

Hr. Transportminister Lars Barfoed
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

18. marts 2009

vedr. Nyt baneanlæg Kbh.-Køge-Ringsted, "Nybygningsløsningen"

Deres svarbrev af 20. februar 2009 på mit brev af 1. 02. 2009, Dok. id 794196, J.nr. 507-591.

Kære Transportminister Lars Barfoed

Jeg takker mange gange for Ministerens svar på mit brev, hvor jeg henviser til alternativer til Nybygningsløsningen blandt andet i form af en dæmning tværs over Køge Bugt. Deres svar er desværre at "fremførte alternative løsninger ikke ønskes undersøgt, da jernbaneanlæg ikke må ødelægge uberørt natur". Jeg sender herved mit svar til dette gennem flg spørgsmål:

Bliver naturen i Køge Bugt eller på Avedøre Holme virkelig ødelagt af en banelinie ? og Hvordan påvirkes natur og miljø ved Nybygningsløsningen på linien fra Kbh. mod Køge ?

Ved den valgte løsning er i høringsrapporten beskrevet, hvordan jernbaneanlægget netop ødelægger miljøet i den sparsomme og svage natur mellem motorvejsgrenene til stor skade for naturen og flere tusinde mennesker, der bor i området. Eksempelvis ved at der på strækningen mellem Køge og Kbh. eksproprieres ca 200 ha jord og et stort antal ejendomme.

Men med banen følger desuden store støjproblemer, ødelæggelse af rekreative områder samt barrierevirkning. Lokale folk fra "Danmarks Naturfredningsforening" anslår, at hver påvirket ejendom kommer til at miste 1 million i værdi.

Disse skader ville være helt undgået ved en Køge Bugt løsning, hvor der kun bor ganske få beboere langs stranden, og disse jo ikke kan blive generet af en beskyttet banelinie ca 5 km ude i bugten. Strand og frisk vand er stadig det samme, idet der bliver sørget for rigelig gennemstrømning.

De meget store fordele for miljø og den lokale befolkning ved at placere en støjende bane langt ude i Køge Bugt menes at være det bedste grundlag for, at dette alternativ bør tages op til behandling og miljøvurderes meget nøje.

Den specifikke regel om "jernbaner ikke må ødelægge uberørt natur", som ministeren angiver som begrundelse for afslag til en undersøgelse, kan imidlertid ej heller anvendes til at udelukke een løsning frem for en anden, når der ikke har været foretaget miljøbehandling, såvel af alternativet som det valgte forslag, og en sammenligning derfor ikke har kunnet finde sted.

Denne opfattelse er til fulde bekræftet af "Danmarks Naturfredningsforening", som vi har henvendt os til om dette spørgsmål.

Natur – og planmedarbejder, cand. scient. landskabsforvaltning Nora Skjernaa Hansen har fremsendt flg. svar på spørgsmålet:

"Køge Bugt-løsningen er jo fantasifuld, men måske også realistisk. DN kan naturligtvis ikke have noget imod, at at en sådan løsning undersøges. Transportministerens henvisning til "uerstattelig natur" holder som udgangspunkt ikke, eftersom forslaget ikke er undersøgt og sammenlignet med øvrige forslag".

Ud over at Nybygningsløsningen skader miljø og mennesker i de københavnske omegnskommuner og regionens udvikling væsentligt, kan der tillige gøres flg alvorlige kvalitetsmæssige indvendinger mod det valgte baneanlæg:

- A. Nybygningsløsning med 2 spor i den viste linieføring har ingen mulighed for at klare de opgaver, som banen må påregnes at få, blandt andet som "the missing link".
- B. Der mangler en overordnet planlægning, og miljøbehandlingen er mangelfuld dels ved at den første vigtige offentlige høring er strøget og dels ved at EU's SMV-Direktiv med et strategisk miljøprogram netop designet for større anlægsopgaver ikke er taget i anvendelse.

ad A. Kun Nybygningsløsningen er medtaget, da 5-spors løsningen ikke ændrer ved de problemer, der er og skal løses ved den eksisterende baneforbindelse mellem Kbh. og Ringsted

1. Den valgte 2-spors bane skal fuldt udbygget fungere som hovedbane for DK og missing link forbindelsen med udlandet, men den regnes samtidig, at skulle opfylde det ekstra behov for en øget pendling fra syd- og vest-Sjælland/Danmark med hurtigbane med hastigheder til 200 (250 er også nævnt) km pr time. Derudover skal den kunne fungere som godsbanelinie internt for DK, men også som transitgodsbanelinie mellem Skandinavien og øvrige Europa. Der henvises bl. a. til behandling og analyse af disse spørgsmål i linieføringsrapporten fra 1998, infrastrukturkommissionens rapport og i Strategianalysen af okt. 2005.
2. Alle disse funktionskrav kan kun opfyldes gennem en moderne 4-spors bane og der må derfor eksproprieres endnu mere jord og flere ejendomme end ovenfor nævnt. Det kan bemærkes at kapacitetsgrænsen ved 2-spors forbindelsen mellem Kbh og Malmø allerede i dag er overskredet, og at denne banelinien derfor står over for udbygning med vigespor og stationsudvidelse i Kastrup.
3. En forudsætning for succes af det ny baneanlæg er høj hastighed uden driftsforstyrrelser, dvs kort rejsetid, Derfor må en baneforbindelse fra København H til Køge anlægges med så få kurver som muligt og med kortest mulig køreafstand uden stop og nedbremsninger. En høj hastighed kan selvfølgelig kun opnås, hvis restriktioner mod høj hastighed pga støj ikke indføres, men da høj hastighed giver ekstra meget støj, kan specielle krav til nedsat hastighed tænkes indført for de bebyggede områder,
4. Kort rejsetid kræver en teknisk stabil bane med sikre sporskifter, signaler mm. uden langsom kørsel som det vil blive tilfældet de sidste 10 km før Kbh. H på grund af kurver, stop ved Ny Ellebjerg station og ved generende skinnekrydsninger. Ved Køge Bugt løsningen kører banen direkte i lige og 5 km kortere linie på dæmningen uden disse opbremsninger, Det vil ske væsentligt hurtigere og dermed mere økonomisk.
5. En god økonomi vil kun komme, hvis banen har en god linieføring, fungerer godt og er effektiv uden ulidelige tekniske problemer. Er dette i orden vil den blive brugt flittigt, også som transitbane, hvilket vil give en god økonomi, også for Femern Bælt forbindelsen.

Alle 5 ovennævnte punkter bliver tilgodeset med en Køge Bugt løsning. Derfor bør denne løsning også af angivne tekniske grunde tages op til miljøvurdering og bedømmelse.

ad B. Folketinget lavede desværre en EU-lovstridig implementering i 2004 af det vigtige SMV - Direktiv 2001/42/EF om strategisk miljøvurdering af plan og programmer til dansk lov, idet man fejlagtigt mente, at Staten ikke hørte ind under Direktivet, når den selv stod for projekteringen. Den danske lov blev derved forkert, hvilket bevirkede, at baneprojektet ikke blev behandlet efter dette SMV-Direktiv, hvad det burde have været have været. Trafikstyrelsen ville i stedet bruge *en VVM-lignende proces* (som ingen ved hvad er) og angav endvidere følgende:

"Trafikstyrelsen skal således hverken forholde sig til alternative forslag, til linieføring eller foretage strategiske miljøvurderinger, men udelukkende beskæftige sig med de opgaver, Folketinget har udstukket rammerne for".

Denne udtalelse viser helt klart, at miljøbehandlingen af baneprojektet ikke er foregået efter SMV-Direktivet, som det skulle have været, idet Folketingets implementering af dette Direktiv jo gik helt galt, som ovenfor nævnt.

Den valgte VVM-lignende proces kunne have været tillempet en SMV-vurdering med overholdelse af lovreglerne med en 1. offentlig høring og miljøbedømmelse af realistiske alternativer, men dette er ikke sket og processen følger derfor ikke reglerne i lovdirektiverne og er ikke lovlig.

En om-implementering pågår i dag i Folketinget efter påtale fra EU. Den skal gælde fra 15. april 2009, men skaden er allerede sket.

Der foreligger i dag to projekter med store fejl og mangler såvel miljømæssigt som baneteknisk som ovenfor beskrevet. Projekter som i virkeligheden ingen synes om og ønsker etableret.

Endvidere er såvel tilblivelsen som miljøbehandlingen af disse projekter ulovlig iht EU's miljø-Direktiver.

Hvad skal der ske med disse projekter ?

Kære Minister Lars Barfoed.

Er der andet at gøre nu end i et skitseprojekt at behandle og miljøbedømme de alternative løsninger, der i dag foreligger, og som første gang blev forelagt i sommeren 2006 (og tidligere endnu af Kbhvns, Amt), og sammenligne dem med de foreløbigt valgte løsninger ?

hvorefter der etableres en 1. offentlig høring, som jo mangler ?

Her bliver de så forelagt til yderligere bedømmelse i offentligheden, (hvis der ikke er kommet andre og bedre alternativer til).

Efter "Komiteen for bedre bebyggelse på Amager" og undertegnedes mening er der ikke andre muligheder for at få en retfærdig og reel bedømmelse af dette baneanlæg, der såvel i nutiden som i fremtiden vil få så stor betydning for Danmark. Hensigten må være at få det rigtige baneanlæg. Nu bliver lovgivningen jo også i orden, så forudsætningerne er tilstede for en god planlægning for hele baneanlægget incl. de nødvendige tilslutninger på Amager og herunder Ørestaden.

En Køge Bugt løsning kan endvidere udføres efter forskellige konstruktionsprincipper:

1. En dæmning vil give en god, billig og hurtig løsning. Anlægsomkostningerne vil blive lavere end ved den valgte løsning. Kun få ekspropriationer. Tilsvarende afskærende dæmninger bliver brugt mange steder i verden.
2. En løsning med en bredere dæmning giver desuden mulighed for placering af en motorvejs-trasé for udbygning af Køge Bugt motorvej til Amager, som iht infrastrukturkommissionens rapport vil blive nødvendig i de kommende år.
3. En lavbro, men med større højde ud for sejlbadshavnen og tilslutning med sænketunnel ved Kalveboderne, kan ligeledes give en sikker og god løsning. Anlægsomkostningerne vil dog ligge på et væsentligt højere prisniveau end ved dæmningsløsningen, I forhold til den valgte løsning vil der ikke være stor forskel anlægsomkostningerne når alt tages i betragtning.
4. Men en sænketunnel kan også komme på tale som den mest fornemme løsning, og anlægsomkostningerne vil ligge i tæt ved lavbroløsningens omkostninger.

Med venlig hilsen

"Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager" Jørgen Clausen.

Niels Th. Kiær, civil engineer m.s.c.

Granstuevej 29

2840 Holte

Niels Th. Kiær
Granstævej 29
2840 Holte

Dato: 20. FEB 2009
Dok id: 794196
J. nr: 207-591
Deres ref:

Fredriksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon: 33-92 33-65

Kære Niels Th. Kiær

Tak for dit brev af 1. februar 2009, hvori du beder om møde et møde for at diskutere den trafikale situation i/m. baneløsningen på Koge-Ringsted.


Jeg må beklage, at jeg ikke var tilrettet tid til et møde. Jeg har desværre grundet travlhed ikke mulighed for at mødekomme alle ønsker om møder.

Efter at have læst din foresøgelse, kan jeg dog sige, at forslaget om en baneløsning på en dæmning over Koge Bugt desværre ikke er et forslag, jeg mener er realistisk at arbejde videre med.

Således er parterne bag transportaftalen enige om, at et af de centrale principper for planlægningen af fremtidens trafik er, at "... jernbaner ikke må ødelægge uerstattelig natur", hvilket følger samme linje som i udspillet "Bæredygtig transport - bedre infrastruktur", hvor målsætningen er, at "Det drejer sig ikke mindst om at begrænse nye og eksisterende infrastrukturanlægs påvirkning af naturvardieme" og i den forbindelse vil det være sådan, at "Nogle projekter må vælges helt fra, hvis omkostningerne for naturen er for store".

I den forbindelse vil der være problemer ift. den foreslåede løsning, da det vil påvirke såvel uberørte naturområder i Koge Bugt som beboerne langs kysten.

Med venlig hilsen



Lars Barfoed

Hr. Transportminister Lars Barfoed
Transportministeriet
Frederiksholmskanal 27 F
1220 Kbh. K

Holte den 1. februar 2009

Vedr. Nyt baneanlæg København - Køge – Ringsted, "Nybygningsløsningen".

Ovenstående baneanlæg blev i 2006 udvalgt til en nærmere projektering med tilhørende VVM-undersøgelse. Da der ikke blev etableret en offentlig høring fremsendte en Komite for "Bedre bebyggelse på Amager", som jeg arbejder sammen med, forslag til en alternativ løsning, den såkaldte "Amagerløsning".

Forslaget blev ikke accepteret, da en Amagerløsning tidligere var politisk fravalgt. Ved yderligere henvendelser blev Komiteens forslag stadig afvist.

Komiteen og jeg forstår ikke, at en så nærliggende mulighed for at gavne by og natur ikke skulle undersøges og klagede derfor til EU Kommissionen, og der foregår fortiden i den anledning en dialog mellem EU og Komiteen.

Komiteens og min opfattelse af Nybygningsløsningen kan ses i vedlagte indlæg til den høring, der foregik sidste efterår, samt i vedlagte konklusion til EU Kommissionen.

Jeg har arbejdet 40 år som chief engineer i en af de største entreprenørvirksomheder i Danmark (E. Pihl & Søn A.S.) og er meget bekendt med større anlægsarbejder.

