

Transportminister Henrik Dam Kristensen
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Holte d. 15. Januar 2013
endelig udgave

Miljøminister Ida Auken
Miljøministeriet
Børsgade 4
1215 København K

vedr. Nyt baneanlæg København – Køge – Ringsted.

Kære miljøminister Ida Auken og transportminister Henrik Dam Kristensen

I 2010 vedtog Folketinget anlægsloven til et nyt baneanlæg fra København til Ringsted over Køge. Dette anlæg er desværre blevet en kæmpe fejltagelse, da en SMV-planlægning i henhold til EU-direktiv 2001/42/EF med miljøvurdering er undladt og planlovens VVM endog er anvendt forkert.

Anlægsloven er vedtaget på et forkert grundlag, folketinget er ført bag lyset. Planlægning med miljøbedømmelse iht planloven mangler. Den bør omgående revideres iht miljølovene.

Anlægget vil give voldsomme skader på miljøet og en dårlig jernbaneinfrastruktur for Sydsjælland, Lolland-Falster og for EU, som får en dårlig og langsom transitforbindelse Tyskland/Skandinavien. Prisen bliver ca. 14 milliarder, (eller ca. 250 millioner pr. km) - en meget høj pris for så kort en strækning, og flg. spørgsmål må da stilles:

Er nybygningsløsningen for dyr og for ødelæggende for miljøet? og kan der designes et mindre miljø-ødelæggende projekt, som derudover kan give en bedre infrastruktur for København - Sydsjælland, Lolland/Falster og for Tyskland - Skandinavien?

Svaret er et klart ja til begge spørgsmål.

Den vedtagne Køge-Ringsted-løsning er totalt forfejlet, den giver alt for store miljøskader, og dårlig infrastruktur, og ikke giver mulighed for kortere rejsetider og for "tog til tiden".

Prisen er 7 mia. større end 5. spors-løsningen, som også opfylder formålet og endda mere miljøvenlig. Det er derfor muligt at spare 7 mia. Se vedlagte udtalelse af Flemming D. Hansen.

Infrastrukturen i øvrigt er dog ved 5. spors-løsningen stadig for dårlig, og kapaciteten noget ringere. Derfor må denne løsning også kasseres ligesom nybygningsløsningen.

Imidlertid er det muligt med de over 14 mia., som jo er "bevilliget", at udføre en langt bedre løsning ved at føre banen fra Køge over Haslev til Næstved i stedet for til Ringsted. men

På grund af, at nybygningsløsningen fejlagtigt er kaldt et projekt, bliver en planlægning med undersøgelse af dette og andre alternativer iht EU's- SMV- direktiv 2001/42/EC, plan og programmer, ikke mulig, men med den korrekte betegnelse forslag var en planlægning, som jo er et lovkrav iht planloven, gennemført.

I dag mangler SMV- direktivet, som jo netop har til formål at forhindre fejltagelser som det er sket i dette tilfælde.

En VVM vurdering kræver også at alternativer undersøges og vurderes. Dette bliver dog også forhindret gennem undtagelsesartikel 1.5, men betingelserne for et bruge denne artikel bliver imidlertid ikke opfyldt –hvilket gør VVM vurderingen ugyldig.

Undertegnede har sammen med komiteen for bedre bebyggelse på Amager siden 2006 ført en lang korrespondance med trafikministrene Flemming Hansen og Lars Barfoed samt trafikstyrelsen med følgende alvorlige indvendinger imod sagsbehandlingen af den valgte nybygningsløsning. Vore hovedanklager kan sammenfattes til flg.:

1. Anlægsloven til Kbh.-Ringsted banen er behandlet og vedtaget på et forkert grundlag.
2. På trods af, at nybygningsløsningen kun er et ideforslag blandt flere andre fra strategianalysen 2005 giver minister Flemming Hansen dette forslag betegnelsen projekt, men dette er forkert.
3. Ved et projekt regnes planlægningen overstået og kan derfor ikke udføres igen. Planlægning med vurdering af alternativer iht SMV-direktivet 2001/42/EC plan og programmer stryges.
4. Nybygningsforslaget er heller ikke vurderet iht VVM's krav om behandling af alternativer, som undtagelsen i artikel 1.5 kræver. Planlægningsfasen er dermed fuldt ud strøget.
5. Anlægsloven bør omgående revurderes med undersøgelse af alternative løsninger, der skader miljøet mindst muligt, og som kan forbedre infrastrukturen for såvel Sjælland med Lolland/Falster som for EU's lande og samtidig kan gavne de mange udkantsområder.

En mere uddybende forklaring på ovenstående "5 kendsgerninger" tillige med angivelse af "De væsentligste fejl ved nybygningsløsningen" er vedlagt som bilag til dette brev

Det ny baneanlæg København-Ringsted er en katastrofal dårlig løsning. Miljøet ødelægges for tusinder mennesker i de berørte boligområder og en fornuftig byudvikling for vigtige byområder i København og omegn bliver umulig. Store naturområder og Habitatområdet Køge Å ødelægges.

Der henvises her især til vedlagte ubesvarede breve til trafikminister Lars Barfoed af 25. November 2009 og til trafikstyrelsen af 22. Januar 2010 vedr høringen inden anlægslovens vedtagelse.

