

Holte d. 20. Oktober 2009  
endelig udg.

**Til Transportminister Lars Barfoed  
Til Miljøminister Troels Lund Poulsen  
Til Trafikudvalget og Miljøudvalget**

### **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 miljøet og infrastrukturen for banetrafikken for Danmark og EU er det **en ualmindelig dårlig løsning.**

Miljømæssigt er ødelæggelserne langt større end, hvis hele Københavns by- og voldterræn, som angivet i nedennævnte eksempel, var blevet inddraget til banearreal, hvilket ville have været tilfældet, såfremt det visionære tunnelforslag ikke var blevet fremsat i tide.

### **Hvordan man tidligere løste et særdeles vanskeligt baneprojekt:**

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. Se Bo Bramsens "Kbh. før og nu og aldrig", 1990. 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, og samtidig skulle Hovedbanegården flyttes tilbage igen. 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 blev 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 et detaljeret alternativt forslag med en linieføring over Avedøre Holme og Amager som korridor. Desuden blev der ved høringen d. 26.11.2008 fremsat et visionært forslag, hvor

linieføringen fra Amager blev ført videre på en dæmning i Køge Bugt, 5 km fra kysten, til stranden syd for Skensved Å. Derved blev miljøet i byen og langs kysten skånet, og 200 ha natur behøvede ikke at blive inddraget til baneareal.

Alternativerne med Amager som korridor i stedet for Kulbanevej er særdeles relevante. De burde have været underkastet en grundig undersøgelse.

Dette hører endvidere med til de formelle såvel VVM som SMV krav.

Det bør også være en forudsætning, at alle relevante løsninger er undersøgt til bunds og det bedste fundet, inden beslutning om det endelige projekt kan tages. Ved Boulevardbanen i 1901 var man heldigvis meget omhyggelig med fire kommissioner og en international konkurrence, som beskrevet ovenfor,

Hidtil har man kun villet høre tale om løsningen med Kulbanevej som korridor, på trods af løfter fra Banestyrelsen 1998 om undersøgelse af en Amagerløsning, men ingen undersøgelser er sket,

I stedet har Trafikstyrelsen blot erklæret, at Amagerløsningerne falder udenfor projekteringslovens rammer. Hvilket ikke er rigtigt.

### **De værste fejl ved Nybygningsløsningen er flg.:**

1. Man fører konsekvent aldrig en stærkt trafikeret hovedbane gennem byer med store byområder og følsom natur, hvis der er alternative muligheder. Generne og ødelæggelserne bliver alt for store, også i anlægsperioden.
2. En 2-sporet bane er ikke stor nok til at afvikle den planlagte persontrafik sammen med en **godstransittrafik** mellem kontinentet og Skandinavien.
3. I dag er der store flaskehalsproblemer ved det Øresunds anlæg i Kastrup, den nye bane får yderligere 3 flaskehalse.
4. 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.
5. Nybygningsløsningen bliver ikke bygget med muligheder for udvidelse til 4 spor, når 2 spor på et senere tidspunkt viser sig ikke at være nok

Det er Komiteens håb, at Folketingets medlemmer giver dette vigtige baneanlæg et tiltrængt eftersyn. Anlægget skal jo benyttes af mange rejsende i måske over 100 år og tillige til godsbaneforbindelsen Tyskland - Skandinavien indenfor EU's overordnede og vigtige jernbaneinfrastruktur

Med venlig hilsen

Niels Th Kiær, civilingeniør / Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager