

FAKTAARK OM TRAFIKSTYRELSENS HØRINGSNOTAT OM SVARENE INDKOMMET I HØRINGEN AF BANE- PROJEKTET KØBENHAVN-RINGSTED

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 10 mia. kr., mens et 5. spor vil koste omkring 4 mia. kr.

FORMÅLET MED VVM-UNDERSØGELSER OG HØRINGSFASE

5. sporsløsningen og nybygningsløsningen har været i høring i perioden fra d. 22. september til 1. december 2008. Der er i høringen kommet ca. 1.400 tilkendegivelser med indsigelser og anbefalinger fra myndigheder, erhvervsvirksomheder, foreninger, borgere og kommuner.

Der er for 234 mio. kr. gennemført VVM-undersøgelser af begge løsningerne. Den overordnede intention med VVM-undersøgelser er:

»et projekts 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.«

VVM-undersøgelserne skal give beslutningstagerne kendskab til:

- Anlæggets konsekvenser for miljøet.
- Anlæggets fordele og ulemper for borgerne.

Trafikstyrelsen har i høringsnotatet vurderet og kommenteret de indkomne indsigelser og anbefalinger. Trafikstyrelsen skal senere i år komme med de endelige miljøredegørelser, og umiddelbart derefter udformer Trafikstyrelsen et politisk beslutningsgrundlag. Ifølge den politiske aftale mellem regeringen, Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti (oktober 2006) er formålet med analyserne og høringen:

»at der i efteråret 2009 kan træffes politisk beslutning om den langsigtede udbygning på baneområdet på baggrund af resultatet af de gennemførte analyser og høringer.«

For at der politisk kan vælges løsning, skal grundlaget for beslutningen indeholde en beskrivelse af de to løsningers grundløsninger, en beskrivelse af de alternative løsninger, der skal afværge uønskede virkninger på omgivelserne, og en beregning af de økonomiske konsekvenser af grundløsningerne og de alternative løsninger.

Trafikstyrelsen refererer i høringsnotatet til den økonomiske ramme på 10. mia. kr., der er fastsat i trafikaftalen fra januar 2009. Trafikstyrelsen skriver, at den har vurderet og indarbejdet forslag og ideer ud fra:

»at de inden for den økonomiske ramme teknisk og miljømæssigt kan forbedre projektet eller forholdene under anlægsarbejdet.«

Trafikstyrelsens vurdering af forslag og ideer bærer præg af, at den vil opnå, at der i de endelige miljøredegørelser kun skal arbejdes med løsninger, der holder sig inden for rammen af trafikaftalens 10 mia. kr.

LØSNINGERNES PÅVIRKNING AF NATUR- OG KULTURVÆRDIER

Nybygningsløsningens to nye spor vil påvirke omgivelserne markant mere end 5. sporet, der skal anlægges langs den allerede eksisterende bane mellem København og Høje-Tastrup. Derfor drejer indsigelserne om løsningernes påvirkning af natur- og kulturværdier overvejende om nybygningsløsningen.

Indsigelserne indeholder en stærk modstand mod nybygningsløsningens grundløsning på hele strækningen København-Ringsted via Køge. Så godt som alle forslag og ideer afvises af Trafikstyrelsen med økonomiske begrundelser.

Om nybygningens gennemskæring af Brøndby Haveby med havearkitekt Erik Myginds skulpturelle haveanlæg står i høringsnotatet (Høringsnotat side 92):

»De tekniske analyser viser, at en linieføring nord om kolonihaverne er langt mere kompliceret og koster ca. 225 mio. kr. mere end grundløsningen. Dette beløb skal sammenholdes med, at det er ca. 50 haver, der bliver berørt. Kolonihaverne kan blive flyttet et andet sted hen i lokalområdet for en langt mindre pris. Trafikstyrelsen arbejder nu kun videre med grundløsningens linieføring ved Brøndby Haveby.«

Om nybygningens gennembrud af den fredede Vestvold står der som svar på Kulturministeriets og Miljøministeriets indsigelser (Høringsnotat side 99):

»Trafikstyrelsen vurderer, at en linieføring tæt på motorvejen ved Vestvolden indebærer et meget komplekst og omfattende samt meget dyrt indgreb i udfløtnings- og rampeanlæg, som må ombygges. Der arbejdes således kun videre med grundløsningen.«

Trafikstyrelsen skriver i høringsmaterialet, at nybygningens store omfang med anlæg i land- og byzoner medfører omfattende visuelle påvirkninger af omgivelser – især i det åbne land. Det er baggrunden for Kulturministeriet, Miljøministeriet, Danmarks Naturfredningsforening, Københavns Kommune med flere ønsker flere visualisering af anlæget. Af høringsnotatet fremgår det, at det ønske ikke vil blive imødekommet (Høringsnotat side 98):

»Trafikstyrelsen har til de foreliggende miljøredegørelser udarbejdet en række visualiseringer af et muligt nyt baneanlæg. Desuden er udført en række visualiseringer i terrænniveau. Hovedformålet har været, at give borgerne et indtryk af, hvorledes en bane visuelt vil få konsekvenser, specielt i områder, hvor anlægget vil fremstå markant. I forbindelse med den fortsatte projektering, hvor der på en række lokaliteter vil ske ændringer af banens forløb, vil det blive vurderet i hvilket omfang visualiseringerne skal opdateres og suppleres med nye.«

Det kan ud fra høringsnotatet konstateres, at de endelige miljøredegørelser altovervejende vil indeholde en beskrivelse af grundløsningerne og ikke vil indeholde en beskrivelse af de alternative løsninger, der skal afværges grundløsningernes uønskede virkninger på omgivelserne. De endelige miljøredegørelser vil ikke indeholde visualiseringer af nybygningens linjeføring, så man kan se de visuelle ulemper for borgerne. Dermed vil de endelige miljøredegørelser ikke medtage de løsningsbeskrivelser, der skal danne grundlaget for det politiske valg af løsning i overensstemmelse med formålet med VVM-undersøgelserne og høringen.

LØSNINGERNES KAPACITET

Det er et politisk ønske om at udvide banekapaciteten mellem København-Ringsted, der er baggrunden for projektet. Banekapacitet er afgørende for rejsetid, regularitet, passagerer og billetindtægter, og politisk vil man gerne styrke trafikken mellem landsdelene og den regionale trafik på Sjælland.

For at afgøre om en løsning kan dække det fremtidige behov, er det nødvendigt at kende til både kapacitet og behov. I høringsmateriale indgår alene beregninger af banekapacitet, som er antal tog, der i timen kan køre på en strækning. Der indgår ikke beregninger af løsningernes passager- og godskapacitet. Derfor bliver Trafikstyrelsen opfordret til at komme med beregning af de to løsningers passager- og godskapacitet. Det fremgår af høringsnotatet, at de endelige miljøredegørelser hverken vil indeholde en beregning af løsningernes passager- og godskapacitet eller en beregning af det fremtidige behov for passager- og godskapacitet.

I høringsmaterialet vurderer Trafikstyrelsen, at 5. sporets kapacitet med 17 passagertog og 2 godstog i timen vil være opbrugt, når sporet kan tages i brug. I høringsnotatet har Trafikstyrelsen ændret vurdering af behovet for banekapacitet, idet den om Københavns Hovedbanegårds maksimale kapacitet på 17 passagertog i timen skriver (Høringsnotat side 55):

»Trafikstyrelsen vurderer, at den nuværende perronkapacitet på Københavns Hovedbanegård er tilstrækkelig til at afvikle trafikken en årrække efter åbningen af en dobbeltsporet bane via Køge. Nybygningsløsningen forudsætter således ikke en udbygning af terminalkapaciteten for fjern tog. Hvis der senere konstateres et behov for at få udnytte den ekstra kapacitet i Nybygningsløsningen til at køre yderligere tog, bliver det nødvendigt at aflaste kapaciteten på fjern togssporene på Københavns Hovedbanegård eller skaffe ekstra terminalkapacitet i København.«

De 10 kommuner, der sammen foretrækker 5. sporet, har i deres hørings svar anbefalet Trafikstyrelsen, at der foretages en beregning af 5. sporets banekapacitet ud fra en optimering af anvendelsen af det nye spor. I hørings materialet forudsætter Trafikstyrelsen, at det nye 5. spor kun skal anvendes til godstog. De 10 kommuner anbefaler derfor, at der gennemføres beregninger af banekapacitet, hvor det nye 5. spor i myldretiden inddrages til passagertog. Trækkes ét godstog ud, giver det plads til to passagertog. Med en inddragelse af det nye 5. spor til passagertog giver det en banekapacitet i myldretiden på 21 passagertog i timen, 4 tog i timen ud over den kapacitet, Københavns Hovedbane kan klare.

Det fremgår af høringsnotatet, at det forventes, at der skal køre 36 godstog i døgnet mellem København og Ringsted, og at mellem 12 og 15 af de godstog kører om natten. Med 5. sporet kan der køre to godstog i timen i hver retning, dvs. i alt 4 godstog i timen. Det betyder, at der i dagtimerne skal køre lidt over 20 godstog. De godstog kan afvikles inden for 6 timer. Ud fra behovet for godskapacitet er en optimering af anvendelsen af det nye 5. spor til passagertog i myldretiden en mulighed.

