligt, indgår i den endelige miljøreddegørelse.

3.4.2 Naturforhold

Udkast til miljøreddegørelserne konkluderer, at jernbanen kan anlægges uden væsentlig påvirkning af naturområder og levesteder for dyr og planter og uden at være i strid med bevaringsmålsætningerne for Natura 2000-områder (samlebetegnelse for EU-fulglebeskyttelsesområder og habitatområder). Det vurderes endvidere, at jernbanen samlet set ikke vil skade eller ødelægge raste- og ynglepladser for bilag 4-arter (Dyrearter, som lever uden for Natura 2000 habitatområder, men som har særlig beskyttelsesstatus).

Kommunerne er enige i konklusionen for så vidt angår 5. spors løsningens begrænsede påvirkning af naturområder og levesteder. Derimod er det vanskeligt – ud fra Miljøreddegørelsens egne analyser – at genkende konklusionen om, at Nybygningsløsningen skulle være uden væsentlig påvirkning. Nybygningsløsningen vil bl.a. gennemskære følgende levesteder og spredningskorridorer: Store Vejleådalene med Vallensbæk Sø, Vallensbæk Mose, Lille Vejleå-dalen, Karlstrup Skov, Karlstrup Møllebæk, Jersie Mose samt en række ikke-navngivne områder og 15 vandhuller. Dette er samlet set områder, som er levested for bl.a. råvildt, fugle, små pattedyr, padder – og for følgende bilag 4-arter: flagermus og spidssnudet frø, springfrø, stor vandsalamander, markfirben.

Dertil kommer, at Nybygningsløsningen bl.a. vil krydse et Natura 2000-område ved Køge Å, spredningskorridorne Skensved Å og Slimminge Å og naturområdet ved Fjællebrølobet



Miljøredøgørelsen opererer med en række afhjælpeforanstaltninger i form af faunapassager (betontuneller under jernbanen) og nye flyvelinjer for flagermusene. Endvidere beskrives at de gennemskårede områder vil erstattes med nye vandhuller, skov og anden erstatningsnatur. Placeringen af disse erstatninger er dog enten overordnet beskrevet eller at betragte som ringe alternativer. Og uanset realiseringen af intentionerne om skabelse af erstatningsnatur, så vil Nybygningsløsningen udgøre en barriere for dyrelivets mulighed for at sprede sig og hvor fragmenteringen af områderne vil skade og ødelægge dyrenes mulighed for at yngle og finde føde. Afhjælpeforanstaltningerne kan ikke betragtes som andet end lappeløsninger.

Anbefalinger

- At konklusionen om at Nybygningsløsningen kan anlægges uden væsentlig påvirkning af naturområder og levesteder for dyr og planter nuanceres i den endelige miljøredøgørelse med resultatet af de analyser, som redøgørelsen allerede indeholder.
- At en mere præcis specificering af hvor erstatningsnaturen kan placeres med vurdering af hvorvidt disse udgør en reel erstatning, beskrives i den endelige miljøredøgørelse.

3.4.3 Kulturhistoriske interesser

Udkast til miljøredøgørelserne konkluderer, at 5. spors løsningen påvirker de kulturhistoriske interesser i begrænset omfang, mens Nybygningsløsningen påvirker en række kulturhistoriske interesser langs linjeføringen.

Kommunerne er enige i konklusionen, men vurderer at konsekvenser i forhold til nybygningen i flere tilfælde er større end Trafikstyrelsen beskriver dem til. Det omfatter betydningen af jernbanens gennemskæring af beskyttelseslinjerne omkring Vallensbæk og Kildebrønde Kirker og konsekvenser for fredede fortidsminder som Vestvolden og sten-plankebroen over Grevebækken og for kulturmiljøer ved Karlstrup Møllebæk samt Solrød Landsby og Jersie Mose. Sidstnævnte 2 områder lukkes inde mellem jernbane og motorvej. Selvom der sikres offentlighedens adgang til kulturværdierne, så forringes kulturværdierne af jernbanens afskæring.

Dertil kommer Brøndby Haveby samt bevaringsværdige gårde og huse mellem Køge og Ringsted.

3.4.4 Rekreative interesser

Udkast til miljøredøgørelserne konkluderer, at 5. spors løsningen påvirker i begrænset omfang de rekreative interesser langs banestrækningen. Nybygningsløsningen påvirker en række rekreative interesser. De mest markante påvirkninger i grundløsningen vil kunne afhjælpes ved de foreslåede løsningsmodeller.

Kommunerne er enige i konklusionen om, at Nybygningsløsningen påvirker en række rekreative interesser, men vurderer at konsekvenserne i flere tilfælde er større end Trafikstyrelsens beskriver dem til – også selvom konsekvenser for Vallensbæk Mose kan begrænses ved en alternativ løsningsmulighed. Det omfatter bl.a. Karlstrup skov, Firemileskoven og Jersie Mose. Tilgængelighed via stipassager på tværs af jernbanen ændrer ikke på, at områderne mister deres rekreative værdier ved at blive opsplittet i 2 dele.



3.4.5 Støj og vibrationer

Miljøredegørelsernes støjberegninger viser, at der bliver langt færre støjbelastede boliger som følge af Nybygningsløsningen, når gods og en stor del af fjerntrafikken vælges overført til områder med færre boliger. Det er dog en konklusion, som kan nuanceres. Den eksisterende jernbane mellem København og Roskilde forsvinder jo ikke, og selvom godstrafikkens støj overflyttes til Nybygningsløsningen, vil boligerne langs den eksisterende jernbane fortsat belastes af togstøj. Selvom støjbelastningen blandt beboerne langs den eksisterende bane reduceres, stiger det samlede antal støjplagede boliger med Nybygningsløsningen.

Udkastet til Miljøredegørelsen viser heller ikke hvad man kunne få af forbedret støjbeskyttelse langs hele den eksisterende strækning, hvis man valgte at opgradere støjbeskyttelsen her. Det fremgår således ikke hvad det kunne koste at støjbegrænse langs den eksisterende bane, således at det samlede antal støjbelastede boliger her kommer ned på niveau med Nybygningsløsningen.

Anbefalinger:

- At omkostningerne ved opgraderingen af støjbegrænsningen langs den eksisterende bane, således at det samlede antal støjbelastede boliger her kommer ned på niveau med Nybygningsløsningen, analyseres.
- At der foretages en analyse af støj ved grundløsningen for nybygningsløsning uden kombiterminal i Køge, det vil sige, hvor kun transitgodset føres via Køge, mens gods til regionen føres over den eksisterende bane til København.

3.4.6 Grundvand og drikkevand

Udkast til miljøredegørelserne konkluderer, at Nybygningsløsningen *påvirker i højere grad grundvandet end 5. spors løsningen, da der skal laves anlæg nær det primære grundvandsspejl, og der skal lukkes en række indvindingsboringer. Hverken 5. spors løsningen eller Nybygningsløsningen vurderes dog at udgøre en trussel for forurening af grundvandet.*

Kommunerne er enige i Trafikstyrelsens konklusion om, at Nybygningsløsningen i modsætning til 5. spors løsningen påvirker grundvandet, men kan ikke genkende konklusionen om, at Nybygningsløsningen ikke vurderes til at udgøre en trussel for forurening af grundvandet.

Strækningen løber gennem Områder med Særlige Drikkevandsinteresser (OSD) samt kildepladszoner, hvor alle forureninger er uønskede, herunder ukrudtmidler og små oliespild som følge af togdrift. Der er desuden flere steder langs baneføringen, hvor der er udpeget særligt sårbare områder inden for OSD, og herudover er der lokaliteter med ringe lerlagstykkelse til beskyttelse af grundvandsmagasinerne.

Grundlæggende er Nybygningsløsningen en løsning, som arbejder mod de naturgivne forudsætninger i landskabet. Mens 5. spors løsningen kører gennem eksisterende byområder, som ligger på toppen af et regionalt vandskel, forholder det sig helt anderledes med Nybygningsløsningen: her er den ny jernbane ført igennem et kystnært område, som gennemskæres af en lang række åer og vådområder. Det er således her afvandingen fra det trekantede område Roskilde-Køge-København løber ud i Køge Bugt.



Generelt gælder det for krydsning af alle vandløbene, at det udover, at der skal tages hensyn til vandløbsmiljøet og ikke dannes spærringer for flora og fauna, også skal tages hensyn til afstrømning af vand. Banen vil komme til at danne en barriere gennem hele Køge Bugt-området mellem baglandet, som skal afvandes, og Køge Bugt som modtager af alt overfladevand. Det skal sikres, at alle krydsninger med vandløb dimensioneres, så der er taget hensyn til fremtidens forhøjede vandstande og kraftigere regn.

I områder, hvor banen er lavt beliggende, skal der endvidere etableres et pumpesystem, så vandet ledes væk ved høje grundvandsstande. Der er sandsynlighed for, at der vil forekomme sammenfald mellem høje grundvandsstande og kraftige nedbørshændelser. I forvejen ses oversvømmelser flere steder langs Køge Bugt ved kraftige nedbørshændelser, og der er derfor ikke nødvendigvis plads til mere vand i drækanaler og vandløb. Etablering af sådanne pumpesystemer bør derfor nøje diskuteres med de kommunale myndigheder.

Grundvandssænkninger udføres efter indhentning af tilladelse fra myndighederne. Det er beskrevet, at det undersøges nærmere om det er muligt at foretage lavtliggende dele af banestrækningen som vandtætte konstruktioner. Alternativt skal der foretages permanente grundvandssænkninger. Disse undersøgelser må derfor inkludere en drøftelse med de relevante kommuner, så det kan kortlægges, om det overhovedet er muligt at forårsage en permanent sænkning i de pågældende områder.

Derudover påvirker Nybygningsløsningen mulighederne for at opfylde EU's vandrammedirektiv. I 2009 udarbejdes statslige vandplaner, som skal opfylde EU's vandrammedirektiv. Kommunerne skal i 2010 udarbejde handleplaner, som viser hvordan kommunerne kan opfylde direktivet. Formålet med dette er at sikre at overfladevand og grundvand har en god tilstand. Det forventes således, at kommunernes gennemførelse af vandrammedirektivet vil være endog meget omkostningstungt, og bl.a. medføre at tidligere vådområder skal reableres og nye skabes for at forsinke vandet på sin vej mod kysten. Derved skabes en naturlig buffer i vandsystemerne, som skal medvirke til at undgå oversvømmelser, og som skal sikre en naturlig omsætning af næringsstoffer.

De statslige vandplaner er endnu ikke færdige, og udkast til miljøredegørelserne behandler derfor ikke, hvordan mulighederne for realisering af vandplanerne hænger sammen med Nybygningsløsningen.

Når Nybygningsløsningen gennemskærer det kystnære område langs Køge Bugt påvirker det formentlig kommunernes fremtidige muligheder for at opfylde de statslige vandplaner og skabe fornuftige afvandingsforhold for oplandet. Det vil derfor være uheldigt, hvis dette ikke kommer til at indgå i de endelige miljøredegørelser, da det ikke kan udelukkes, at der ligger mange ekstra omkostninger her.

Anbefaling:

- At der i den endelige miljøredegørelse foretages en analyse af hvordan Nybygningsløsningen vil påvirke Områder med Særlige Drikkevandsinteresser (OSD) samt kildepladszoner, hvor alle forureninger er uønskede, herunder ukrudtmidler og små oliespild som følge af togdrift.
- At det sikres, at alle krydsninger med vandløb dimensioneres, så der er taget hensyn til fremtidens forhøjede vandstande og kraftigere regn.



- At der foretages en afklaring af mulighederne for etablering af pumpesystemer til at lede vandet væk ved høje grundvandsstande i lavtliggende områder, som er drøftet med de relevante kommuner.
- At det kortlægges om det overhovedet er muligt at forårsage permanente grundvandssænkninger, såfremt det ikke viser sig muligt at foretage lavtliggende dele af banestrækningen som vandtætte konstruktioner.
- At en analyse af mulighederne for realisering af de statslige vandplaner og de økonomiske konsekvenser ift. opfyldelse af EU's vandrammedirektiv indgå i den endelige miljøredegørelse.

Sammenfattende er der således ingen tvivl om at Nybygningsløsningen i modsætning til 5. spors løsningen har særdeles store natur- og miljømæssige konsekvenser. Uanset hvor store og fordyrende afhjælpeforanstaltninger, som beslutes ved et evt. valg af Nybygningsløsningen, er der tale om vedvarende ødelæggelser.

3.5 Samfundsøkonomi

Formålet med den samfundsøkonomiske analyse i Miljøredegørelsen er at gennemføre en samlet velfærdsøkonomisk evaluering af gevinster og omkostninger ved at udvide kapaciteten på jernbanestrækningen København-Ringsted. Analysen skal sammenligne de to løsninger med henblik på at opstille et beslutningsgrundlag for valg af en fremtidig løsning for udvidelse af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted jf. Samfundsøkonomisk analyse s. 7 og 8.

3.5.1 Sammenligning af de to investeringer

Det må konstateres, at de samfundsøkonomiske analyser af de to linjeføringer i VVM-redegørelsen ikke opfylder formålet, når hensigten er at gøre løsningsforslagene sammenlignelige. Der er således ikke i Miljøredegørelsen, som i Strategianalysen fra 2005, opstillet flere beregninger af de samfundsøkonomiske konsekvenser alt afhængig af, hvilke tilvalgs løsninger man køber for sammenlignelighedens skyld. Endvidere sammenligner Trafikstyrelsen to investeringers interne rente uden skelen til, at den ene investering er mere end dobbelt så stor som den anden.

Anbefaling:

- At den endelige miljøredegørelse indeholder en reel sammenligning af den samfundsøkonomiske gevinst v. 5. spors løsningen med Nybygningsløsningen. Det kræver, at man indregner gevinsten ved at investere de 5 mia. kr., der spares i 5. spors løsningen i eksempelvis andre trafikprojekter, i sundhedsvæsenet eller bare med en normal forrentning. Den samfundsøkonomiske analyse vil på den måde sammenligne forrentningen af to investeringer på 9 mia. kr., hvilket er fair.

3.5.2 Kvalitativ analyse af "Ikke værdisatte effekter" og deres påvirkning af den samfundsøkonomiske analyse

Statsminister Anders Fogh Rasmussen udtalte i maj måned følgende til Jyllands Posten: *"Ved de kommende store infrastrukturprojekter er vi nødt til at indregne en faktor, der hedder motorvejenes, jernbanernes og andre infrastrukturprojekters indvirkning på miljøet."*

En udtalelse han senest har fulgt op i åbningstalen til folketingets åbning 7. oktober 2008.

Men den til Miljøredegørelsen hørende samfundsøkonomiske analyse opfylder ikke statsministerens ønske om at indregne indvirkningerne på miljøet.



Det skyldes, at Trafikstyrelsen har valgt at følge den helt almindelige praksis, der er i VVM-redegørelser for ikke at værdisætte blandt andet: natur og dyreliv, barriereeffekter, jord- og grundvandsforurening, påvirkning af det oplevede landskab og rekreative arealer i byområder m.v. i den samfundsøkonomiske analyse. Det skyldes, at der enten ikke findes anerkendte metoder til det eller fordi kvantificering eller værdiansættelse er meget vanskelig. I stedet fremgår det af Miljøredøgørelsen, at *"en række af disse effekter er vurderet i en supplerende kvalitativ analyse, som viser, hvilken retning de skønnes at påvirke resultatet af den samfundsøkonomiske analyse."* Miljøredøgørelse 1 s. 80.

Problemet er, at det statsministeren efterlyser, er at miljøet værdisættes. Og det med god grund.

I dette konkrete tilfælde betyder den manglende værdisætning af miljø mv. nemlig, at den samlede analyse af velfærdsøkonomiske konsekvenser får en betydelig skævhed. Miljøredøgørelsens egen gennemgang af de såkaldte "ikke værdisatte effekter" efterlader således ikke nogen tvivl om, at der er betydelige varige naturødelæggelser og omkostninger på de ikke værdisatte effekter forbundet med at vælge Nybygningsløsningen jf. ovenstående afsnit om nybygningens betydning for eksempelvis grundvandet, kulturværdier og naturen.

