

Holte d. 20. Oktober 2009

Til Transportminister Lars Barfoed

Til Miljøminister Troels Lund Poulsen

Til Trafikudvalget og Miljøudvalget

Folketingets Medlemmer

Helhedsvurdering af nyt baneanlæg Kbh.-Køge-Ringsted.

Det er med stor beklagelse at konstatere, at "Nybygningsløsningen" i den nuværende udformning er ved at blive vedtaget. For den internationale trafik og for infrastrukturen i hovedstadsområdet er det en ualmindelig dårlig løsning.

Komiteen mener, det er en større fejltagelse end den, der ville have været sket, at hele voldterrænet var blevet inddraget til baneareal, såfremt det visionære tunnelforslag i nedennævnte lille beretning, ikke var blevet fremsat i tide.

Indledning vedr. løsning af vanskelige baneanlæg

Jernbanerne omkring København har før været i stormvejr og et af de mest afgørende tidspunkter var, da placeringen af hele det københavnske banenet nærmede sig den afgørende fase efter en kommission havde afgivet betænkning i 1881.

Efter denne betænkning skulle forbindelsen mellem en forstørret hovedbanegård ved Palads og en østbanegård ske i en åben banegrav gennem Ørstedparken, Botanisk Have og Østre Anlæg.

Diskussionerne om at tage hele voldanlægget ind til baneanlæg fortsatte indtil 1885, hvor en ingeniør (fra sukkerfabrikkerne) Holger Hammerich fremsatte sit revolutionerende forslag:

at etablere forbindelsen mellem en ny hovedbanegård og Østerbro gennem et tunnelanlæg anlagt under Nørre og Østervoldgade.

Efter yderligere to kommissioner, en international konkurrence og store diskussioner blev det endelige og nuværende projekt, helt iht. Holger Hammerich's Tunnelbaneforslag (Boulevardbanen), vedtaget og underskrevet i 1901, og i 1904 blev der bevilliget 26 mio. kr. til anlæggene.

Udførelsen af baneanlægget kunne starte, og det blev færdigt til brug i 1917, og Nørreport Station kunne som første og eneste underjordiske station indvies i 1918.

Der mangler undersøgelse af vigtige alternativer, der kan løse problemerne

Med ovenstående indledning om, hvordan en håbløs sag bliver løst i Danmark for 125 år siden, håber vi, at dette eksempel kan medvirke til, at Trafikstyrelsen inden endelig beslutning får mulighed for at foretage nødvendige undersøgelser af alle relevante alternativer til det ny baneanlæg uden på forhånd at have lagt sig fast på, at indgangen til København absolut **skal** gå gennem Kulbanevej. Banestyrelsen meddelte i "Bedre Baner" 1998 side 13 at kommende undersøgelser af alternativer med Amager som korridor ville blive udført og Københavns Amt har også tidligere indsendt detaljeret alternativt forslag med Amager som korridor og med en linieføring ud af byen over Avedøre Holme.

Desuden foreligger der et meget flot ikke dyrere forslag. om en linieføring fra Amager videre på en dæmning i Køge Bugt 5 km fra kysten, til kysten syd for Skensved Å, hvorved der løses kæmpe problemer tillige med, at 200 ha natur ikke behøver at blive inddraget til banearreal. Forslagene er indsendt til høringen

Alternativerne med Amager som korridor i stedet for Kulbanevej er særdeles relevante, og hvorfor skal de ikke underkastes en grundig undersøgelse ? Dette hører endvidere med til de formelle såvel VVM som SMV krav.

Det synes også at være en forudsætning, at alle relevante løsninger er undersøgt til bunds, før den rigtige beslutning om det endelige projekt kan tages. Ved Boulevardbanen i 1901 var man heldigvis meget omhyggelig med tre (og senere endnu en) kommissioner og international konkurrence, se ovenfor,

Hidtil har man kun koncentreret sig om løsning med Kulbanevej som korridor, på trods af løfter fra Banestyrelsen 1998, hvorfor? Hvorfor ingen første høring? Ingen undersøgelser er sket af Amagerløsningerne, hvordan kan man bare kassere dem uden at undersøge, om de nu også **er** kassable? Hvordan kan Trafikstyrelsen offentligt erklære at Amagerløsningerne falder udenfor projekteringslovens rammer ? Det siger lovteksten intet om??

De værste fejl ved Nybygningsløsningen er flg.:

- 1) Man fører konsekvent aldrig en stærkt trafikeret hovedbane gennem byer og byområder og følsom natur, hvis der er alternative muligheder. Generne og ødelæggelserne er alt for store, også i anlægsperioden.
- 2) En 2-sporet bane er håbløs for lille. Den har slet mulighed for at klare stærk persontrafik sammen med en godstransittrafik i udvikling mellem kontinentet og skandinavien. Jævnfør de store vanskeligheder, især i Kastrup, der er med Øresundsanlægget allerede 10 år efter indvielsen.
- 3) Der bliver absolut ingen muligheder for en hurtigbane som lovet, når langsomme godstog kommer på samme skinner som hurtigere persontog, derimod kan der forventes en langsom bane med stop og ventetider.
- 4) Nybygningsløsningen er ikke bygget med muligheder for udvidelse til 4 spor. Når det hurtigt viser sig, at banen ikke kan klare opgaven, hvad så ?

Det er Komiteens inderste håb, at Folketingets medlemmer giver dette vigtige baneanlæg et tiltrængt eftersyn. Anlægget skal jo bruges i mange år til gavn for mange mennesker og for Danmark som helhed, og helst som en stor succes.

Med venlig hilsen

Niels Th Kiær, civilingeniør / Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager
Granstuevej 29, 2840 Holte, tlf 45420272, **mail:** ntk@fasttvnet.dk