



Høje-Taastrup Kommune

Til Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget
TRU alm. del - Bilag 486
Offentligt

Høje-Taastrup Kommune
Bygaden 2
2630 Taastrup
Tlf: 4359 1000
www.htk.dk

Dir.tlf.: 4359 1845
Email: Byraadscenter@htk.dk

20. maj 2009

Vedrørende Trafikstyrelsens høringsnotat til VVM-redegørelser og samfundsøkonomiske analyser om København-Ringsted projektet

Nu er Trafikstyrelsens høringsnotat kommet, og det kan konstateres, at der ikke er udsigt til, at de endelige miljøredegørelser kommer med et nøgternt beslutningsgrundlag, hvor de to løsninger kan sammenlignes. Vi vil derfor appellere til Trafikudvalget om at stille krav til de endelige miljøredegørelser, så de både vurderer virkningerne på miljøet og gør det muligt at vurdere, hvilken af løsningerne der bedst lever op til Trafikaftalens krav til trafikinvesteringer:

"Parterne ønsker at understrege vigtigheden af, at der i projekteringen og udførelsen af de enkelte projekter udvises omkostningsbevidsthed. De enkelte projekter skal ikke dimensioneres unødigt dyrt i forhold til den opgave de skal løse. Optimeringen skal ske i forhold til den samlede indsats således, at der samlet set opnås det størst mulige afkast af midlerne i infrastrukturen."

Foretræde i 2008

I november 2008 havde kommunerne, der arbejder for 5. sporsløsningen, foretræde for Folketingets Trafikudvalg.

Vores budskab var, at de miljøredegørelser og samfundsøkonomiske analyser Trafikstyrelsen havde sendt i høring frem til 1. december 2008 havde betydelige mangler og usikre forudsætninger. Vi anmodede derfor Trafikudvalget om at bidrage til at sikre, at det med de endelige miljøredegørelser bliver muligt at sammenligne de to løsninger og at træffe beslutning om den løsning, der er den bedste trafikalt og økonomisk – med det mindste tab af natur- og kulturværdier.

Trafikudvalget tog dengang pænt imod kommunernes indsigelser og lovede at stille vores spørgsmål videre til Transportministeren.

Trafikstyrelsen afviser væsentlige indsigelser

I Trafikstyrelsens høringsnotat afvises stort set alle indsigelser, der kan fordyre nybygningsløsningen eller forbedre 5. sporsløsningen. Og det selv om flere af forslagene fra Miljøministeriet, Kulturministeriet, Københavns Kommune, Køge Kommune, Hvidovre Kommune, Danmarks Naturfredningsforening, 5. spors kommunerne m.fl. går på, at Trafikstyrelsen vælger at undersøge et af de alternative løsningsforslag Trafikstyrelsen har beskrevet i høringsmaterialet.

Eksempelvis afviser Trafikstyrelsen at belyse løsningsforslaget Adamshøj-Ringsted, der skal overflødiggøre et vendespor i Roskilde for 5. sporsløsningen. Afvisningen sker på trods af, at det i bemærkningerne til projekteringsloven om København-Ringsted projektet gøres klart, at netop den løsning skal belyses.

Et andet eksempel er, at Trafikstyrelsen afviser at undersøge løsningsforslaget "Tæt på motorvejen ved Vestvolden" for nybygningsløsningen på trods af, at både Kulturministeriet, Miljøministeriet m.fl. er stærkt kritiske overfor nybygningsløsningens grundløsning, hvor der laves et nyt brud i den fredede Vestvold.

Sagsbehandler

Doknr.
2366255

Journalnr.
01.00.00
2245777

Trafikstyrelsen er styret af den økonomiske ramme i Trafikaftalen

Det er vores oplevelse, at Trafikstyrelsen er styret af Trafikaftalens økonomiske ramme på 10 mia. kr. og derfor ikke tager indsigelser med, der forbedrer nybygningsløsningen.