Men det skulle Miljøredøgørelsens kvalitative analyse af de ikke værdisatte effekter råde bod på med en kvalitativ vurdering af linjeføringernes konsekvenser for de ikke værdisatte effekter. Men heller ikke det opfylder det foreliggende høringsmateriale til Miljøredøgørelsen. Der skal mere end almindelig god vilje til at kalde

Miljøredøgørelsens konklusion på analysen af de ikke værdisatte effekter for en kvalitativ analyse. Miljøredøgørelsen forholder sig i konklusionen ikke til det, der faktisk fremgår af analyserne jf. ovenstående afsnit om natur, miljø, rekreative områder m.v. Miljøredøgørelsens konklusion lyder:

"Det er vanskeligt at konkludere på betydningen af de ikke værdisatte effekter for de to grundløsninger, netop fordi effekterne ikke er værdisat og derfor ikke kan sammenvejes direkte med de værdisatte effekter." Miljøredøgørelsen 1 s. 84

Ikke desto mindre var det opgaven på baggrund af den kvalitative analyse at vurdere, hvilken retning de ikke værdisatte effekter skønnes at påvirke den samfundsøkonomiske analyse. Og det er vel en hovedopgave i en Miljøredøgørelse, der skal Vurdere Virkningen på Miljøet (VVM). Den samfundsøkonomiske analyse i høringsmaterialet til Miljøredøgørelsen sætter således ikke pris på miljøet – hverken kvantitativt eller kvalitativt.

Det må kunne gøres bedre i den endelige Miljøredøgørelse.

Anbefaling:

- At den endelige Miljøredøgørelse sætter kvalitativ og kvantitativ pris på miljøet på begge linjeføringer i det omfang det overhovedet er muligt og indregner det i den samfundsøkonomiske analyse, således at statsministeren og det øvrige folketing har en reel mulighed for at "indregne den faktor, som infrastrukturprojekter har af indvirkning på miljøet".

3.5.3 Anlægsudgifter

For så vidt angår den samfundsøkonomiske opgave med at gøre anlægsudgifterne sammenlignelige, så er det heller ikke lykkedes i Miljøredøgørelsens høringsmateriale.



Der står i Miljøredegørelsen: *"Der skelnes i teksten mellem en grundløsning for hver linjeføring og flere løsningsmuligheder. Grundløsningen er det billigste forslag og opfylder lovgivning samt alle krav og normer. Løsningsmulighederne er alternativer, som også er blevet undersøgt. De adskiller sig fra grundløsningen i pris, udformning og bedre beskyttelse af omgivelserne."* Miljøredegørelse 1 s. 11.

Men det er uklart i høringsmaterialet, hvad det betyder, at grundløsningerne opfylder lovgivning, "samt alle krav og normer". Men i baggrundsnotatet "Samfundsøkonomisk analyse juli 2008" s. 59 fremgår det, at "grundløsningerne er baseret på Strategianalyse København-Ringsteds grundløsning med tilkøb af niveau 2 tilvalg. Det vil sige, at der er "medtaget omkostninger til de foranstaltninger, der forventes at kunne imødekomme de væsentligste anker fra borger og myndigheder." Grundløsningerne opfylder med andre ord de væsentligste anker, Trafikstyrelsen kan forestille sig, at borgere og myndigheder har. Men det er vel ikke det samme som at de opfylder alle krav og normer?

De to grundløsninger i høringsmaterialet er da også beskrevet med et hav af tilvalgsmuligheder til anlæggene, men det er uhyre vanskeligt at se ud af høringsmaterialet, hvad der er med i de to grundløsninger og hvad der ikke er med. Det betyder, at det ikke er klart i høringsmaterialet, hvad det er for to anlæg, de samfundsøkonomiske beregninger er lavet på baggrund af. Og det er fuldstændigt umuligt at se, hvad den samlede pris er, hvis man vælger de bedste løsninger der foreslås i Miljøredegørelsen for beskyttelse af miljøet, begrænsning af støjgener, og placeringen af jernbanen i de to linjeføringer. Det er således ikke alle tilvalgsmuligheder, der er prissat endsige fremgår af tabellen over tilvalgsmuligheder i Miljøredegørelse 1 s.79.

