

Til Trafikstyrelsen,  
Adelgade 13  
1304 Kbh. K

Holte d. 22. Januar 2010  
endelig udgave

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

**Indledning. Et anlægsarbejde er svært at forene med politik.**

For godt 50 år siden blev en 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 amsvejinspektør Parbo's forberedte projekt for en 4-sporet motorvej, men Parbo måtte bøje sig, ganske vist i protest, og bygge vejen som politikkerne forlangte.

Efter denne fadæse blev det straks besluttet, at vejen hurtigst muligt skulle bygges om til 4-sporet motorvej med midterrabat, 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. En Nybygningsløsning med 2 spor kan ikke klare fremtidens belastninger.**

De opstillede trafikprognoser vil allerede ved indvielsen af femernbæltforbindelsen vise sig at være sat for lavt til den faktiske trafikudvikling (nøjagtig som ved den ovennævnte 3-sporede vej uden om Roskilde). Desuden vil linieføringen i bolig- og naturområderne være for miljøbelastende. *Kapaciteten for en 2-sporet bane er for ringe til det planlagte program for 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.*

**Med den i dag planlagte belastning af person- og godstog vil en 4 sporet bane være nødvendig.**

Især strækningen København - Køge vil med kun 2 spor fra starten være stærkt underdimensioneret. De langsomme godstog blandet med persontog vil desuden ikke tillade højere hastigheder end i dag. Flaskehalse, som det er tilfældet i Kastrup, kan heller ikke tillades. Det er for farligt, og det vil give en dårlig drift. Der henvises til tidligere brev af 25. nov. 2009 om nybygningsløsningens uegnethed.

**2. indsigelse. Transportministeren vil ikke bruge EU's SMV-direktivet, som han burde.**

Han opfatter Strategianalysens nybygningsløsning fra 2005 som et færdigbehandlet **Projekt**, klar til VVM-vurdering.

*Dette er en meget alvorlig fejl, da en lovmæssig nødvendig regulær planlægning derved udelades*

*Nybygningsløsningen er jo kun et foreløbigt forslag. Planbehandling og miljøvurdering mangler.*

**3. indsigelse. VVM-Miljøbehandling iht. VVM-direktivet undlades udført iht. artikel 1.5 , som tillader dette mod at folketinget i behandlingen sørger for, at alle VVM-reglerne bliver fulgt.**

Dette er dog ikke sket, fx er den første vigtige offentlige høring og præsentation med mulighed for fremsættelse af alternativer strøget, men vigtigst: alternative løsninger kan ikke tages i betragtning, da en politiske aftale kun gælder for nybygningsløsningen.

Dette er et af sagens mange store dilemmaer.

**Denne banesag** er startet med, at Banestyrelsen for år tilbage fremsætter en plan om en udvidelse af banen København-Ringsted. Heraf følger den i dag gældende projekteringslov 244, som siger, **”at de nødvendige anlæg til denne udvidelse skal undersøges og projekteres”.**

Udover nybygningsløsnings-forslaget fra Strategianalysen skal alle relevante alternative forslag selvfølgelig indgå i undersøgelsen/projekteringen for at den bedst egnede løsning kan findes. Forslaget skal derfor iht planloven planlægges og miljøvurderes og iht. EU skal dette ske efter SMV-direktivet "Plan og Programmer" Først efter denne vurdering kan der foreligge et projektforslag parat til vurdering efter VVM-direktivet

**Dette er ikke sket. Det er lovstridigt og ganske uforståeligt at ministeren forhindrer en regulær planlægning.** Se i øvrigt vedlagte brev til Lars Barfoed af 25. November 2009

**4. indsigelse. VVM behandling er en forudsætning for lov 244 men som angivet under pkt 3 undladt ved at anvende 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.

Det er præciseret, at anlægget vil blive vurderet iht. VVM og opfylde kravene i EU's direktiv 85/337/EØF samt ændring 97/11/EF. Loven er heller ikke på dette punkt overholdt.

**Men alle disse løfter er ikke opfyldt, hvorfor loven er vedtaget under falske forudsætninger,**

**5. indsigelse. Linieføringen fastlægges uden om VVM, off. høring og alternativer udelukkes.**

VVM- direktivet er sat ud af kraft. Alene Transportministeren har gennem en politisk aftale bestemt den miljøødelæggende linieføring uden om offentligheden og mulige alternativer afvises, *selvom oplysning om disse skal gives*, jvf. VVM's art 5.1 Banestyrelsen har i "Bedre Baner" 19.01.98 lovet at behandle indføring over Avedøre Holme og Vestamager til Kbh. H. Undertegnede har allerede fra 2006 indsendt lignende forslag som alternativ.?

**6. indsigelse. Habitatområdet Køge Å ødelægges.**

Habitatområdet omkring Køge Å ved Regnemark Vandværk er ikke behandlet forskriftsmæssigt efter 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. Manglende beskyttelse af det store vandreservoirer ved Regnemark vandværk.**

Regnemark er et stort vandrigt område, som udgør et stort vigtigt vandresoire. Herfra får København hovedparten af sit vand, og det kan blive en katastrofe, hvis fx løbske togvogne med kemiske væsker løber af sporet og ender i området med forurening til følge.

**8. indsigelse, Behandling af sikkerhedsudstyr i øvrigt mangler**

Foranstaltninger ved bebyggelser med mange mennesker i forbindelse med "tunge anlæg" mangler, og Zonering er ikke foretaget langs hele banelinien. Jvnf. manglerne i pkt. 7

**9. indsigelse. Transportministeren opfylder ikke forudsætningerne for at bruge artikel 1. 5 :**

Målsætningerne for VVM-direktivet skal behandles og videregives til offentligheden gennem lovgivningsproceduren, Dette er ikke sket. Fx er oplysning om en fremsendt alternativ linieføring over Avedøre Holme ikke givet videre, ej heller til Folketinget.

Desuden skal projektet vedtages i enkeltheder præcist og endeligt. Dette er ej heller sket Fx er habitatområdet Køge å med pignering nedlagt uden begrundelse for at dette ikke betyder stor skade for fisken og vedr sikkerhedsforanstaltninger pkt. 6 – 8 er der ingen stilling taget.

**10. Vedr. krav til Artikel 1.5 kan henvises til Bozen- og Linster-dommene ved EF-domstolen, Her slås det fast, at et projekt som dette skal VVM-vurderes, og offentligheden skal høres.**

## **Disse vigtige Domstolskrav ses at være tilsidesat ved behandlingen af dette nye baneanlæg**

### **11. Konklusion eller Sammendrag.**

Det kan konstateres, at forslaget til det nye baneanlæg København – Ringsted ikke er dimensioneret til de mange og store trafikopgaver indenfor jernbaneanlæg, der venter på løsning i fremtiden, især infrastrukturen mellem Skandinavien og de øvrige europæiske lande via en ny fast forbindelse ved Femern Bælt vil blive en stor belastning.

Et baneanlæg med 2 spor vil ikke være i stand til at klare den forventede trafikbelastning.

Det må ændres til et 4-sporet anlæg, hvis ikke endnu et nyt baneanlæg hurtigt vil vise sig påkrævet.

Forslaget er ikke projekt- og miljøbehandlet iht. SMV-direktivet, men heller ikke behandlet og vurderet iht VVM-direktivet, hvilket er lovbehaftet, men undtagelsen i Artikel 1.5 forhindrer dette. En indledende offentligheds fase med høring om især den valgte linieføring og korridor er udeladt og behandling af miljømæssigt bedre og mere brugsegne alternative muligheder er fravalgt.

Det fremlagte forslag er ekstremt dårligt. Det vil give store miljødelæggelser og mange gener for beboerne i de berørte boligområder, og det vil være ganske utilstrækkeligt til at løse de mange kommende opgaver. *Ønsker om en højhastighedsbane og en "bane til tiden" kan ikke opfyldes.*

### **12. Forslag til den videre planlægning.**

Nybygningsløsningen må kasseres. Nye alternative løsninger skal planbehandles og miljøvurderes iht SMV direktivet inden en VVM-vurdering kan finde sted.

De alternative Amagerløsninger må undersøges grundigt, såvel over Avedøre Holme som ad en dæmning i Køge Bugt fra Amager til Skensved Å. Hertil evt. en Stevns-Falsterbo transitløsning.

5. spors løsningen mangler kapacitet og må kasseres, men hvis Nybygningsløsningen anlægges med kun 2 spor, kan det imidlertid vise sig at blive nødvendigt også at etablere 5. spors løsningen til erstatning af den manglende kapacitet. Dette synes dog ikke at være en god løsning, og en 4-sporet bane må derfor vælges.

**Der er nødvendigt at planlægge og vurdere forfra.** Se brev til Lars Barfoed af 25. Nov. 2009 og vedlagte forslag til ny linieføring Køge Nord – Vordingborg som fremført til høringsprocessen,

Med venlig hilsen

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

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

Følgende materiale og tilkendegivelser fra angivne personer er anvendt ved bedømmelsen af sagen:

Implementering af VVM-direktivet i dansk ret. Ved Berit Birkemose og Stine Dyhr

Miljøretten 2 ved Ellen Margrethe Basse

Planlovgivning ved Helle Tegner Anker

Planlægning og etablering af vejanlæg ved Ulla Steen

EU-Miljøret ved professor Peter Pagh

Retsafgørelser fra EF-domstolen bl. a. ovennævnte.

Trafikprofessor ved DTU Otto Anker Nielsens rapport sep. 2009 om HH linien.

Infrastrukturkommissionens endelige rapport af 10. januar 2008

Borgmester Michael Ziegler fmd. for en stor modgruppe på 13 kommuner langs Køge Bugt.