

Til Trafikstyrelsen
Adelgade 13

Holte d. 22. Januar 2010
revideret 18/01/2010 udgave

1304 København K

I anledning af høring til d. 22. januar 2010 af forslag til "Lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge" fremsendes følgende:

Et anlægsarbejde er svært at forene med politik.

For godt 50 år siden blev ca 6 km omkørselsvej syd for Roskilde åbnet med stor festivitas, men allerede en time efter, at snoren var klippet skete det første alvorlige sammenstød af modkørende biler, og det blev klart for enhver, at den flotte nye vej var en stor fælde for sammenstød i midterbanen. I tiden efter åbningen blev ulykkerne også ved med at ske. Forklaringen var ligetil:

Den stærkt trafikerede vej var udført som en 3-sporet hovedvej i henhold til et politisk krav. Denne løsning gik strikt imod amtsvejinspektør Parbo's forberedte projekt for en 4-sporet motorvej, men Parbo måtte bøje sig, ganske vist i protest, og bygge vejen som politikerne forlangte.

Efter denne skandale blev det straks besluttet, at vejen hurtigst muligt skulle bygges om til 4-sporet motorvej med midterabat, samt hertil nedrivning af alle de lige opførte, men nu for korte broer, og etablering af nye broer og underføringer beregnet til en 4-sporet motorvej.

1. indsigelse mod en 2-spors Nybygningsløsning, som er en uegnet løsning.

Nybygningsløsningen vil iflg. kvalificerede beregninger allerede ved indvielsen vise sig at være forældet nøjagtig som ovennævnte 3-sporede vej. Desuden vil en linieføring gennem så store boligområder og følsom natur også klart vise sig for alle og enhver at være helt forfejlet. Kapaciteten for en 2-sporet bane er for lille til at klare IC tog, lyntog, pendlertrafik, dansk togtrafik til udlandet samt den forventede transittrafik mellem Sverige, Norge, Finland og det øvrige Europa når den faste forbindelse over Femern Bælt står færdig. Der må 4 spor til for at klare alle disse tog. Især strækningen København - Køge vil fra starten være stærkt underdimensioneret med kun 2 spor. Langsomme godstog blandet med persontog med hastigheder til 250 km/ time vil kræve 4 spor. I øvrigt kan det ikke tillades at banen får flaskehalse, som det er sket i Kastrup. Det er for farligt. Der henvises til vedlagte appel til Transportministeren af 25. nov. 2009

2. indsigelse. Hvorfor forsager Transportministeren såvel SMV- som VVM-direktivet ?

Miljøvurderingen er ikke sket efter SMV-direktivet, som det burde iht EU's bestemmelserne, men i stedet er den "sket" efter VVM-direktivet. Dette pga. at løsningsforslaget til nybygningsløsningen fejlagtigt bliver kaldt et projekt, selvom det hverken er færdigprojekteret, miljøvurderet el godkendt.

Undtagelsen i artikel 1.5, at *miljøbehandlingen ikke udføres iht VVM-direktivets procedureregler*, træder imidlertid i kraft, hvorved ovennævnte løsningsforslag kun bliver behandlet efter amputerede VVM- regler, bl. a. den vigtige første offentlige høring stryges, og relevante alternativer udelukkes.

Hele denne banesag starter ved at Banestyrelsen for år tilbage fremsætter en plan om en udvidelse af banen København-Ringsted. Den vedtagne projekteringslov 244 siger hertil "**at de nødvendige anlæg til denne udvidelse skal undersøges og projekteres**". Ovennævnte forslag til en løsning ønskes at indgå i projekteringen, men loven er ikke bundet til kun at anvende dette forslag. Dette betyder helt klart, at der skal miljøvurderes efter "Plan og Programmer" eller SMV-direktivet

og ikke efter VVM-direktivet. Først når denne vurdering er til ende kan der foreligge et projekt.

3. indsigelse. Ingen projektering når forslag til nybygningsløsningen fejlagtigt kaldes projekt.