Eksempelvis er prisen for en mere optimal udvidelse af banegårdskapaciteten i København ikke oplyst i Miljøredegørelsen, selvom kapaciteten forudsættes udvidet i 2030. Af pjecen "Terminalforhold ved København september 2008" – der er udgivet samtidigt med Miljøredegørelsen – fremgår det, at der arbejdes med seks forskellige løsningsmuligheder. Og Miljøredegørelsen oplyser, at der er afsat 600 mio. kr. til udvidelsen i den samfundsøkonomiske analyse v. Nybygningsløsningen. Af Strategianalysen fra 2005 fremgår det imidlertid, at prisen for en udvidelse af kapaciteten på København H er 1-3 mia. kr. Banegårdskapaciteten kan udvides for mindre beløb, men det bliver så i form af en satellitbanegård for fjerntog ved Dybbølsbro for 500 mio. kr., Strategianalyse København-Ringsted 2005 s. 103. Man kan med en vis ret hævde, at når de samfundsøkonomiske beregninger for Nybygningsløsningen forudsætter en udvidelse af kapaciteten på Københavns Hovedbanegård, så burde der være beskrivelser – og VVM redegørelse - af det anlæg, der regnes med.

At det ikke er klart, hvad grundløsningerne omfatter, fremgår eksempelvis af, at Miljøredegørelsen ikke har medtaget anlægsprisen for kombiterminalen i Køge i beregningerne af Nybygningsløsningens økonomi. Det er problematisk, når det nu fremgår af rapporten Samfundsøkonomiske beregninger s. 37, at både "Hovedkanalen" og "Ekstrakanalen" for godstransporterne i 2017 og 2030 i Nybygningsløsningen går over Køge. Det kan de jo kun, hvis der er en kombiterminal i Køge til at tage i mod den del af godset, der ikke er transit og som derfor skal omfordeles og videredistribueres til regionen. Anlægget af en kombiterminal i Køge er derfor en del af Nybygningsløsningens grundløsning og bør derfor indregnes i den samfundsøkonomiske analyse i den endelige Miljøredegørelse. Ikke mindst, når nu overflytningen af alt gods fra strækningen København-Roskilde-Ringsted til



København- Køge- Ringsted allerede nu indgår i de samfundsøkonomiske analyser af støjforholdene i de to grundløsninger. Ellers skal støjberegningerne laves om. Som det er nu, indgår gevinsterne fra anlægget af en kombiterminal i Køge i den aktuelle samfundsøkonomiske beregning, mens udgifterne til anlægget ikke er med.

Side16/19

I Miljøredegørelsen forudsætter Trafikstyrelsen endvidere, at der i grundløsningen for det 5. spor medtages et vendespor i Roskilde. Vendesporet gennemføres med henblik på at udnytte den kapacitetsforbedring, der sker ved at etablere det 5. spor mellem København og Høje Taastrup, idet der derved kan køre tog mellem København og Roskilde uden at genere fjerntrafikken.

Miljøredegørelsen gør dog opmærksom på, at vendesporsanlægget kan udelades, såfremt der i stedet for etableres et ekstra spor på strækningen mellem Lejre og Vipperød, og at der anlægges en dobbeltsporet strækning mellem Adamshøj og Ringsted. Denne løsning er dog ikke medtaget i Miljøredegørelsen, idet det ekstra spor mellem Lejre og Vipperød ikke er en del af lovgrundlaget for projektet København – Ringsted og endnu ikke er vedtaget af Folketinget.

Det er kommunernes opfattelse, at vendesporet ikke er en nødvendig forudsætning for at gennemføre 5. spors løsningen.

Kommunerne er orienteret om, at der i statens investeringsplan for de kommende år er medtaget en udvidelse af Lejre-Vipperød strækningen, som forventes gennemført samtidig med færdiggørelsen af projektet med udvidelsen af kapaciteten mellem København og Ringsted.

Anbefaling:

- At det i den endelige miljøredegørelse gøres tydeligt, hvilke anlæg de to grundløsninger indeholder.
- At det gøres fuldstændigt klart i den endelige miljøredegørelse, hvad prisen er for de mest optimale miljømæssige løsninger, som mindsker de miljømæssige konsekvenser betydeligt.
- At priserne for tilvalgsmulighederne til de to grundløsninger klart fremgår af den endelige Miljøredegørelse.
- At den endelige Miljøredegørelse indregner udgiften på 600 mio.kr. til en udvidelse af kapaciteten i København, der kan gøre det muligt at køre med 21 persontog i myldretiden i 2030 i 5. spors løsningens grundløsning. Ligesom indtægterne for den øgede omsætning skal indregnes.
- At Miljøredegørelsen belyser, hvad det vil koste at gennemføre den mest miljøvenlige løsning af hver af de to linjeføringer – herunder en beregning for 5. sporet, hvor støjniveauet reduceres til 64db som er kravet til nye jernbaner, mod de nødvendige 66db, der er kravet til udvidelse af eksisterende bane.
- At udgiften til et vendesporsanlæg i Roskilde trækkes ud af grundløsningen for 5. spors løsningen, da der ligger et færdigt beslutningsoplæg til politikerne om at banekapaciteten udvides på strækningen Lejre-Vipperød jf. Trafikplan for Jernbanen s.51. Dermed overflødiggøres vendesporet i Roskilde. Til gengæld bør udgiften til et dobbeltspor Ringsted – Adamshøj indgå, hvis det er en forudsætning for at undvære vendesporet.
- At udgiften til en ny kombiterminal i Køge indregnes i grundløsningen for Nybygningsløsningen, da det af støjberegninger og diagrammer fremgår, at al godstrafik – dvs. både transit og gods til regionen - i grundløsningen for Nybygningsløsningen skal føres over Køge.
- At udvidelsen af jernbanestrækningen Lejre – Vipperød fra 1 til 2 spor gennemføres senest samtidig med gennemførelsen af kapacitetsudvidelsen mellem København og Ringsted.



- At en eventuel beslutning om at indarbejde en udvidelse af Løjre-Vipperød banen i den kommende statslige trafikinvesteringsplan bør medføre en revurdering af vendesporsanlægget i Roskilde som en del af grundløsningen for det 5. spor inden den endelige miljøredegørelse.

Side17/19

3.5.4 Bemærkninger til nøglebudgetposter i den samfundsøkonomiske analyse

Særligt tre budgetposter skiller sig ud i Miljøredegørelsens samfundsøkonomiske analyse. Det drejer sig om posterne: Billetindtægter, Rejsetidsbesparelser og Støj, hvor forskellen på de to linjeføringer er markant. Det er samtidigt budgetposter, der i lyset af nærværende hørings svar og resultaterne af strategianalysen fra 2005, alle bør gennemgås igen.

Som det fremgår af nedenstående tabeller er forskellene i værdisætningen af indtægterne mellem linjeføringerne og sågar for Nybygningsløsningen fra Strategianalysen 2005 til udkast til miljøredegørelse 2008 markante – og uforklarede.

Billetindtægter	Nybygningen	5.spor
Strategianalyse 2005	1,961 mia.kr.	0,888 mia.kr.
Miljøredegørelse 2008	4,430 mia.kr.	0,848 mia.kr.

Rejsetidsbesparelser	Nybygningen	5.spor
Strategianalyse 2005	2,833 mia.kr.	1,326 mia.kr.
Miljøredegørelse 2008	7,769 mia.kr.	2,009 mia.kr.

Støj	Nybygningen	5.spor
Strategianalyse 2005	0,366 mia.kr.	-0,179 mia.kr.
Miljøredegørelse 2008	0,658 mia.kr.	-0,274 mia.kr.

Samlet set er indtægterne for ovenstående poster for Nybygningsløsningen 12,857 mia. kr. mens man i 5. spors løsningen kun kan regne med indtægter for 2,583 mia. kr. ifølge Miljøredegørelsen. Her ligger altså også en stor del af forklaringen på, hvorfor den interne rente er 5,8% på Nybygningsløsningen og kun 1,8% på 5. spors løsningen.

Tallene viser samtidigt en stigning i indtægter på 7,697 mia.kr. for Nybygningsløsningen fra 2005-2008, hvilket er langt over 100%. Mens 5. spors løsningen kun kan notere en stigning på 0,548 mia.kr. fra 2005-2008, hvilket er i omegnen af 25%. Det er fuldstændigt uklart i høringsmaterialet, hvad der gør, at Nybygningsløsningen kan påregne en sådan indtægtsstigning i dag i forhold til beregningerne i Strategianalysen i 2005.

Anbefaling:

- At de betydelige forskelle i billetindtægterne og rejsetidsgevinsterne i de to løsninger belyses og begrundes i den endelige Miljøredegørelse.
- At rejsetidsbesparelserne bør begrundes eksplicit. Her ligger immervæk en værdistigning på små 5 mia. kr. på beregningerne for Nybygningsløsningen i 2005 og 2008 og det er bestemt ikke tydeligt i høringsmaterialet, hvad der ligger bag den stigning.



- At det af Miljøredøgørelsen fremgår klart, hvorfor der ikke er større regularitetsgevinst – og dermed rejsetidsbesparelse på 5. spors løsningen, når nu man kan øge kapaciteten i myldretiden med omlægning af godstogene og dermed skabe ekstrakapacitet til at forhøje regulariteten.
- At det specifikt fremgår, hvad forudsætningerne er for støjberegningerne i grundløsningerne.
- At den endelige Miljøredøgørelse indeholder en samfundsøkonomisk analyse, der gør linjeføringerne sammenlignelige og medtager alle anlægsudgifter og alle de mulige samfundsøkonomiske indtægter, der er indeholdt i begge de to grundløsninger.

Del 2 – Vurdering af lokale forhold i Roskilde Kommune

Vendesportsanlæg i Roskilde

Som det fremgår af ovenstående, generelle del af høringssvaret, er det kommunernes opfattelse, at vendesportsanlægget i Roskilde ikke er en nødvendig forudsætning for gennemførelsen af 5. spors løsningen, og at vendesportsanlægget som en del af grundløsningen for 5. sporet bør revurderes på baggrund af en forventning om, at opgraderingen af Lejre – Vipperød strækningen fra 1 til 2 spor bliver en del af statens investeringsplan og at dette projekt vil være gennemført samtidig med gennemførelsen af kapacitetsforbedringen af jernbanestrækningen mellem København og Ringsted.

Såfremt vendesportsanlægget bliver en del af den endelige miljøredøgørelse, skal Roskilde Kommune bemærke følgende:

Som et muligt tilvalg kan der i forbindelse med vendesportet etableres en station med tilkørsel fra Darupvang (den korte løsning)

Der er ligeledes i Miljøredøgørelsen skitseret et alternativt og større vendespor med en station, der kan håndtere togstammer på op til 320 m længde. Denne station placeres på arealet syd for motorvejen og vest for Køgebanen med tilkørsel fra krydset Lindenborgvej/ Ringstedvej ad en ny vej frem til Darupvej.

Den korte løsning vil indebære, at Schæferhundeklubben skal finde andre arealer til deres aktiviteter.

Den lange løsning vil med den nuværende indretning af Roskilde Festival lægge beslag på dele af campingarealet. Roskilde Dyrskue anvender arealet til parkering.

Trafikstyrelsen har meddelt kommunen, at man forventer en kommunal medfinansiering af parkeringsanlæggene, såfremt man vælger at etablere en station i forbindelse med vendesportet



Etableringen af et vendespor i Roskilde vil betyde, at der skal totaleksproprieres 2 beboelsesejendomme på Store Møllevej og en erhvervsbygning på Ringstedvej.

Skal der derudover etableres en station ved vendesporet, vil der yderligere skulle totaleksproprieres en etageejendom, 3 huse og 2 erhvervsjendomme nord for Søndre Ringvej.

Roskilde Kommune er positiv stemt for på længere sigt at etablere en pendlerstation ved et eventuelt vendespor. Kommunen forudsætter, at langt størstedelen af de udgifter, der vil være forbundet med etableringen af en station ved vendesporet afholdes af anlægsmyndigheden. Det er ligeledes en forudsætning for Roskilde Kommune, at en eventuel etablering af en lang station syd for motorvejen sker i et samarbejde med Roskilde Kommune, Roskilde Festival og Roskilde Dyrskue og under hensyntagen til de interesser, der er knyttet til dette areal i forbindelse med større arrangementer på Dyrskuepladsen.

Anbefaling.

Roskilde Kommune anbefaler

1. at et eventuelt vendesporsanlæg støjdæmpes ved etablering af en støjskærm på hele strækningen mellem Roskilde Station og vendesporsanlægget som vist i Miljøredegørelsen 4, side 39.
2. at et eventuelt vendesporsanlæg forberedes for placering af en station syd for Holbækmotorvejen (den lange løsning)
3. at udgifter til etablering af en station med tilhørende adgangsveje og p-anlæg ved et eventuelt vendesporsanlæg afholdes af anlægsmyndigheden.

