

Fra: Jelved [mailto:jelved@hotmail.com]

Sendt: 5. november 2008 23:08

Emne: Jernbane førsel via Køge til Ringsted - Man skulle have været frø!

Til Folketingets Trafikudvalg

Jeg deltog i borgermødet mandag d. 27. Oktober 2008 i Solrød vedr. København - Ringsted projektet. Der var tale om et møde, hvor Trafikstyrelsen fremlagde de to løsningsmuligheder – d.v.s. de koncentrerede sig udelukkende om at præsentere løsningen ned over Køge til Ringsted. I den sammenhæng savnede jeg egentlig deltagelse af nogle af Trafikudvalgets medlemmer, da mange spørgsmål havde politisk indhold, og samtidig havde det været på sin plads at have deltaget, da der var mange relevante input, som kan bruges i forbindelse med den beslutning, der skal træffes. Disse vil aldrig blive præcist gengivet i det beslutningsmateriale, som vil blive fremlagt fra Trafikstyrelsens side.

Først og fremmest vil jeg sige, at jeg langt fra var imponeret over Trafikstyrelsens præsentation, der bar utrolig meget præg af en lang salgstale for løsningen omkring en linieføring i min baghave- objektivitet var der i hvert fald ikke meget af.

Der var som følge af ovenstående en del punkter, som faldt mig for brystet:

1. Det var Trafikstyrelsen meget magt påliggende at fortælle, at borgerne i Solrød havde stor fordel af den nye bane, da det ville give tog til tiden – nej det vil ikke være til gavn for borgerne i Solrød, da toget ikke standser her og det ændre ikke på noget omkring S-Togs driften. Endvidere ville man spare 4 minutter i rejsetid fra Næstved til Kbh-H og ca. 6 minutter fra Lolland til Kbh-H. Dette skulle være en direkte årsag til, at der ville være flere, der tog toget og dermed færre biler på motorvejen. En noget søgt tankegang og absolut uden hold i virkeligheden. Man kunne ej heller redegøre for, hvilke prognoser eller undersøgelser, der lå til grund for dette postulat. Umiddelbart er væksten i antallet af passagerer primært baseret på en vækst fra Sydsjælland – men der er altså grænser for hvor mange mennesker, der bor på Sydsjælland, Lolland og Falster. Der skal vist nogle mere faste analyser af dette på bordet, inden der kan regnes med denne vækst.
2. Man har valgt at lade banen hæve 8m over terræn (15m over havets overflade) på noget af strækningen gennem Solrød – dette vil være en total katastrofe, da det vil sprede støjen endnu mere end ved nedsænkning. Det skal siges, at netop den strækning, som påtænkes hævet er samme sted, som motorvejen krydser Tåstrupvejen, hvilket vil medføre, at beboerne i dette område vil blive endnu mere generet, end de er i forvejen. Endvidere vil toget komme op i en højde, som er i niveau med toppen af de støjvolde, som Solrød Kommune netop har hævet yderligere for at skærme mod støjen fra motorvejen. Flemming Damgaard Larsen var jo selv en stor fortaler for støjdempende asfalt på netop denne strækning for 5 år siden, hvorfor dette arbejde forhåbentlig ikke skal være spildt ved at yderligere belaste området med støj fra en jernbane.
3. Trafikstyrelsen har endvidere udarbejdet nogle VVM undersøgelser. Det som undre i denne sammenhæng er, at man ikke har ulejlighet sig med at få dem, som er udarbejdet i forbindelse med Støjudvalget og Solrød Kommunes arbejde i forbindelse med motorvejen. Disse giver endvidere nogle andre resultater end dem, som Trafikstyrelsen har fået udarbejdet. Endvidere kunne Trafikstyrelsens

repræsentant fortælle at en forskel på 10 dB kun var en mindre forskel i lydniveauet. Nu er det således at fysikkens love er eksakte og ikke kan tolkes, så 10 dB faktisk betyder lidt over en firdobling af lydniveauet (3 dB er lig en fordobling). Dette forsøgte man at forklare med at målemetoderne var ændret fra tommer til centimeter – det gik ikke særlig godt. Trafikstyrelsen var dog hurtige til at fortælle at en del boligejere ville blive tilbudt lydisolering af deres huse – fortrinligt, men nu opholder flere af os også i vores haver, og de kan ikke lydisoleres – hvad vil man gøre ved det?

4. Så kommer vi til samfundsøkonomiske analyse. Det viser sig ifølge Trafikstyrelsen, at det er billigst at anlægge 5. Sporsløsningen, mens nybygningsløsningen har den bedste samfundsøkonomiske forrentning. Og tallene er sørme ikke blevet dårligere fra den første analyse i 2005 til nu. Forklaringen på dette var, at man i Finansministeriet havde ændret på forudsætningerne for hvorledes flere faktorer skulle udregnes siden 2005 – så kan jeg også få de svar jeg ønsker, jeg ændrer dem bare modsat Finansministeriet. Dette er utroværdigt i en sådan grad, at det skriger til himlen. Hvorledes vil Trafikudvalget forholde sig til dette?
Det vil endvidere give beslutningstagerne (Trafikudvalget) et forringet billede af samfundsøkonomien i projektet, hvilket jeg mener er helt uacceptabelt. Endvidere kunne jeg godt fristes til at stille spørgsmålstegn ved, om alle omkostninger i forbindelse med anlægget af nybygningsløsningen er taget med i beregningerne. Hvorledes vil man mindske usikkerhederne omkring, hvad der er med og ikke med?
5. Det er ikke taget med i de samfundsøkonomiske konsekvenser, at mange huse vil falde i pris, som følge af de forøgede støjgener. Hvad vil den anslåede værdi af dette tab være? Vil der ske en kompensering af parcelhusejerne?
6. Som det sidste punkt på dagsordenen synes jeg, at det er fantastisk hvorledes man tager hensyn til dyrelivet – fredede frøer og firben etc. Men igen leder det mig hen til, hvornår har man tænkt sig at tage hensyn til homo sapiens – nej vel, det var det jeg tænkte - man skulle have været frø.

Jeg håber meget, at Trafikudvalget vil sørge for at få de rette fakta på bordet, inden der tages endelig beslutning om sporføringen/udvidelsen mellem København og Ringsted. Endvidere håber jeg, at jeg kan få nogle veldokumenterede svar på ovenstående spørgsmål.

Med håbet om, at valget falder på det 5. Spor.

Venlig hilsen

Bo Jelved
Formand

Vejlauget Munkevær
Tulipanmarken 18
2680 Solrød Strand