At "udnævne" Strategianalysens forslag til projekt for at gå over til VVM -direktivets artikel 1.5 har bevirket, at en projektbehandling af de nødvendige anlæg som lov 244 foreskriver er forhindret. Ingen vurdering sker, om linieføringen er strategisk og teknisk ok, om miljøødelæggelserne i de beboede områder og i den følsom natur vil blive for store eller, om der burde startes undersøgelse af andre alternative løsninger. Dette ville have været tilfældet med en procedure efter SMV-direktivet

Alle fejl og mangler fra Strategianalysens forslag, fejl, som stammer tilbage fra Banestyrelsens undersøgelser fra 1995-97, fra før den faste Femern Bælt forbindelse blev en realitet, får lov at fortsætte, se vedlagte brev til ministeren af 25.november 2009

4. indsigelse. VVM, en forudsætning for loven, men sat ud af spillet gennem brug af art.1. 5.

I bemærkninger til lov 244 står der, at Nybygningsløsningen skal gøres til genstand for en nærmere projektering med tilhørende VVM undersøgelse. 13 steder i teksten står der, at der vil ske VVM analyser eller undersøgelser i alle relevante miljøtemaer. Dette er præciseret i løftet, at alle VVM-undersøgelser vil opfylde kravene i EU's direktiv 85/337/EØF samt ændring 97/11/EF

Men alle disse løfter er ikke opfyldt, hvorfor loven er vedtaget under falske forudsætninger, da brug af VVM direktivet med dertil hørende procedure er undtaget gennem VVM artikel 1.5

Istf. skal et projektforslag vedtages i enkeltheder ved en særlig national lov,

Men disse krav er heller ikke opfyldt, se 6. 7. og 8. indsigelse

5. indsigelse. Ingen VVM og Transportministeren bestemmer alt. Alternativer "bandlyses".

Ovenstående beskrivelse viser, at VVM- direktivet er sat ud af spillet, og alene Transportministeren bestemmer gennem en politisk aftale den afgørende og miljøødelæggende linieføring helt uden om offentligheden og VVM's art 5.1 (jf. bilag III), som siger, at oplysning om mulige alternativer skal gives. Banestyrelsen har i "Bedre Baner" 19.01.98 lovet at behandle indføring over Avedøre Holme og Vestamager til Kbh H. Undertegnede har tilsendt lignende alternativer. Hvorfor afvises disse ?

6. indsigelse. Habitatområdet Køge Å ødelægges.

Habitatområdet omkring Køge Å ved Regnemark Vandværk er iht en af de bedste eksperter på miljøområdet ikke behandlet forskriftsmæssigt iht Habitat-direktivet artikel 6 stk 4, som gælder i dette tilfælde, stk 3 er ikke tilstrækkeligt. Dette må ske omgående inden lovforslaget går videre.

7. indsigelse, Beskrivelse af sikkerhedsudstyr mangler i rapporten, det er krav iht art 1. 5

1. Beskyttelse mod forurening af det store Regnemark vandreservoir, der er en væsentlig forsyningskilde til hele hovedstadsområdet..
2. Foranstaltninger ved bebyggelser med mange mennesker og tunge anlæg.
3. Zonering er ikke foretaget langs hele banen
4. Slukningsvand langs hele banen i tilfælde af brand eller ulykke mangler.

8. indsigelse. Transportministeren overholder ikke lovens krav for at bruge artikel 1. stk 5

Ministeren bruger undtagelsen i artikel 1 stk 5, men opfylder ikke kravene herfor: at *projektet skal vedtages i enkeltheder præcist og endeligt*, hvilket især ikke er sket ved Habitatområdet og ved sikkerhedsforanstaltningerne i ovenst. pkt 6 og 7. Desuden: *direktivets formål skal nås gennem lovgivningsprocessen*, hvilket ikke er sket. Vedr krav til art1.5 kan henvises til **Bozen-dommen**, Her slås det fast, at et projekt, der kan have væsentlig indvirkning på miljøet, **skal VVM-vurderes. Dette vigtige krav er tilsidesat iht EF-Domstolens klare premisser i ovennævnte Bozen-dom.**

Med venlig hilsen

Niels Th. Kiær. M. Sc. in Civilengineering, Granstuevej 29, 2840 Holte DK

Jørgen Clausen, Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager, Svanninge Allé 11, 2770 DK