Hvis ikke de nævnte – og andre - løsningsforslag beskrives, og hvis ikke anlæggene vedtaget i Trafikaftalen indarbejdes i de endelige miljøredegørelser og samfundsøkonomiske analyser, så bliver det ikke muligt politisk at vurdere, hvilken løsning der er bedst trafikalt og økonomisk – med det mindste tab af natur- og kulturværdier.

De samfundsøkonomiske analyser trækkes ud af de endelige miljøredegørelser

Trafikstyrelsen lægger i høringsnotatet op til at trække de samfundsøkonomiske analyser ud af de endelige miljøredegørelser. Økonomien vil herefter først blive forelagt politikerne med Trafikstyrelsens endelige beslutningsoplæg.

Sker det, så bliver det ikke muligt for offentligheden at vurdere, hvilken af løsningerne, der er bedst for økonomien. Eller at vurdere, om de forudsætninger, de samfundsøkonomiske analyser er lavet på grundlag af, holder.

Det er der ellers god grund til. Trafikforsker Bent Flyvbjerg har påvist at passagerprognoserne for 9 ud af 10 jernbaneprojekter ikke holder. Og passagerprognoserne for nybygningsløsningen stiger fra Strategianalysen i 2005 til miljøredegørelsen i 2008, så nybygningsløsningen får en øget billetindtægt på ca. 2,5 mia. kr. og en samlet billetindtægt, der er ca. 3,5 mia.kr. større end 5. sporsløsningens.

Politisk bør man efterlyse dokumentation og følsomhedsberegninger af disse uforklarlige indtægtsstigninger på nybygningsløsningen, så det står klart, hvad der vil ske med samfundsøkonomien, hvis/når det viser sig, at passagerprognoserne ikke holder og billetindtægterne udebliver.

Vi gør i den forbindelse opmærksom på, at Transportministeren i svar til 5. spors kommunerne af 16. januar 2009 har oplyst, at der er rigelig passagerkapacitet på 5. sporet til at bære de mest positive passagerprognoser for jernbanen København-Ringsted.

Foretræde for Trafikudvalget

5. spors kommunerne har fået foretræde for Trafikudvalget d. 26. maj 2009 og vil her redegøre for, hvordan Trafikstyrelsen i høringsnotatet gør klart, at styrelsen ikke vil belyse:

1. løsningernes korrekte kapacitet,
2. de bedste – og næstbedste løsninger for natur/kultur og bymiljø og
3. de voldsomme økonomiske usikkerheder, der er ved indtægts og udgiftssiden i løsningernes økonomi.

Vi opfordrer jer derfor som trafikordførere og Trafikudvalg til hurtigst muligt at rette henvendelse til Transportministeren for at sikre, at de endelige miljøredegørelser bliver sammenlignelige, indeholder de samfundsøkonomiske analyser og giver flere bud på de endelige linieføringer. Uagtet at det måtte betyde at anlægsøkonomien overskrider de afsatte 10 mia. kr. Ellers kommer vi til at stå i en situation til september, hvor vi tror, der træffes beslutning på et oplyst grundlag, men reelt træffes beslutningen i blinde. Og det efter at Folketinget har brugt 234 mio. kr. på at belyse sagen.

Medsendt faktaark om høringssvarene.
På vegne af nedenstående 10 kommuner


Michael Ziegler
Borgmester

GREVE KOMMUNE
ISHØJ KOMMUNE
LEJRE KOMMUNE
ROSKILDE KOMMUNE

HOLBÆK KOMMUNE
KALUNDBORG KOMMUNE
ODSHERRÆD KOMMUNE
VALLENSBÆK KOMMUNE

HØJE-TAASTRUP KOMMUNE
ISHØJ KOMMUNE
SOLRØD KOMMUNE

KØBENHAVN-RINGSTED: 5. SPORET

FAKTAARK OM HØRINGSSVAR OG ANLÆGSOMKOSTNINGER

HØRINGSSVAR OG HØRINGSNOTAT

Banekapaciteten København-Ringsted skal forbedres. Politikerne skal vælge mellem nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen. De to løsninger har været i høring og høringsfasen blev afsluttet i december 2008. Ud fra høringsvarene udformer Trafikstyrelsen et høringsnotat, og det fremlægges i marts 2009. Derefter udarbejder Trafikstyrelsen de endelige miljøredegørelser.

De endelige miljøredegørelser er grundlaget for det beslutningsforslag, som Trafikstyrelsen udarbejder til transportministeren. Det er planen, at transportministeren får beslutningsgrundlaget i september 2009.

Anlægsomkostningerne til nybygningsløsningens grundløsning er i høringsmaterialet sat til 9 mia. kr., og 5. sporsløsningens grundløsning er sat til knap 4. mia. kr.

INDSIGELSER MOD DE TO GRUNDLØSNINGER

En gennemgang af indsigelserne viser, at nybygningen ikke kan gennemføres til de 10 mia. kr., der er afsat i trafikaftalen, januar 2009. Prisen på nybygningsløsningen vil overskride med flere milliarder.

Der er indkommet høringsvar fra myndigheder, kommuner, erhvervsvirksomheder, foreninger og enkeltpersoner, i alt næsten 300 høringsvar. Indsigelser mod nybygningsløsningens grundløsning drejer sig bl.a. om forringelse af bymiljøer, tabet af natur- og kulturværdier.

5. sporsløsningen er et mindre anlægsprojekt, og antallet af indsigelser mod 5. sporsløsningens grundløsning er derfor ikke så stort som mod nybygningsløsningens grundløsning.

Miljøministeriet og Kulturarvsstyrelsen kommer med væsentlige indsigelser mod nybygningsløsningens grundløsning, fordi den ødelægger fredede områder. De kommuner, der

Jernbanekapaciteten på den centrale jernbanestrækning mellem København og Ringsted er fuldt udnyttet. Der er enighed om, at kapaciteten skal øges, så der kan køre flere tog, og passagererne kan få kortere rejsetider.

To modeller er i spil: Etablering af et nyt spor via Køge eller udvidelse med et 5. spor mellem Hvidovre og Høje-Taastrup.

Der er gennemført VVM-undersøgelse på begge løsninger, og undersøgelse har været i høring.

Den endelige politiske beslutning om valg af løsning skal tages efteråret 2009.

Det nye spor vil minimum koste 9 mia.kr., mens et 5. spor vil koste omkring 4 mia. kr.

bliver ramt af nybygningens linjeføring kommer også med indsigelse. Københavns Kommune skriver bl.a. i deres høringssvar, at nybygningsløsningens grundløsning er helt uacceptabel. DONG og HNG kommer med indsigelser, fordi nybygningsløsningens grundløsning gør det nødvendigt at flytte kabler og forsyningsledninger.

Nedenfor følger en opstilling af de væsentligste indsigelser med høringssvarernes forslag til løsninger. Hvor der i høringssvarene eller i høringmaterialet er anslået en pris for en løsning, er den pris medtaget. De fleste høringssvar til løsninger er beskrevet uden prisberegning.

INDSIGELSE MOD 5. SPORSLØSNINGENS GRUNDLØSNING

Den væsentligste indsigelse mod 5. sporsløsningens grundløsning drejer sig om løsningens støjbelastning i områder, der er i forvejen er støjbelastet af jernbane. Der er i flere høringssvar en indsigelse mod 5. sporsløsningens kapacitet og investeringsværdi for samfundet. Flere høringssvar refererer miljøreddegørelsernes konklusioner uden at vurdere det faglige grundlag, der er fremlagt i miljøreddegørelserne.

INDSIGELSE MOD	HØRINGSPARTER	LØSNINGSFORSLAG	PRIS I MIA. KR.
Grundløsningens linjeføring mellem Hvidovre og Høje-Taastrup, fordi den medfører støjbelastninger.	Rødovre Kommune	Overdækning af banen fra Rødovre Kommune til Vestvolden.	0,750-1,500

INDSIGELSE MOD NYBYGNINGSLØSNINGENS GRUNDLØSNING

Nybygningsløsningens to nye spor til Ringsted via Køge er et større anlægsprojekt end 5. sporsløsningen. Projektet medfører en omfattende påvirkning af bymiljøer, natur- og kulturverdier. Uanset, hvordan man vælger at kompensere for de omfattende påvirkninger, vil natur- og kulturverdier gå tabt.

INDSIGELSE MOD	HØRINGSPARTER	LØSNINGSFORSLAG	PRIS I MIA. KR.
Grundløsningens linjeføring ved Vestvolden, fordi Vestvolden er fredet som fortidsminde og er arealfredet sammen med dele af Avedøresletten. Linjeføringen er i konflikt med naturbeskyttelsesinteresser og foringer de landskabelige værdier og rekreative områder. Fastholdes grundløsningen skal der rejses en fredningssag.	Kulturarvsstyrelsen, Miljøministeriet, Rødovre Kommune, Brøndby Kommune, Friluftsrådet, Danmarks Naturfredningsforening	Ved Vestvolden vælges en løsning med en linjeføring tæt på motorvejen.	0,615
Grundløsningens linjeføring ved Kulbanevej, fordi Finnebyen skæres over af endnu et trafik anlæg, og at de grønne anlæg mister deres brugsværdi. 2/3 af Finnebyen skal relokaliseres. Finnebyen har høj bevaringsværdi som et vidnesbyrd om efterkrigstidens bolig mangel og bør bevares i sin helhed.	Kulturarvsstyrelsen, Miljøministeriet, Københavns Kommune, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Københavns Kommune	Tunnel ved Kulbanevej.	0,235
Grundløsningens linjeføring gennem Brøndby Havebyer, fordi havearkitekt Erik Myginds skulpturelle haveanlæg med cirkelformer ødelægges. Haveanlægget har kulturhistorisk værdi på grund af den særlige udformning.	Kulturarvsstyrelsen, Miljøministeriet, Brøndby Kommune, Friluftsrådet	Linjeføring nord om kolonihaverne i Brøndby.	0,225
Grundløsningens linjeføring, fordi den ødelægger det grønne rekreative område Kulbanevej samt medfører store gener for borgerne i Hvidovre Kommune.	Hvidovre Kommune.	Boret tunnel Kulbanevej-Vestvolden.	2,7
Grundløsningens linjeføring, fordi den gennemskærer BIFs boldbaner, Vallensbæk Ridecenter og ødelægger sammenhængen mellem Vallensbæk sø og de åbne arealer omkring Store-Vejle Å syd for søen.	Miljøministeriet, Vallensbæk Kommune, Friluftsrådet, Danmarks Naturfredningsforening	Linjeføring nord om Vallensbæk Sø.	0,200

INDSIGELSE MOD	HØRINGSPARTER	LØSNINGSFORSLAG	PRIS I MIA. KR.
Grundløsningens linjeføring, fordi den på 9 lokaliteter kolliderer med DONG energy's kabler.	DONG energy	Omlægning af kabler. Priserne er 2008-priser og rene produktionspriser. Der er ikke taget højde for usikkerheder eller uforudsete omkostninger. Det er DONG energy's opfattelse, at de skal holdes skadeløs for omkostninger i forbindelse med flytning, omlægning eller etablering af erstatningsanlæg.	0,280
Grundløsningens linjeføring er uacceptabel, fordi der er risiko for øget støjbelastning i området både fra jernbanen og fra Kulbanevej og Vigerslevvej, der hæves flere meter. Desuden skal grundløsningen anlægges på en 5-6 meter høj dæmning.	Københavns Kommune	Banen anlægges i en boret tunnel, hvilket bl.a. sikre bedre adgangsvæje til Grøntorvet. Et område der efter 2012 forventes at få 1.000 arbejdspladser og 2.000 boliger.	???
Grundløsningens linjeføring og alternative løsninger er uacceptable, fordi de indeholder sporkrydsninger, der medfører nedsat funktionalitet og risiko for forsinkelser.	Københavns Kommune	Niveaufrie krydsninger for at sikre en robust løsning, der sikrer mod mangel på kapacitet, bindinger på planlæggelse af køreplaner og spredning af forsinkelser.	???
Grundløsningens linjeføring på en 21 km lang strækning langs Køge Bugt Motorvej, fordi den eksisterende fordelingsledning ikke kan anvendes. Ledningerne på strækningen er sikret ved servitut, hvorfor alle omkostningerne skal indgå i nybygningsløsningens anlægsomkostninger.	HNG	Omlægning af HNG's fordelingsledning 21 km langs Køge Bugt Motorvej.	???

INDSIGELSE MOD	HØRINGSPARTER	LØSNINGSFORSLAG	PRIS I MIA. KR.
Grundløsningens linjeføring ved Baldersbæk, Solrød, og Havbogårdsvej, Solrød, ødelægger fredsskoven Karlstrup Skov. Linjeføringen forudsætter en ophævelse af fredsskovsplikten. Ophæves den pligt skal der udlægges det dobbelte areal erstatningsskov.	Skov- og Naturstyrelsen Høje-Taastrup, Solrød Kommune, Danmarks Naturfredningsforening	Opførelse af dobbelt så stor erstatningsskov som den skov, hvor fredsskovsplikten ophæves.	???
Grundløsningens anlæg ved Ølsemagle Station, fordi det ikke skaber høj tilgængelighed for alle trafikarter.	Køge Kommune	Parkér- og rejsanlæg med 2.000 parkeringspladser ved Ølsemagle station.	???
Grundløsningens anlæg ved Skandinavisk Transportcenter, fordi det ikke sikrer tilstrækkelig vejadgang til transportcentret, og fordi der mangler en forbindelse til Køge Bugt Motorvejen både fra Skandinavisk Transportcenter og for trafikken til den nye station Køge Nord.	Køge Kommune	Der skal anlægges en ny vej til Skandinavisk Transportcenter og et komplet tilslutningsanlæg med ramper til både syd- og nordvendte motorvejsramper.	???
Grundløsningens linjeføring ved Bjæverskov, fordi banen placeres på en dæmning 3 m over motorvejen.	Køge Kommune	Banen føres frem i niveau med motorvejen, og der etableres en støjvold.	???
Grundløsningens linjeføring, fordi den afskærer 10 hektar af den inderste del af Avedøresletten, der er den inderste del af Den Grønne Kile i sammenhæng med Vestvolden, der er fredet og en umistelig del af kulturhistorien.	Hvidovre Kommune, Miljøministeriet	Overdækning af jernbanen på hele strækningen over Avedøre Holme.	???
Grundløsningens linjeføring, fordi den medfører markante visuelle effekter, giver øget støjbelastning og tab af natur- og kulturværdier.	Solrød Kommune, Vallensbæk Kommune, Greve Kommune, Ishøj Kommune samt 200 svar fra borgere og foreninger, bl.a. grundejerforeninger	Nedgravning af banen, tunnelloøsning eller linjeføring i niveau.	???

Indsigelserne mod nybygningsløsningens grundløsning viser, at det ikke er realistisk at gennemføre nybygningsløsningens grundløsning. Der er indsigelser, der gør det nødvendigt at foretage fordyrende ændringer af projektet. Dertil kommer de følgeomkostninger, der ikke er medregnet i nybygningens grundløsning. Det er fx udgifterne til omlægning af HNGs og DONGs ledninger og forsyningskabler. Nybygningsløsningen forudsætter også en kombifragtterminal ved Køge til omkring 2. mia. kr. Den har ikke været i høring.

Trafikaftalens 10 mia. kr. til forbedringen af banestrækningen København-Ringsted kan ikke dække omkostningerne til nybygningsløsningen. Indsigelserne og de kendte følgeomkostninger viser, at nybygningsløsningen vil overskride rammen på 10 mia. kr. med flere milliarder.