Trafikstyrelsen afviser i de endelige miljøredegørelser at beskrive muligheden for at optimere anvendelsen af det nye 5. spor i myldretiden – hvis der opstår et behov ud over de 17 passagertog i timen. I høringsnotatet står:

»Det er ikke realistisk at prioritere passagertrafikken på bekostning af godstrafikken i myldretiden, og ligeledes er det ikke realistisk at henlægge transitgodstrafikken til nattetimerne. Forslagene vil gøre godstrafikken langsommere og samtidig medføre behov for sporrister eller overhalingsspor, hvor tog kan holde ind i myldretiden eller i andre tidsrum, hvor passagertrafikken prioriteres højere.«

De 10 kommuner har anbefalet, at 5. sporets kapacitet beregnes ud fra den forudsætning, at der etableres dobbeltspor mellem Lejre-Vipperød og et dobbeltspor mellem Adamshøj og Ringsted, bl.a. fordi det øger kapaciteten mellem Roskilde og Ringsted og gør et vendespor i Roskilde overflødigt. Den løsning har Trafikstyrelsen tidligere beskrevet:

»I stedet for intensiv togvending i Roskilde fortsætter 3 ud af 5 tog i timen til Lejre-Holbæk, og 2 tog pr. time fortsætter til Ringsted. Togvending i Roskilde vil herefter kun ske i meget beskeden omfang (maksimalt 1 tog pr. time)«

(Trafikale muligheder, Trafikstyrelsen 2008, side 10)

I høringsnotatet trækkes den løsningsmulighed tilbage (Høringsnotat side 64):

»Uanset baneudbygning mellem Lejre og Vipperød kan der stadig være behov for at vende tog i Roskilde, hvilket i 5. sporsløsningen kræver et vendesporsanlæg i Roskilde. Eventuelt anlæg af et dobbeltspor Adamshøj-Ringsted har ikke indflydelse på behovet for at vende tog i Roskilde.«

Med trafikaftalen fra januar i år bliver udvidelsen af strækningen Lejre-Vipperød en realitet. Dermed er der en yderligere grund til at medtage nye kapacitetsberegninger i de endelige miljøredegørelser.

Ud fra høringsnotatet afvisninger kan det konstateres, at de endelige miljøredegørelser ikke vil indeholde beskrivelser af 5. sporets trafikale muligheder hverken ud fra trafikaftalens forudsætninger eller ud fra en optimering af 5. sporets kapacitet til passagertog i myldretiden. Ud fra de endelige miljøredegørelser vil det derfor ikke være muligt at sammenligne de to løsnings trafikale muligheder, når der politisk skal vælges løsning.

LØSNINGERNES REJSETID

Visionen for den såkaldte timemodel er en rejsetid på 1 time på strækningerne København-Odense, Odense-Århus og Århus-Ålborg. Det fremgår bl.a. af trafikaftalen fra januar. De 10 kommuner, der foretrækker 5. sporet, fremhæver i deres høringssvar, at timemodellen kan opfyldes med begge løsninger.

I høringsnotatet skriver Trafikstyrelsen (Høringsnotat side 44):

»Med Nybygningsløsningen vil det være muligt med en rejsetid mellem København og Odense på 1 time. Det er i praksis ikke muligt at realisere en sådan rejsetid København – Odense med 5. sporsløsningen fordi banekapaciteten ikke tillader at reservere plads til at køre så hurtig som det er nødvendigt. Hertil kommer at hurtigste køretid via Roskilde er 3-4 minutter længere end via Køge.«

En forudsætning for timemodellen er en renovering af strækningen Ringsted-Odense. Det fremgår af trafikaftalen fra januar, hvor der er afsat 600 mio. kr. til renoveringen. Den forudsætning vil ikke blive medtaget i de endelige miljøredegørelser. Ud fra de endelige miljøredegørelser kan det ikke vurderes, om de to løsnings rejsetider kan leve op til visionen om timemodellen. For at det kan vurderes, skal der udformes nye eksempler på køreplaner, hvor renoveringen af strækningen Ringsted-Odense er med som forudsætning.

Udvidelsen af Lejre-Vipperød-strækningen indgår som en del af trafikaftalen fra januar. Det gør et vendespor ved Roskilde overflødigt og frigør kapacitet, hvilket skaber plads til at køre med den nødvendige hastighed.

SAMFUNDSØKONOMIEN I LØSNINGERNE

Løsningernes samfundsøkonomi beregnes ud fra prisen på løsningen, de forventede indtægter og de positive virkninger for samfundet i øvrigt. De samfundsøkonomiske analyser af de to løsninger har også været i høring, i og med de indgår i høringsmaterialet.

Høringssvarene indeholder spørgsmål til de samfundsøkonomiske analyser og en anbefaling om, at der gennemføres nye samfundsøkonomiske analyser, bl.a. på grund af den store forskel i de to løsningers indtægter. Nybygningens indtægter sættes 9 mia. kr. højere end 5. sporets indtægter. Trafikstyrelsen skriver i høringsnotatet, at forskellen er begrundet i billetindtægter og rejsetidsgevinster, bl.a. fordi nybygningen skaber flere regionale rejser og flere rejser mellem landsdelene end 5. sporet, bl.a. fordi det forudsættes, at nybygningen er attraktiv for flere bilister (Høringsnotat side 59):

»De nyskabte togrejser i Nybygningsløsningen er flere og i gennemsnit længere end i 5. sporsløsningen, hvor forbedringerne hovedsageligt findes på strækningen mellem København og Roskilde. Samlet er billetindtægterne derfor markant større i Nybygningsløsningen end i 5. sporsløsningen.«

De 10 kommuner, der foretrækker 5. sporet, har i deres høringssvar anbefalet, at der foretages alternative samfundsøkonomiske analyser ud fra forskellige forventninger til indtægter og positive virkninger for samfundet i øvrigt. I høringsmaterialet er der kun foretaget én beregning for hver af løsningerne.

Det samme gælder de 10 kommuners anbefaling om at gennemføre samfundsøkonomiske analyser af løsninger med de forskellige alternative løsninger, der skal afværge de uønskede virkninger på omgivelserne. Miljøministeriet har i deres høringssvar alene anbefalet afværgeforanstaltninger til en samlet pris på 1,3 mia. kr.

Udvidelsen af sporet mellem Lejre-Vipperød gør 5. sporets vendespor i Roskilde overflødigt og giver samtidig mulighed for en kapacitetsudvidelse mellem Roskilde og Ringsted, hvilket forbedrer indtægterne. Derfor har de 10 kommuner anbefalet, at der i de endelige miljøreddegørelser foretages en samfundsøkonomisk analyse af 5. sporet med udgangspunkt i en løsning med lavere anlægsomkostninger og øget kapacitet.

De 10 kommuner, Danmarks Naturfredningsforening, Kulturministeriet med flere har bl.a. anbefalet, at i det omfang, det er muligt, foretages en fastsættelse af tabet af de natur- og kulturværdier, der er ikke er medregnet i den metode, der anvendes til de samfundsøkonomiske beregninger. Det sker på baggrund af det store omfang af nybygningens uønskede virkninger på omgivelserne. Trafikstyrelsen afviser anbefalingen, og i de samfundsøkonomiske analyser vil kun indgå de faktiske omkostninger til afværgeforanstaltninger (Høringsnotat side 62):

»Trafikstyrelsen registrerer, hvis der er tab af natur, kulturhistoriske eller rekreative interesser. Tabet indgår i anlægsøkonomien i form af investeringer i afværgeforanstaltninger, faunapassager, erstatningsnatur mv. og dermed delvis i samfundsøkonomien.«

Det fremgår imidlertid af høringsnotatet, at der ikke vil indgå samfundsøkonomiske analyser af løsningerne i de endelige miljøredegørelser. Alle indsigelser og anbefalinger, der angår de to løsningers samfundsøkonomi, afvises dermed. Dermed medtages høringsindsigelser og anbefalinger, der er angår de samfundsøkonomiske, ikke i det videre arbejde med løsningsbeskrivelserne.

Ud fra høringsnotatet kan det konstateres, at de endelige miljøredegørelser ikke vil medtage samfundsøkonomiske analyser og derfor heller ikke vil indeholde beregninger af forskellige løsningsmuligheders konsekvens for samfundsværdien af investeringen. Anlægsomkostningerne og de forventede indtægter er de helt afgørende faktorer, når der skal vælges løsning. På det grundlag kan de endelige miljøredegørelser ikke anvendes til at foretage en vurdering og sammenligning af løsningerne med valg af de alternative løsninger, der skal afværge uønskede virkninger på omgivelserne.

DE ENDELIGE MILJØREDEGØRELSE

Ud fra kendskabet til løsningernes konsekvenser for miljøet og løsningernes fordele og ulemper for borgerne, skal der udarbejdes løsningsforslag som grundlag for det politiske valg af løsning. En gennemgang af høringsnotatets vurderinger af høringsindsigelser og anbefalinger viser, at så godt som alle indsigelser og anbefalinger afvises. Afvisningerne sker overvejende med henvisning til de økonomiske omkostninger. Derudover vil de endelige miljøredegørelser ikke indeholde nye samfundsøkonomiske analyser.

Det fremgår af høringsnotatet, at der i de endelige miljøredegørelser altovervejende vil blive arbejdet videre med løsningernes grundløsninger. Uden beskrivelser af de alternative løsninger, der skal afværge uønskede virkninger på omgivelserne, og uden samfundsøkonomiske beregninger, kan de endelige miljøredegørelser ikke anvendes som grundlag for det politiske valg af løsning. De endelige miljøredegørelser kommer dermed ikke til at leve op til formålet med gennemførelse af VVM-undersøgelser og høring.