Komiteen og undertegnede mener, det er forkert, at langt bedre alternativer ikke er behandlet og vurderet som den danske Planlovs VVM og EU's SMV-direktiv kræver, og vi har forsøgt da gennem adskillige breve og forslag lige fra 2006 og indtil 2012 at få transportminister Flemming Hansen og senere Lars Barfoed med trafikstyrelsen til også at undersøge alternative forslag, men vi bliver afvist med den begrundelse, at nybygningsløsningen var et projekt, og en politisk aftale, at kun nybygningsløsningen og 5. spors løsningen skulle undersøges er indgået.

Afvisningen sker stadig på et forkert grundlag, da nybygningsløsningen jo ikke er et projekt, men blot et af flere ideforslag fra trafikstyrelsens strategianalyse 2005, og stadig er VVM ikke opfyldt

Minister Flemming Hansens påstand, at "nybygningsløsningen" fra 2005- analysen er et projekt, er usandt, og følgevirkningen ved at bruge ordet projekt bliver enorm stor. En planlægning iht planloven med miljøvurdering iht. EU's SMV-direktiv, plan og programmer, hvor bedre egnede alternative muligheder også bliver undersøgt og vurderet, er dermed ikke mulig. Forslaget til en nybygningsløsning er uden den lovmæssige planlægning blevet til et projekt.

VVM-direktivets krav om offentliggørelse og behandling af alternative forslag tilsidesættes ligeledes ved at ophæve normal VVM-procedure gennem undtagelses-artikel 1stk5, "Vejen" er nu fri for fejltagelser.

Da trafikministeriet fastholder ovennævnte forkerte benævnelse projekt fremsender vi en klage til EU-Kommissionen, men en dansk delegation tager til Bryssel og får overtalt Kommissionen til at acceptere den danske forkerte påstand, at strategiforslaget var et projekt, der ikke skulle planlægges og miljø-vurderes efter EU's SMV-direktiv, plan og programmer for større anlægsarbejder.

Kommissionen (såvel som to tidligere danske trafikministre) begår en kæmpe fadæse, som vil bevirke ødelæggelse af jernbaneinfrastrukturen såvel for Danmark som EU og ødelægge miljøet i store bolig- og naturområder samt et habitatområde vedr Køge Å med pigsmerlingen

Vi klager derefter til EU's ombudsmand, som efter endt undersøgelse sender et 16 siders responsum dateret 12. Oktober 2011 med et såkaldt "Forslag til henstilling" til Kommissionen

EU-Ombudsmanden giver os ret i det meget væsentlige og faktisk afgørende punkt, at strategianalysen 2005 angiver forskellige løsningsmuligheder dvs forslag til løsning. Der angives ikke projekter.

vedr vor klage ang. ødelæggelse af Habitatområdet Køge Å . Tidligere havde Kommissionen afvist klagen, men måtte påbegynde en ny sagsbehandling på basis af spørgsmål fra EU's Ombudsmand.

Resultatet af denne sagsbehandling er dog også blevet en afvisning, som straks bliver klaget videre til EU's Ombudsmand, som igen beder Kommissionen om forklaring på vor klage.

Kommissionens svar til EU's Ombudsmand er modtaget d. 5. December 2012 med ønske om vore kommentarer inden udgangen af januar måned. Svaret er under udarbejdelse.

EU's Ombudsmand vil derefter slutbehandle begge klagesager.

Med venlig hilsen

Niels Th. Kiær. M. Sc. in Civil Engineering, Granstuevej 29, 2840 DK, ntk@fasttvnet.dk
Jørgen Clausen, Komiteen for Bedre Bebyggelse på Amager, Svanninge Allé 11, 2770 DK

Bilag:

Bilag med nøjere forklaring til de "5 kendsgerninger" i dette brev dateret d 15. Januar 2013 og med forslag til ændring af banen Køge-Ringsted Næstved til Køge-Haslev-Næstved.

EU's Ombudsmands 16 siders responsum med "Forslag til henstilling" af 12 Oktober 2011

Kommissionens svar til EU's Ombudsmand sendt til Komiteen d. 28. Februar 2012

Vore 10 sider kommentarer til Kommissionens svar i brev til EU's Ombudsmand af 31. Marts 2012.

Kommissionens svar til EU's Ombudsmand vedr Habitatområdet Køge Å modt. d. 5. December 2012

Brev til Lars Barfoed, Troels Lund Poulsen og trafik- og miljøudvalget endelig udg. d. 20. Okt. 2009

Brev til trafikminister Lars Barfoed af 25. November 2009 , brevet er ubesvaret

Brev til trafikstyrelsen af med 10 alvorlige indsigelser til høringen af anlægsloven inden vedtagelsen, endelig udgave Dette brev er ligeledes ubesvaret. d. 22. Januar 2010

Brev til Lars Barfoed, Troels Lund Poulsen og trafik- og miljøudvalg d. 20. Oktober 2009

Forslag til linieføring Køge-Næstved i stedet for Køge-Ringsted-Næstved

Udtalelse af Flemming Damgaard Hansen, formand for trafikudvalget d. 20. Okt. 2009

VVM med undtagelses artikel 1.5, der er taget i anvendelse uden opfyldelse af betingelserne.

Klage til Den europæiske Ombudsmand vedr undladelse brug af 2001/42/EF-direktiv d 1. April 2010

Klage til EU-Kommissionen vedr sletning af Habitatområdet Køge Å d 15. April 2012

Kopi af dette brev bliver sendt til de politiske partiers ordførere for trafik og miljø.