

Trafikudvalget  
Folketinget, Christiansborg  
1240 København K.

Borup, den 9. februar 2009

### **Vedr. Bekymring for grundvandsforsyningen ved "Nybygningsløsningen"**

Jeg er medlem af Kommunalbestyrelsen i Køge Kommune for Demokratilisten, og medlem af Demokratilistens bestyrelse.

I Demokratilistens bestyrelse har selvfølgelig fulgt med i debatten om udvidelse af togtrafikken København - Ringsted. Vi har også været til stede ved de borgermøder i kommunen, hvor Trafikstyrelsen har fremlagt projektskitserne. I Demokratilisten er vi meget bekymrede over, at hensynet til drikkevandsforsyningen fra vores område - ét af Sjællands største - ikke vejer tungere i forhold til den såkaldte "nybygningsløsning", end tilfældet er.

Demokratilisten er kun repræsenteret af mig ud af de 27 byrådsmedlemmer. Som det eneste parti har vi været meget betænkelige ved nybygningsløsningen. Faktisk har vi talt imod den idet vi ikke kan se, at borgerne i Køge Kommune får nogen fordele af den - tværtimod. Det hæmmer os dog ikke, da vi har en meget stor del af borgerne med os i dette synspunkt. Nedenfor vil vi begrunde vores betænkeligheder og dermed modstanden imod projektet.

Under de enkelte overskrifter har vi i rammer medtaget citater fra Trafikstyrelsens betænkning, og vi har heri sat udvalgte ord i kursiv.

#### **Følger og ulemper for grundvandet, der er truet**

Følger og ulemper for grundvandet i Trafikstyrelsens betænkning (88 sider), er efter vor opfattelse utilstrækkeligt belyst. Betænkningens ordlyd er mest præget af politisk tænkning og mindre af faktuelle kendsgerninger, som ellers burde kunne forventes i en sådan redegørelse.

"Udvidelsen .....*vurderes* med de beskrevne afhjælpende foranstaltninger at kunne ske uden *væsentlige* påvirkninger af *naturområder* samt dyr og planter".

"De afhjælpende foranstaltninger vil betyde, at der ikke sker *væsentlig* påvirkninger af naturområder og levesteder for planter og dyr".

I tresserne udlagde Hovedstadens Udviklingsråd en transportkorridor langs Vestmotorvejen, hvor nybygningsløsningen foreslås placeret. Korridoren er et af de vigtigste områder med drikkevandsforsyning for København og udpeget af Hovedstadsregionen (mere end 16 mio. kubikmeter vand årligt). Kildezonen (det vil sige rækken af pumpestationer) strækker sig flere kilometer på begge sider af korridoren og er beskyttet. Det hedder blandt andet i loven: "det skal blandt andet sikres, at der ikke sker forurening af grundvandet ved placering af nye anlæg".

Nybygningsløsningen vil medføre omfattende indgreb i så godt som hele vandindvindings- og afvandsingsområdet (og de rekreative områder), samt vådområderne mod Ringsted og København. I alt 15 kildepladser vil blive berørt!

På trods af, at "der som hovedregel ikke må placeres grundvandstruende aktiviteter indenfor kildepladszonerne, selv med en lille risiko", så skriver Trafikstyrelsen:

"For at imødegå denne risiko etableres der derfor en vandtæt membran af ler *eller lignende* under baneanlægget indenfor kildepladszonerne, så nedsivning af vand fra banestrækningen *begrænses*".

Som nævnt løber grundvandet frem mod grundvandssænkningssonen flere kilometer fra kildepladszonen, hvor der desuden påtænkes en Kombiterminal til containergoods på en 35 - 50 ha stor plads med omlastning af alle typer gods, herunder også kemiske produkter. Der kan ske uheld, og det er netop derfor, at der er lovgivet i relation til beskyttelse af drikkevandet.

"Da permanente grundvandsænkninger *søges undgået*, etableres de aktuelle anlæg *så vidt muligt* som vandtætte konstruktioner. Skal der gennemføres permanente grundvandsænkninger, skal de udføres, så de påvirker vandvindingsinteresserne i de berørte områder *mindst muligt*."

Vi bemærker det bagatelliserende sprogbrug med hensyn til den overordnede beskyttelse af de alment vigtige grundvandsinteresser.

"Det *vurderes* sammenfattende, at Nybygningsløsningen i højere grad påvirker grundvandet end i 5. sporsløsningen, da der skal laves anlæg tæt på det primære grundvandspejl, og der skal lukkes en række indvindingsboringer. Hverken 5. spors løsningen eller Nybygningsløsningen *vurderes dog* at udgøre en trussel for forurening af grundvandet".

Det er langt fra klart og forståeligt, hvad der faktisk menes.

## Økonomi og lokalmiljø for de berørte borgere

Trafikstyrelsen fremsætter følgende betragtninger:

"En række konsekvenser kan ikke umiddelbart opgøres i kroner og ører, fx tidsgevinster, støj og uheld. Disse værdisættes i stedet ved hjælp af undersøgelser af brugernes betalingsvilje. Derefter kan der ske en sammenligning med de monetære konsekvenser.....". "En række af disse er *vurderet* i en supplerende kvalitativ analyse, som viser hvilken retning, de *skønnes* at påvirke resultatet af den samfundsøkonomiske analyse".

Det er ganske enkelt uforståeligt, hvad der menes, og indtil der fremkommer en mere klart formuleret redegørelse vedrørende disse forhold, kan vi kun konstatere, at der mangler faktuelle kendsgerninger, som man kan forholde sig til. Indtil da holder vi fast ved Trafikstyrelsens egen formulering:

"der vil ske opsplittning af levesteder for dyr og planter"

Efter vores opfattelse vil dette også i meget høj grad ske for landsbyer, eksisterende vejforbindelser osv.."

## Materiale- og arealforbrug

Nybygningsløsningen kræver 12 gange mere beton, 7 gange mere stabilgrus, 6 gange flere skærver, 10 gange mere armeringsstål, 4 gange flere stålskinner og 7 gange flere betonsveller. Der skal opgraves 27 gange så meget jord og laves 23 gange så meget jordpåfyldning. Der medgår 3 gange så stort et nyareal, der skal eksproprieres 5 gange så mange landbrug, bedrifter, parcelhuse og kolonihaver. Det kan ikke negligeres, at der på alle måder er tale en voldsom miljøpåvirkning.

## Miljøeffekter - CO<sub>2</sub>-udledning

Det var vel forventeligt, at der i en så omfattende redegørelse fra Trafikstyrelsen, ville være gjort ganske grundige betragtninger omkring miljøeffekter og herunder CO<sub>2</sub> udledningen. Følgende citat overrasker derfor meget:

"der vil *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 forbedring i togtrafikken".

"den forventede nedgang i antallet af personbiler vil *sandsynligvis* mindske kødannelserne i myldretiden. Det vil bidrage til en mere jævn kørsel og dermed *sandsynligvis* mindre udledninger fra personbiltrafikken. Det har dog ikke været muligt at beregne de miljømæssige effekter af dette".


Her burde man vel kunne forvente, at der var blevet redegjort for den store samfundsmæssige gevinst i forhold til trafikken! Det er imidlertid alt for løst og for meget præget af tro til, at det efter vores opfattelse kan opveje de meget store ulemper for natur, grundvand, landsbyer og landskab.

Trafikstyrelsen anser selv disse for "ubetydelige" i sammenhæng med samfundsøkonomiske analyser: "natur, dyreliv, vibrationer, barrierer, bymiljø, æstetik m.v.

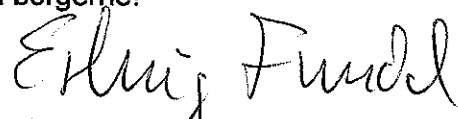
Vi er langt fra enige heri, og vi er sikre på, at et stort flertal af borgerne i Køge Kommune heller ikke deler dette synspunkt.

Nogle politikere i Køge Kommune, herunder især borgmesteren og formanden for erhvervsudvalget, taler ikke på vegne af borgerne for nybygningsløsningen, der i øvrigt, hvis den bygges, kommer til at splitte alle de kommuner den løber igennem, naturlandskaberne og flere vejforbindelser langs hele linien. Det nuværende politiske flertal i Køge Kommune ønsker den fordi, der her er tænkt på en station. Ikke overraskende foretrækker de 9 andre berørte kommuner den anden løsning med det femte spor over Roskilde.

Følger og ulemper for borgerne både i og udenfor Køge Kommune negligeres både af politikerne i Køge Kommune og i Trafikstyrelsens betænkning. Man får her det indtryk, at frøer, fisk og fugle dog er lidt bedre beskyttet end borgerne!



Finn Buch Petersen  
Viceborgmester i Køge Kommune  
Demokratilisten  
Klempegårdsvej 40  
4140 Borup



Erling Fundal  
Fmd. Demokratilisten  
Østergade 4  
4140 Borup