Mit engagement i denne store og interessante anlægsopgave er dels baseret på, at den ligger inden for min faglige ekspertise dog mest dels på, at jeg synes, det virkelig er synd for Natur og Mennesker og selve byen København at blive påført så mange ulemper af dette baneanlæg, og især når der findes langt bedre alternativer. Baneanlægget har jo en varighed på over 100 år.

Men det, der også har inspireret mig er, at København faktisk tidligere har stået i samme vanskelige og afgørende situation for en fremtidig udvikling og fået løst den med fornuft:

En jernbanekommission havde i 1881 vedtaget et nyt baneanlæg og fastlagt en linieføring fra Axeltorv, hvor hovedbanegården lå, til Østerport Station gennem Ørstedparken, Botanisk Have og Østre Anlæg i terrænniveau.

Heldigvis kom en privatperson, en civilingeniør Holger Hammerich, i 1885 med et forslag til en tunnel i "Boulevardlinien" med en samtidig flytning af banegården til dets nuværende position. Dette alternative forslag blev vedtaget efter store diskussioner og flere ekstra kommissioner og påbegyndt i 1904 med endelig færdiggørelse i 1917. Det er en skrækkelig tanke, hvis vore parker var brugt til jernbanelinier.

I anledning af ovennævnte valg af Nybygningsløsningen og om evt. vurdering af alternative forslag, vil jeg bede om mulighed for et møde med Transportministeren, hvor jeg kunne få lejlighed til at forklare ministeren nærmere om fordelene ved en Amagerløsning og en nærmere hovedplan for hele indgangskorridoren.

Med venlig hilsen
Niels Th. Kiær
Granstuevej 29
2840 Holte

Vedlagt:
Indlæg til høringen 26.11.2008
Konklusion af brev til EU af 23.01.2009

Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager
Kontaktperson Sv. Aage Clausen
Svanninge Allé 11
2770 Kastrup

28. januar 2009

European - Commission
Directorate - General
Environment A2
B-1049Brussels

Vedr. Vor Klage 2008/4152, SG(2008) A/1526 ang. jernbaneanlæg København--Ringsted
Tillæg til vort svar af 23. januar 2009 på Deres brev af 12. december 2008

Dear mr. J. Garcia Burgués

I Kommissionens brev er det angivet, at det ikke har været muligt med de oplysninger, der hidtil er fremsendt, at fastslå, at Danmark har overtrådt EU-lovgivningen, og vi har i den anledning fremsent yderligere oplysninger i vort brev af d. 23. januar 2009.

Skulle der ønskes endnu flere oplysninger, er vi fremdeles til rådighed med svar, på de områder vi er bekendt med.

I tilknytning til vore oplysninger i vort ovenstående brev kunne det være nyttigt med en kort **Konklusion**, og vi tillader os derfor herved separat at fremsende denne:

Komiteens klage over Danmarks overtrædelse af EU-lovgivningen kan angives i flg. 6 punkter

1. Trafikministeren låste sig tidligt fast på Holbækmotorvejens Indgangskorridor gennem Valby til København Hovedbanegård og **fravalgte derved den for mennesker og natur absolut bedste løsning** "Amagerløsningen", se bilag "Bedre Baner, vedr. valg af korridor". Den valgte korridorløsning blev hverken teknisk- eller VVM miljøbedømt i forhold til den alternative korridorløsning, "Amagerløsningen", med linieføring i 3 forskellige løsninger.
2. "Nybygningsløsningen" blev valgt, men den første indledende offentlig høring iht VVM – betingelserne blev sprunget over. Projekteringslov blev vedtaget og projektering påbegyndt, selvom VVM-Direktivets formelle krav derved blev overtrådt. Ligeledes blev grundlaget for loven tilsidesat, idet "Bemærkningerne til lovforslaget" i teksten 10 forskellige steder nøje, præciserede at de formelle VVM krav ville blive overholdt. 1. høring er et afgørende punkt.
3. Med udeladelse af 1. offentlig høring i høringsfasen bliver offentlighedens muligheder for at fremlægge alternative forslag annulleret. Ligesledes den offentlige mening. Komiteen fremsendte forslag på "Amagerløsningen", det blev tilbagevist, det var fravalgt på forhånd.
4. Der kommer derved til at mangle en miljømæssig behandling af andre alternativer på et overordnet strategisk niveau. VVM kan ikke kræve dette, selvom det ville være naturligt, at en VVM af et projekt miljøbehandler realistiske alternativer, der måtte fremkomme i denne proces på et oversigtsmæssig niveau. Dette er en del af de formelle VVM krav.
5. SMV- Direktivet kunne bl. a. gennem en ændret procedure have klaret disse problemer i 4). Den i et VVM projekt krævede screenings-procedure, der kunne have bekræftet, at en SMV-- miljøvurdering skulle have været foretaget som indledning, blev ikke foretaget.
6. SMV-Direktivet giver en forbedret miljøvurdering, men selv om det er meget egnet til dette projekt og burde anvendes, blev det fravalgt af Trafikministeren. En halv"VVM"blev derved stillet overfor en umulig opgave, den krævede VVM miljøvurdering er ikke blevet foretaget.

Med venlig hilsen
Jørgen Clausen / Niels Th. Kiær

Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager
Kontaktperson Sv. Aage Clausen
Svanninge Allé 11
2770 Kastrup

23. januar 2009

European - Commission
Directorate - General
Environment A2
B-1049Brussels

Vedr. Vor Klage 2008/4152, SG(2008) A/1526 ang. jernbaneanlæg København--Ringsted
Svar på Deres brev af 12. december 2008

Dear mr. J. Garcia Burgués

Tak for Deres svar på vor klage af 18. september 2007.

Svaret forbavser os, men måske har vore informationer i klagen været mangelfulde.
Konklusionen i Kommissionens svar rummer imidlertid mange fejl og mistolkninger, som vi
nedenfor skal gøre rede for.

Komiteen fremsender derfor herved vor indsigelse i den anledning og beder om revurdering
iht vore supplerende argumenter, og til den nye situation, der vil opstå når om- implemen-
teringen af SMV-Direktivet giver en ændret forståelse af anvendelsesområdet i Danmark.

**Kort resumé af Komiteens klage: at Direktiv 2001/42/EF ikke bliver anvendt og at
behandling af alternativer og høring I afvises** (Der henvises til tidligere fremsendte bilag)
Trafikministeren fik i okt. 2006 flertal for en politisk aftale for at anvende et løsningsforslag
med flere variationer fra Strategianalysen 2005, den såkaldte Nybygningsløsning.
Den lovkrævede indledende offentlige høring foretoges ikke, og efter en projekteringslov nr
244 blev vedtaget i folketinget.blev forslaget sendt videre til projektering.
Inden forsøger Komiteen at få et fremsendt alternativt forslag behandlet, men får afslag pga
den politiske aftale.

Vi konsulterede Skov og Naturstyrelsen, som er en afdeling i Miljøministeriet, og Styrelsen
som sagde, ”at gennem VVM-Direktivet er det lettere at afvise vore alternativer end gennem
SMV-Direktiv 2001/42/EF, hvor forslaget vil blive miljøbedømt efter en anden procedure.
Yderligere skal behandlingen ske inden politikkerne kan træffe Deres valg
Skov- og Naturstyrelsen mente SMV-Direktivet passer godt til det pågældende anlægsarbejde.
Trafikministeren ønskede imidlertid ikke at miljøbehandle Nybygningsløsningen efter SMV-
Direktivet, men kun efter VVM-Direktivet. Lovforslag til projekteringslov bliver fremsat og
vedtaget til lov nr 244 i marts 2007 og projekteringen startede hurtigt efter.

Komiteen klager til EU 22.01.2007, 23.02.2007 og 18.09.2007, hertil tillægsklage pr. d.d.
Komiteen klager til Kommissionen, dels for at der ikke er foretaget en indledende offentlige
1. høring af det udvalgte løsningsforslag inden projekteringsloven blev vedtaget, og dels at
miljøvurderingen foretages iht.VVM- Direktivet i stedet for iht. SMV- Direktivet.
I de sidste måneder af 2008 blev der foretaget en høring, som hverken kan betegnes som den

1. lovbestemte offentlige høring eller den 2. lovbestemte høring, da den 1. høring jo er sprunget over, og den foretagne høring mangler denne hørings resultater for at kunne falde ind i VVM-systemet. Trafikstyrelsen har forklaret, at den foretagne høring ikke er en VVM høring, men en VVM lignende høring.

Dette protesteres der imod. Artikel 4 stk 1 kan ikke bruges her. Der er ikke tale om "et anlæg der vedtages i enkeltheder ved særlig lov". Der foreligger i dag en lov nr 244, der beder om at undersøge og projektere af de nødvendige anlæg til den nye bane på basis af en løsningsmodel fra Strategianalysen. Hvad er det, der skal vedtages i enkeltheder ? hvorfor ? og hvorfor en særlig lov ?, Dette er jo en omgåelse af VVM- Direktivet.

Kender Kommissionen noget til dette? og har godkendt dette?

Denne fejl påklager Komiteen hermed til EU Kommissionen. Anlægget er fuldt VVM pligtigt

Første spørgsmål i Kommissionens brev. Kan SMV-Direktivet anvendes ? Svaret er Ja !

Begrundelserne for et klart ja til ovennævnte spørgsmål er mange. Der kan nævnes:

1. Kriteriet for anvendelsesområdet angivet i Artikel 2 a) er opfyldt. Også når staten foretager projekteringen passer kriteriet. Staten skal også følge EU-Direktivet
2. Kriteriet for anvendelsesområdet angivet i Artikel 3 stk 1 og stk 2 a) og b) er ligeledes opfyldt. Det er vigtigt og nødvendigt gennem SVM-Direktivet at kunne fastlægge rammerne for fremtidige anlægstilladelser af fremlagte projekter. Dvs. først rammerne så projekterne.
3. SMV giver langt den bedste miljømæssige behandling og passer fint til dette projekt
4. SMV giver relevante alternativer en bedre og professionel behandling end VVM gør, hvor blandt andet politisk fravalg bremser eller forhindrer, at et alternativ bliver behandlet og vurderet.
5. SMV stiller krav til kvalitet og overvågning og større krav til høringer end ved VVM
6. SMV kan behandle nye alternativer, der hidtil ikke har været fremme, og give en miljømæssig behandling på et overordnet strategisk niveau som absolut er nødvendig.
7. Danmark har søgt (eller vil søge) om tilskud i EU's Strukturfonde for det angivne jernbaneanlæg, som er et led i den vigtige Femern Bælt forbindelsen mellem Tyskland og Skandinavien jvnf forudsætningerne i Strategianalysen 2005. EU's første betingelse for tilskud til anlægget regnes at blive krav om, at miljøvurderingen bliver foretaget iht 2001/42/EF, og at ovennævnte kriterier er opfyldt.
8. I 2001/42/E indgår Habitats-Direktivet automatisk og omvendt, og da banen rammer Habitatområder, må miljøvurderingen ske efter dette Direktiv. I øvrigt informerer Trafikstyrelsen ikke om Kommissionen er blevet underrettet om de i Høringsmaterialet foreslåede store ændringer, der er beskrevet at skulle ske i Habitatområdet.
9. Som sidste punkt kan henvises til "Forord til SMV-Vejledningen skrevet af Catherine Day, Generaldirektør – GD for Miljø", som er angivet som bilag.

Komiteen har konsulteret flere eksperter indenfor consulting og engineering, og der har her været stor forundring over det mangelfulde forløb ved sagsbehandlingen (1. høring mgl). Professor Ulf Kjellerup, som er ansat som Cowi Consult's juridiske miljø-ekspert og derved yder consulting for Trafikministeren, har i en af vore telefonsamtaler berigtiget, at SMV-Direktivet netop er designet og meget egnet for en anlægsopgave som denne, men som han siger: Bygherren ønsker ikke at gøre anvendelse af dette Direktiv.

Der skal endvidere kraftigt henvises til den vejledning Kommissionen gjorde os opmærksom på, se forordet i bilag og pkt 9 ovenfor. Den giver en god forklaring og begrundelse for anvendelsesområdet og fremhæver fordelene i en SMV- i forhold til en VVM- vurdering. Vejledningen støtter Komiteens klage og bekræfter Ulf Kjellerups udtalelse om SMV -

Direktivets egnethed ved dette baneanlæg.

Komiteens klage af 18.09.07 går i særlig grad ud på ud på, at SMV-Direktivet af de mange beskrevne grunde skal anvendes til miljøvurderingen i stedet for VVM-Direktivet. Opgaven er simpelthen for stor og passer ikke til VVM. Især proceduren bevirker, at der kommer til at mangle en miljømæssig behandling af alternativer på et overordnet strategisk niveau

Hvad står der i Projekteringslov 244 ?

Lov 244 bemyndiger Trafikministeren til at undersøge og projektere (= planlægge) de nødvendige anlæg med henblik på en forøgelse af jernbanekapaciteten København - Ringsted ved 1) en ny jernbanestrækning mellem København og Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg, (og ved 2) forbedring af eksisterende bane som alternativ, - den er ikke i denne sammenhæng aktuel). Resten af loven handler om byggelinier og arealer mv. der har med de senere ekspropriationer at gøre.

Loven giver Trafikministeren mulighed for at a) undersøge og b) projektere et anlæg. Disse to vigtige ord betyder iht store Nydansk Ordbog flg.:

- a) undersøge: se grundigt på (granske) de nødvendige anlæg med henblik på formålet
- b) projektere: udarbejde en plan for = planlægge, især anlæg ved større anlægsarbejder

Ordene Projekt og Plan er ikke nævnt i lovtæksten.

Nybygningsløsningen er ikke nogen steder betegnet som et projekt
Projekt og Plan er to ord for det samme, de har den samme betydning. Begge har fx "en ide" og "et udkast" som synonymmer. I denne sag er hyppigt brugt model, løsning, løsningsforslag.

I store Nydanske Ordbog står der for Projekt: en idé og et udkast til gennemførelse af et større arbejde som kræver omhyggelig planlægning, og som strækker sig over et stykke tid
Denne definition passer fint ind i det danske sprogbrug (og engelske) inden for anlægsbranchen.

Kommissionen må imidlertid have en anden definition, for ellers bliver det ikke forståeligt, hvad der menes i Konklusionen, her må projekt = færdigt og jernbaneanlæg ?
Denne definition er imod den egentlige betydning (latin: pro`jectum, kaste frem) udkast, plan.
Der eksisterer imidlertid først et færdigt anlæg efter projekteringen. Derfor ingen projekt.

En projektering (=planlægning) som loven beder om, kan foretages af såvel et projektudkast som af et planudkast, og miljøvurderingen kan ske såvel gennem VVM- som SMV-Direktivet

De to Direktiver ligner hinanden, kun i proceduren og i hørings- kontrol- og overvågnings- spørgsmål er der en væsentlig forskel. Se "forord" i bilag af Catherine Day, GD for Miljø.
Såvel et projektudkast som en planudkast skal i en projekteringsfase gennemgå den samme udvikling fra udkast til veldefineret og specificeret udførelses-projekt/plan,

De forklaringer Kommissionen giver i sin konklusion til, hvad loven er og siger i forhold til projekt contra plan, er ude af proportioner og med mange fejl eller fejlslutninger.

Loven giver som angivet ovenfor kun en tilladelse til at projektere de angivne nødvendige anlæg og intet andet. Sætninger med flg udtryk har ikke noget med denne tilladelse at gøre:

"ikke relaterer", "foreskriver", "er derfor ikke", "rummer ikke projekter", "indeholder heller

ikke forslag", "er derfor heller ikke et program" osv og de er derfor meget misvisende og forkerte. Loven udøver jo ikke noget eller er ikke noget af det der nævnes. Hvad menes der ?

Kommissionen skriver desuden, at "loven omhandler et projekt om en udvidelse af osv, idet projektet er veldefineret og specificeret". Dette er direkte forkert, idet der ikke foreligger et færdigt projekt. Et veldefineret og specificeret projekt foreligger først efter endt projektering. Endvidere, hvad menes der med: "loven rummer ikke projekter indenfor et givent område" ?

Den i lov nr 244 ønskede nærmere projektering skal udføres af Nybygningsløsningen, som er angivet i Strategianalysen af 2005. Dette er angivet i "Almindelige bemærkninger til forslag til lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted", som er et vedhæng til L 108, "forslag til lov om projektering" uden at være en del af dette.

Der er hverken i lovforslaget eller i lov 244 henvist eller refereret til "Bemærkningerne".
"Bemærkningerne" er ikke en del af loven eller offentligt dokument.

Der kan hurtigt ske ændringer i dem ved politiske aftaler uden, at det berører loven, som stadig kan anvendes til at få startet en projektering.

Ved ændringer eller nye krav i forhold til det forslag til Nybygningsløsning, der lige har været til høring, skal der selvfølgelig etableres en offentlig 1. høring, den høring som offentligheden indtil dato er blevet snydt for. Se side 1 og 2 under **Komiteen klager til EU**.

Nybygningsløsningen er en model iht Strategianalysen 2005, der nu skal bearbejdes, ændres og miljøvurderes, det er ikke et færdigt anlæg (Projekt) før det er projekteret og fået sin form. Det er en alvorlig tilsnigelse at erklære, at modellen med den valgte korridor er et færdigt projekt, som ingen må drage i tvivl og ikke må underkastes offentlig kritik med relevante og visionære alternativer. Der tillades kun reguleret med mindre ændringer. En regulær VVM-vurdering er også afværget, se side 2. Det er en alvorlig fejl, at fastlåse sig i én korridorløsning.

Den nye banestrækning vil sammen med en fast forbindelse over Femern Bælt skabe en vigtig forbindelse mellem Tyskland og Skandinaviens 3 lande.

Følgende er angivet i Indledningen til "Strategianalysen af 2005":

"Den nye banestrækning skal anvendes til fjerntrafik mellem landsdelene, lokal og regional passagertrafik samt danske og internationale godstog. Med fast forbindelse over Femern Bælt vil især behovet for godstrafik gennem Danmark stige kraftigt".

1. Banestrækningen mellem København og Ringsted bliver et vigtigt led i Transittrafikforbindelsen fra Femern til Malmø, såvel for person- som for (og især) godstog mellem Tyskland og Sverige, Norge og Finland, udover at den bliver et vigtigt led for banetrafikken for Danmark internt, sikkert det vigtigste.
2. Det vil derfor være meget afgørende, at banen bliver anlagt med den bedst mulige udformning og linieføring således, at banen bliver hurtig og bekvem uden at genere natur og mennesker mere end højst nødvendigt. Den nye banestrækning dimensioneres til 250 km pr time, men i driften får den en hastighed på 200 km pr timen.
3. Det bliver hverken godt for befolkning, natur og brugere, hvis banen anlægges med en linieføring gennem bymæssig bebyggelse i København og i bymæssige områder langs Køge Bugt. Det kan forudses, at mange steder må banen holde en lavere hastighed end nødvendigt pga. linieføringen gennem de bymæssige områder, især pga. støj. Godstog larmer meget især ved høj hastighed, men endog ved lavere hastigheder er støjen af lange godstog meget generende.
4. Det er meget dyrt, tidskrævende og ubekvem at bygge baneanlæg i byområder. De lokale, trafikale omkostninger under byggefasen kan endog blive meget store. Såfremt

linieføringen kan ændres fra mere beboede til mindre beboede områder og helst langt væk fra direkte byområder betyder det lavere bygge- og brugsomkostninger. Derfor må alle relevante alternativer undersøges.

Ovenstående vigtige fysiske forhold vedrører ikke blot den danske natur, men i høj grad også mange mennesker. Ikke blot de mennesker, der bor nær banen, må leve med de daglige gener, men også brugerne såvel i Danmark som i EU's medlemslande dvs. især nabolandene.

Transittrafikken med store godstog vil være meget afhængig af, at det er en god og hurtig bane uden mange restriktioner pga et dårligt projekt med miljømæssige vanskeligheder. Spørgsmålet er, om der burde åbnes for høringer fra Tyskland, Sverige og Norge melder sig derfor, da det ikke er et one land show ?

EU Kommissionen anmodes om at tage stilling til spørgsmålet.

En god bane giver flere tilfredse brugere, transit som pendlere, end en dårlig og derved en bedre økonomi, og trafikaflastning.

Alle medlemslandenes brugere af banen og derved EU-Kommissionen må være interesseret i, at et projekt med et godt miljøgrundlag er i orden, og spørgsmålet er derfor, hvilke betingelser eller krav EU vil stille, når Danmark ansøger om tilskud iht EU's Strukturfonde. At miljøvurderingen må følge 2001/42/EF synes for Komiteen at være de mindstekrav som Kommissionen må stille. Jvnf.. tidligere.

Med venlig hilsen
Jørgen Clausen

Bilag: Afsnit fra Vejledningen.
Høringssvar af 26.11,2008

FORORD af Catherine Day, Generaldirektør – GD for Miljø

Direktivet om strategisk miljøvurdering (SMV-direktivet) er et vigtigt fremskridt inden for europæisk miljølovgivning. I øjeblikket skal store projekter, som forventes at have en indvirkning på miljøet, vurderes efter direktiv 85/337/EØF. Denne vurdering finder imidlertid sted på et trin, hvor mulighederne for væsentlige ændringer ofte er begrænset. Beslutningerne om projektets placering eller om valg af alternativer er muligvis allerede truffet i forbindelse med planerne for en hel sektor eller et helt geografisk område. SMV-direktivet - 2001/42/EF - lukker dette hul, idet det kræver, at miljøvirkningerne af en bred vifte af planer og programmer skal vurderes, således at der kan tages hensyn til dem, mens planerne rent faktisk udarbejdes og til sin tid vedtages. Offentligheden skal også høres vedrørende

udkastene til planer og miljøvurderingen, og der skal tages højde for dens synspunkter.

Mens konceptet "strategisk miljøvurdering" er forholdsvis ligetil, frembyder direktivets gennemførelse en betydelig udfordring for medlemsstaterne. Gennemførelsen rører ved kernen af mange beslutningsprocesser i den offentlige sektor. I mange tilfælde kræver gennemførelsen mere strukturerede planlægnings- og høringsprocesser. Forslagene vil skulle vurderes mere systematisk i forhold til miljøkriterier for at bestemme deres sandsynlige virkninger og virkningerne af seriøse alternativer. Der vil opstå vanskelige fortolkningsspørgsmål, men anvendes vurderingerne korrekt, vil de bidrage til at frembringe beslutninger, som er bedre informerede. Dette vil på sin side resultere i en højere livskvalitet og et mere bæredygtigt miljø, nu og for de kommende generationer.

Det er derfor vigtigt, at medlemsstaterne har en klar forståelse af direktivets krav, således at det gennemføres konsekvent i hele EU.

Dette dokument er udarbejdet med dette mål for øje. Det er meningen, at det skal hjælpe medlemsstaterne med at gennemføre direktivet, således at de opfylder dets krav og høster de fordele, som forventes af det. Endelig er det hensigten, at dokumentet skal sætte

medlemsstaterne til bedre at forstå direktivets formål og funktion samt at tage de følger i betragtning, som direktivet vil få for deres egne planlægningsprocedurer.

Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager
Kontaktperson Sv. Aage Clausen
Svanninge Allé 11
2770 Kastrup

26.11.2008 (mindre rettelser 23.01.2009)

Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K

Komiteen har med tak modtaget det omfangsrige høringsmateriale om den ny København--Køge --Ringsted bane og skal i den anledning fremsende følgende bemærkninger til materialet:

Generel Indsigelse

Indledningsvis må der gøres indsigelse mod den manglende legitimitet for den valgte Nybygningsløsning.

Trafikstyrelsen skriver i miljøredegørelse 1 side 38, at projektet ikke strider imod den statslige og kommunale planlægning. Dette er faktisk forkert. Dansk lov angående indledende SMV - miljø- vurdering i planlægningsfasen er ikke taget i anvendelse. Dette bør omgående sættes i værk inden videre foretages.

Lovgrundlaget for en miljøvurdering og manglende anvendelse af loven.

En plan af et nyt jernbaneanlæg, hvor de miljømæssige rammer skal udarbejdes og fastlægges inden videre projektering og vedtagelse i en anlægslov, skal iht. DEN EUROPÆISKE UNION miljøvurderes efter Rådets Direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 med en såkaldt SMV miljøvurdering og miljørapport.

Dette direktiv er implementeret til dansk lov nr. 316 af 05/05/2004 med dertil hørende vejledning og er trådt i kraft d. 21. juli 2004.

Desuden er det pga. habitatområderne (Køge Å) en pligt at miljøvurdere iht. Direktiv 92/43/EØF.

Disse love bliver imidlertid ikke brugt som grundlag for miljøvurderingen. Dette til trods for at miljølovene jo netop er designede for, at et jernbaneprojekt som dette får den bedst mulige miljøbehandling med offentlige høringer og reel behandling af relevante alternative forslag. Alt dette for at undgå fatale fejltagelser og opnå en optimal løsning. Se videre nedenfor.

Alle anlæg, som efter VVM - reglerne skal screenes, er omfattet af kravet om miljøvurdering iht. ovennævnte direktiver. Jvnf. tekst i direktivet samt vejledning til lov nr. 316.

Kravene i overgangsbestemmelserne i lov nr. 316 for ikke at anvende denne lov er desuden ikke opfyldt, og en dispensation fra miljøministeren som sidste mulighed foreligger heller ikke.

Det er utilstrækkeligt og lovstridigt kun at henholde sig til, at projektet er i henhold til EU Direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 og er VVM - pligtig. Kravene til miljøvurderingen i dette

direktiv er ikke tilstrækkelige til et reelt udvælgelsesgrundlag, proceduren passer ikke til formålet, bl. a. sker udvælgelser (til- og fravalg) uden en miljørapport, og inden miljøvurdering og offentlige høringer er sket (jvnf. nedenfor), og uden at relevante alternativer fra offentligheden får en chance som gennem en SMV miljøvurdering (Jvnf. fravalgte relevante alternativer i fremsendte materiale).

Offentlighedsfasen mangler.

Trafikstyrelsen springer den lovkrævede indledende offentlighedsfase af den fremsatte ny Nybygningsløsning over og henviser i stedet til offentlighedsfasen af en ældre og fravalgt 97-Nybygningsløsning fra en tidligere afsluttet sagsbehandling. Se baggrund for ny Nybygningsløsning

Denne sammenblanding af to sagsforløb er især en stor fejltagelse, da den fravalgte 97-løsning er væsentlig forskellig fra den ny Nybygningsløsning. F. eks. blev den foreslået udført med en lang tunnelstrækning gennem det vestlige København samt med en anden linjeføring.

Offentligheden har ikke haft mulighed for at se, sætte sig ind i, udtale sig om den ny Nybygningsløsning eller fremsætte alternative forslag. Kun direkte berørte kommuner og særligt udvalgte fik 14 dages høringsmulighed lige inden forslag til projekteringslov blev fremlagt.

Baggrunden for den ny Nybygningsløsning.

1. I 1999 blev det gamle 97 - forslag til en Nybygningsløsning politisk fravalgt, og det videre arbejde med en baneforbindelse til Ringsted blev indstillet i 4 år.
2. Først d. 5. november 2003 vedtog politikkerne, at der gennem en "Strategianalyse" skulle udarbejdes nye løsningsforslag. Strategianalysen blev fremlagt okt. 2005 med forslag til ny Nybygningsløsning. Det var et forslag, der på væsentlige og afgørende områder adskilte sig fra det gamle 97- forslag.
3. D. 4. november 2005 blev det af politikkerne aftalt, at dette forslag skulle være det projektforslag, der skulle benyttes ved projekteringen af den ny jernbaneforbindelse.
4. Offentliggørelsesfasen med høring inden projektvalget blev sprunget over. Se ovenfor.
5. D. 21. marts 2007 blev en ny projekteringslov nr. 244 vedtaget med henvisning til et færdigt forslag af den ny Nybygningsløsning og projekteringsarbejdet startede med forventet fuldendelse i slutningen af 2009.

Kan et 2-sporet anlæg med stor persontogstrafik også klare godstogsstrafikken ?

En ny hovedbane fra København til Ringsted vil blive en stærkt benyttet bane. Udover at betjene en stor pendlertrafik, vil den samtidig blive en vigtig forbindelse til det øvrige Danmark. Med en Femern-forbindelse og en yderligere udbygning af banenettet vil den ekstra trafik fra hele Skandinavien til Europa og omvendt bevirke, at banen vil blive meget stærkt belastet. Transittrafikken med de langsommere godstog må forventes at give store problemer for

kapaciteten især, hvis det bliver en højhastighedsbane med et stort antal persontog. En udbygning med to ekstra spor vil måske vise sig at blive nødvendig.

- Godstogstransittrafikken kunne derfor tænkes at blive afviklet om natten. Er dette en mulighed?
- Giver støjen ved godstogstrafik om natten ekstra problemer for beboerne i byområderne?
- Burde den nye 2 - sporede Nybygningsløsning derfor pga. ovenstående udføres med 4 spor eller i det mindste planlægges med mulighed for udvidelse til 4 spor ?
- Er der taget hensyn til, at banen skal kunne udbygges til 4 spor ?
- Er der taget hensyn til evt. kommende stationer f. ex. i Greve og Bjæverskov, her er der allerede i dag stationsønsker fremme ?
- Vil man satse på en Nybygningsløsning uden godstog og sende godstogstransittrafikken over Roskilde ? Er der opnået tilladelse til at føre godstogstransittrafik gennem København

Overordnet vurdering af baneanlægget

Nybygningsløsningen bliver som ovenfor nævnt en meget trafikeret international hovedbanelinje, sikkert den mest trafikerede bane i Danmark med meget stor betydning især for pendlerne. Den bliver projekteret som en 250 km pr time højhastighedsbane og sandsynligvis med (eller forberedt for) 4 spor, da den ellers ikke kan bruges til godstogstransittrafik fra/til Skandinavien, som også vil få stor betydning.

Linjeføringen ad Holbækvejens indgangskorridor gennem en tæt befolkede bydel af København og videre gennem områder med bymæssig bebyggelse langs Køge Bugt og en meget følsom og værdifuld natur giver imidlertid store problemer på miljøområdet for befolkning og nature.

Banen beslaglægger meget store arealer i alt ca. 265 ha., hvilket giver et stort antal ekspropriationer.

De miljømæssige problemer, som er beskrevet i Høringsmaterialet og i Strategianalysen, er efter Komiteens undersøgelser så store, at Nybygningsløsningen ikke synes at være acceptabel i den udførelse, der foreligger i dag. Der vil ske en alvorlig konfrontation når et stort baneanlæg bliver ført gennem befolkningstætte områder. Der bør gøres store anstrengelser for at holde de to "elementer" fra hinanden.

Miljø- og banetekniske problemer vil hurtigt vise sig især i det københavnske område, og restriktioner for anvendelse af banen vil følge efter med fx krav til nedsættelse af hastigheden og til brugen i øvrigt. Banens brugsværdi kan risikere at blive forringet væsentligt. Holbækmotorvejens indgangskorridor er ikke egnet til også at føre et stort baneanlæg ind til

København H. Ulemperne vil blive alt for store. En SMV vurdering ville sikkert have afsløret dette i tide, men der findes jo heldigvis andre muligheder fx de to, der er angivet på de to bilag. En overordnet planvurdering af de muligheder der foreligger for alternative løsninger med en anden indgangskorridorer til Kbh. mangler. Der bør omgående arbejdes på dette og selvfølgelig bør miljøvurderingen foretages efter SMV- Direktivet på et overordnet strategisk niveau. Indtil dette er sket, må projekteringen som i dag udføres på grundlag af den i materialet viste linieføring naturligvis indstilles, og efter teknisk og miljømæssig behandling af relevante og rimelige alternativer er foretaget, skal der iht reglerne ske en offentlig høring inden de politiske afgørelser kan foretages.

A. Alternative løsningsforslag med linieføring fra Kbh. / Kastrup over Avedøre Holme.

1. Alternativt linjeføringsforslag over Avedøre Holme er tidligere fremsendt:
Banen ledes fra Kbh. H, Terminal Dybbelsbro (f. eks.) gennem Sydhavnsgadetunnelen til Ørestad Station for efter en togvending at fortsætte mod syd vest til en ny broforbindelse til Avedøre Holme og videre langs Køge Bugt Motorvej til Køge Nord.
2. Eller ad ny linjeføring: Fra Dybbelsbro føres banen parallel med Tømmergravsgade og via en bro over havnen til Amager, derefter videre over ny broforbindelse til Avedøre Holme som ovenfor angivet. Alternativt kunne et "besøg" i Ørestad Station med en togvending som ved l. være en god ide.

Forslagene er tidligere i 2006 politisk fravalgte, men Komiteen beder Trafikstyrelsen gennem en SMV miljøvurdering tage forslagene op til nærmere vurdering. De miljømæssige fordele er store.

B. Alternativ linjeføring fra Kbh. eller Kastrup ad ny korridor til Køge Nord.

Denne består af en dæmning i Køge Bugt fra Amagers kyst til stranden nord for Køge. Banen føres fra Kbh. H til Amager som ved A 2 mod syd langs Amagermotorvejen men forbi Kalvebodsbrosen og videre ad en bro- eller tunnelforbindelse til en dæmning i Køge Bugt parallel med kysten i ca. 4 km afstand. Dæmningen ender ved Skensved Å strandområde nord for Køge. Banen går i land ad en broforbindelse og ledes til station Nord efter krydsning med motorvejen. Et alternativt forslag med "besøg" i Ørestaden som ved A er også her en god løsning.

Køge Bugt løsningen har tidligere været fremme og har været omtalt i medierne bl. a. i DR af Formanden for Folketingets Trafikudvalg. Han erklærede her, at det er den bedste løsning af alle, men at tiden og teknologien nok endnu ikke er moden til at fremføre denne løsning.

Teknologien er imidlertid meget bekendt og tiden synes meget moden. Desuden er prisen ved en foreløbig beregning fundet at ligge indenfor budgettets rammer til den lave side. Ca. 200 ha. land miljøfølsom, værdifuld natur og bebyggede byområder på strækningen ml. Ny Ellebjerg - Køge Nord kan spares og undgå beslaglæggelse eller ekspropriationer. Udførelsen vil desuden ikke bryde ind i eksist. trafikale forhold, da arbejdet foregår maritimt. De miljømæssige fordele af en dæmningsløsning er enorme. Løsningen fortjener en seriøs vurdering.

Habitatområdet Køge Å

I 97 - Nybygningsløsningsforslaget bliver den ny Ringstedbane placeret syd for Vestmotorvejen. Dette bevirker, at skråningen mod ådalen og Køge Å habitatområde på den nordlige side af motorvejen ved Bjæverskov ikke bliver berørt.

I 1997 bliver der reserveret arealer til banen syd for motorvejen.

Denne løsning synes rigtig og foreslås udført, da den passer godt til forholdene, som de forefindes i dag. Der synes at være rigelig plads. Den nævnte flytning af en gasledning er en bagatel.

Bjæverskov kommune ønsker desuden i fremtiden at få en station, og dette ønske passer godt ind i en "sydløsning". Løsningen er imidlertid administrativt fravalgt af Trafikstyrelsen.

I det fremsendte høringsmateriale er banelinjen imidlertid ændret til at ligge nord for motorvejen, hvilket bevirker, at Køge Å og ådalen bliver kraftigt berørt af en ny jernbanedæmning, der kommer til at ligge på skråningen mod ådalen og direkte ned mod åen, der ligger i en afstand på ca. 24 m fra motorvejen og i et ca 15 m lavere niveau.

For at kompensere for den store højdeforskel har Trafikstyrelsen i høringsmaterialet foreslået en ca. 15 m høj og ca. 200 m lang støttemur langs åen eller som et alternativt forslag, at flytte åen over en måske over 800 m lang strækning ind i landområdet på dette sted.

Begge løsninger synes ikke at være acceptable. Kan naturen i området og især i og omkring åen overleve den voldsomme ændring? Nærmere detaljeret projektudkast, tekniske undersøgelser og miljøvurdering må omgående udføres.

- Kan pigsmerlingen overleve alle de ændringer, der vil ske med åen?
- Hvad sker der med vandmiljøet, herunder vandkvaliteten, i åen eller i den alternative å?
- Vil naturoplevelser i Regnemarkområdet kunne bevares med støttemuren og banedæmningen, der anlægges ca. 2 m over motorvejens niveau?
- Hvad sker der med bevoksningen langs åen, som hører med i habitatområdet?
- Sker der som følge af den lange støttemur ændringer med vandtilstrømningen fra baglandet til Regnemarkområdet, som er et meget vigtigt vandreservoir for drikkevand til København?

Der forventes direkte svar på de stillede spørgsmål.

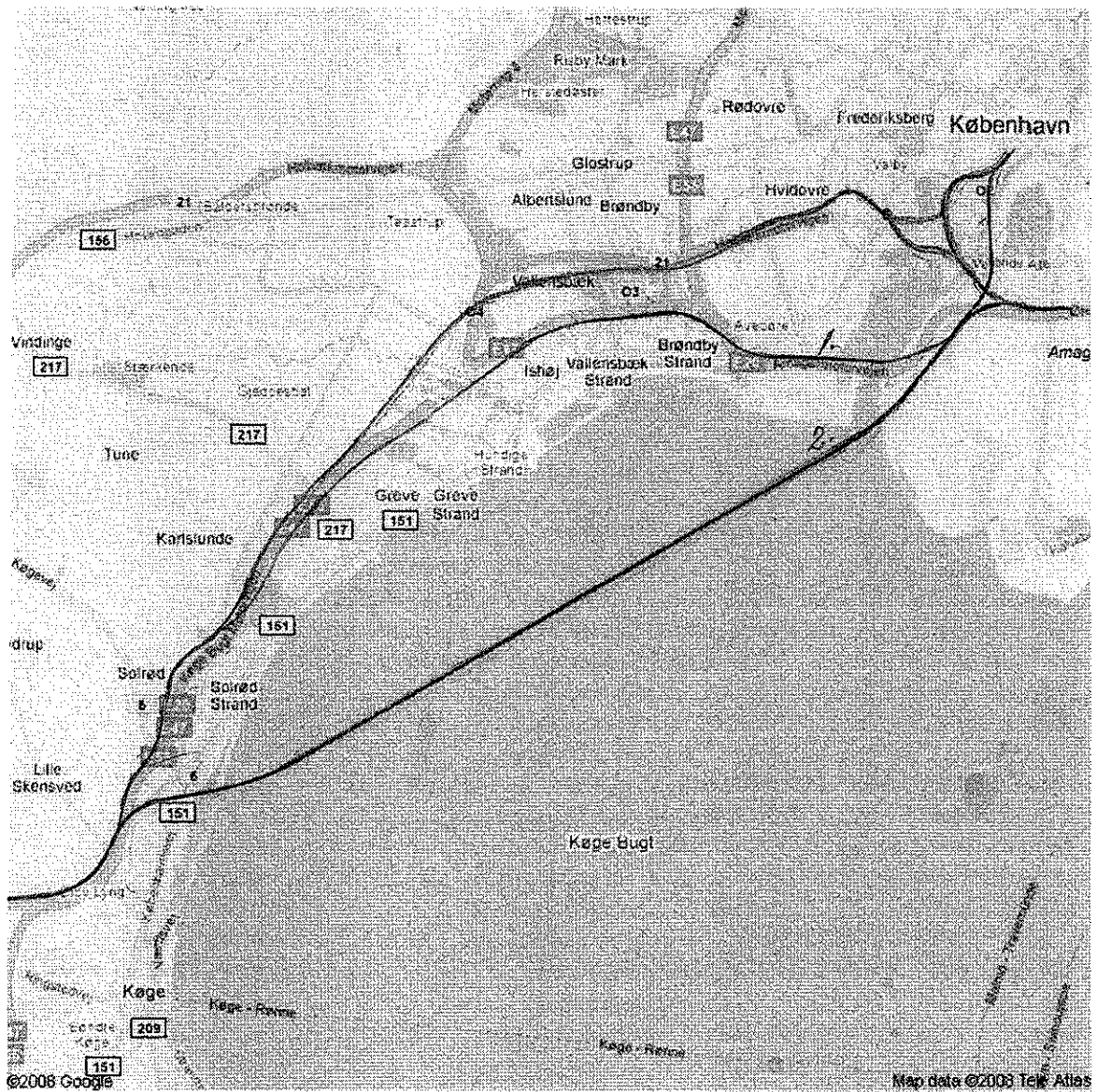
Kopi af dette brev bliver desuden tilsendt Finansministeren og Region Hovedstaden til behandling og med anmodning om besvarelse.

Med venlig hilsen

Jørgen Clausen

bilag 1 og 2

Bilag 1:



Bilag 2:

