



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 25. maj 2009
Dok.id
J. nr. 004-u18-001047
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 18. februar 2009 stillet mig følgende spørgsmål 465 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 465:

”Ministeren bedes kommentere henvendelse af 9. februar 2009 fra Demokratilisten vedr. bekymring for grundvandet ved Nybygningsløsningen, jf. TRU alm. Del – bilag 307.”

Svar:

Indledningsvis kan jeg afvise de betænkeligheder, der er fremført af Demokratilisten vedrørende resultaterne af Trafikstyrelsens undersøgelser af Nybygningsløsningen mellem København og Ringsted.

Resultater af Trafikstyrelsens undersøgelser blev senest fremlagt i forbindelse med den offentlige høring i slutningen af 2008. Undersøgelserne havde til formål at belyse konsekvenserne for det omgivende miljø og på baggrund heraf anviser afhjælpende foranstaltninger til beskyttelse af miljøet.

Når der i relation til følgerne for grundvandet er anvendt begreber som ”vurderinger” og ”skøn”, beror det på at der på undersøgelsestidspunktet ikke forelå en tilstrækkelig dybtgående projektering af anlægget. Den endelige miljøredegørelse vil med større præcision beskrive både anlægget og konsekvenserne ved anlæg og drift.

Da der ikke findes grænseværdier for den acceptable påvirkning af natur og grundvand må der foretages vurderinger af om der kan opnås et tilstrækkeligt beskyttelsesniveau med de afhjælpende foranstaltninger. I forhold til grundvandsbeskyttelse kan det være forskellige former for membraner under banen, som begrænser eller hindrer nedsivning af regnvand fra banen. Det er velkendte teknologier, som også er anvendt andre steder.

Med udgangspunkt i kortlægningen af de samlede miljøkonsekvenser har Trafikstyrelsen helt overordnet vurderet, at såvel en udbygning af den eksisterende bane som anlæg af en ny bane kan gennemføres på en måde, så der opnås tilstrækkelig beskyttelse af natur, grundvand og ikke mindst naboerne.



Efter afslutningen af den offentlige høring er projekteringen og undersøgelserne ført videre. I dette forløb har der været kontakt til alle berørte kommuner om projektet og på møderne er de mulige afhjælpende foranstaltninger blevet drøftet nærmere.

De tidligere offentliggjorte undersøgelser skal derfor ses som en del af løbende proces, hvor detaljeringsniveauet øges. Resultaterne af de fortsatte undersøgelser vil indgå som en del af grundlaget for den politiske beslutning om valg af løsning, og den løbende kontakt med miljømyndighederne vil i øvrigt også fortsætte efter en eventuel beslutning om at gennemføre anlægget.

Med hensyn til påstanden om, at der sker en opsplitting af levesteder for dyr og planter, skal jeg blot gøre opmærksom på, at dette synspunkt ikke er generelt for Nybygningsløsningen. Ved en eventuel gennemførelse af anlægget, vil der blive etableret erstatningsbiotoper i det omfang, dyr og planter levesteder påvirkes i uacceptabelt omfang. Desuden erindres om at jernbanen på langt størstedelen af strækningen etableres langs en motorvej.

I Trafikstyrelsens miljøregørelser blev det påvist, at der er et stort potentiale for reduktion af CO₂-udledningen, hvis et stort antal bilister skifter til toget. I høringsfasen, er der blevet efterlyst en mere detaljeret vurdering af disse muligheder og Trafikstyrelsen vil derfor til brug for den endelige miljøregørelse foretage beregninger af flere scenarier, der viser hvorledes udledningen af CO₂ kan reduceres ved en overflytning af bilister til tog.

I de samfundsøkonomiske beregninger indgår alle poster som kan værdisættes ved direkte konsekvensvurderinger eller, som anført i henvendelsen, på baggrund af betalingsviljen for f.eks. sparet tid, mindre støj osv. Der findes imidlertid ikke for alle poster i samfundsøkonomien opgørelser af betalingsviljen, og derfor har Trafikstyrelsen vurderet disse op mod hinanden de 2 hovedløsninger imellem såsom natur og dyreliv. Her er nogle vurderinger til fordel for 5. Sporsløsningen og andre til fordel for Nybygningsløsningen.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed