

Høringssvar angående "Manglende økonomisk redegørelse for S-togsværkstedet i Vinge" til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge og tilhørende miljøvurdering

Herned høringssvar med fokus på det utilstrækkelige økonomiske beslutningsgrundlag for projektet.

Ved projekter af denne størrelse og med så vidtgående og i praksis irreversible konsekvenser for byudvikling, bosætning, landskab og kommunal økonomi bør der som en integreret del af beslutningsgrundlaget foreligge en samlet økonomisk redegørelse med følsomhedsanalyse.

Når et projekt politisk og kommunikativt sælges på økonomiske gevinster, arbejdspladser og store afledte fordele, er det god og ansvarlig beslutningspraksis at fremlægge et dokumenteret økonomisk beslutningsgrundlag, før der træffes endelig beslutning.

Det fremlagte materiale indeholder ikke en sådan samlet vurdering. I stedet fremhæves navnlig cirka 300 arbejdspladser (Oprindeligt 200), lærlinge- og praktikpladser samt DSB's bidrag på 45 mio. kr. til landskabsbroen ved stationen. Men der foreligger fortsat ingen offentlig og kvantificeret vurdering af projektets samlede nettoeffekt for Frederikssund Kommune. Det tidligere økonomiske høringssvar har allerede påpeget dette hul meget præcist.

Det er muligt, at projektet kan have visse positive effekter. Nye arbejdspladser kan i sig selv være positive. Lærlinge- og praktikpladser er i princippet positive. Landskabsbroen ved stationen og gang- og cykelforbindelsen mod Frederikssund by kan have funktionel og bymæssig værdi. Men ingen af disse forhold er belyst på en måde, der dokumenterer den reelle kommunaløkonomiske gevinst og om disse opvejer de mange negative aspekter af værksted og rangerområde herunder ikke mindst offeromkostningerne.

Når det gælder arbejdspladserne, fremgår det af materialet, at der forventes cirka 300 statslige arbejdspladser (Oprindeligt 200), men også at en del medarbejdere fra Høje Taastrup forventes at flytte med. Dermed er det fortsat ikke dokumenteret, hvor stor en del af arbejdspladserne der realistisk vil blive besat af borgere bosat i Frederikssund Kommune, og dermed hvor stor effekten bliver på kommunens indkomstskattegrundlag på hverken kort eller længere sigt. Arbejdssted og

lokal skatteeffekt er ikke det samme. Uden denne analyse bruges arbejdspladserne som politisk salgsargument uden tilstrækkelig dokumentation for den lokale gevinst.

Lærlinge- og praktikpladser er i princippet et plus, men materialet dokumenterer ikke omfanget. Der står alene, at DSB vil oprette sådanne pladser. Det er derfor et muligt gode, men ikke noget, der kan bære projektet økonomisk i sig selv.

Der savnes også en samlet vurdering af de afledte økonomiske effekter. Der henvises til lager, logistik, bygningsdrift, lærlinge og praktik, men der foreligger ingen vurdering af, hvor stor en del af disse effekter der faktisk forventes at komme lokale virksomheder, detailhandel, håndværkere eller serviceerhverv i Frederikssund Kommune til gode. Uden en sådan analyse er det ikke muligt at vurdere, om der er tale om væsentlig lokal værdiskabelse eller blot om et specialiseret anlæg med begrænset lokal multiplikatoreffekt.

En væsentlig del af de forhold, der i den offentlige debat fremstilles som fordele ved projektet, bør efter min vurdering ikke forstås som selvstændige gevinster ved værkstedet, men som afledte afværge-, kompensations- eller accepttiltag.

Det gælder først og fremmest landskabsbroen ved Vinge. Partnerskabsaftalen fastslår, at DSB bevarer ejerskabet af landskabsbroen, og at der skal udarbejdes en særskilt driftsaftale. Hvilken økonomisk byrde kan dette risikere at påføre kommunen? De 45 mio. kr. til landskabsbroen rækker desuden ikke til at finansiere den bro der ønskes fra arkitektkonkurrencen, så hvis ikke det lykkes at få ekstra fondsmidler vil kommunen selv skulle finansiere resten eller nøjes med en mere skrabet discountmodel. Det er de-ja-vue ift. standardstationen i Vinge C. DSB bør naturligvis dække alle etableringsomkostninger ifm. det vindende forslag og i øvrigt betale alle løbende drift og vedligeholdelsesomkostninger.

Det gælder også den nye gang- og cykelforbindelse over de nye spor og motorvejen mod Frederikssund by. Denne forbindelse bør heller ikke betragtes som en fri gevinst, men som et afledt tiltag, der bliver nødvendigt, fordi projektet ændrer eller afskærer eksisterende forbindelser. Den kan have en funktionel værdi, men bør først og fremmest forstås som et afværge- og compensationstiltag, der skal håndtere nogle af de følger, projektet selv skaber. Hvad med drifts- og vedligeholdelsesomkostninger for denne. Vil det også være noget der kan belaste kommunens budget?

Det samme gælder støjafskærmningen. Partnerskabsaftalen fastslår direkte, at DSB skal sikre en støjbelastning, der er mindre end den, som ville være opnået ved den oprindeligt planlagte 12 meter høje støjvold, som ikke kan opføres som følge af projektet. Støjafskærmningen er dermed ikke en bonus, men en erstatnings- og afværgeforanstaltning, fordi projektet selv forhindrer den tidligere planlagte løsning. Og materialet kan end ikke redegøre for en meget bedre (>3 dB) støjdemping ift., den planlagte grønne jordvold, hvilket ellers har været markedsført som en af de store fordele ved projektet.

Også erstatningsskov hører hjemme i denne kategori. DSB's eget materiale siger, at fredskoven skal fældes for at give plads til værksted og baneanlæg, og at der derfor plantes dobbelt så meget ny

fredskov som kompensation. Det er ikke en gevinst, der opstår, fordi værkstedet tilfører området en ny fordel, men en kompensationsforanstaltning, fordi projektet indebærer et konkret tab, og der er ingen garanti for at erstatningsskoven bliver placeret i nærområdet eller endda i Frederikssund kommune.

Jordhåndteringen peger i samme retning. Aftalen siger direkte, at projektet nødvendiggør en alternativ løsning for udmøntningen af Vingens jordhåndteringsstrategi, fordi projektet optager areal, hvor en del af overskudsjorden fra Vinge ellers var tænkt placeret. Det fremgår desuden, at overskudsjorden fra projektet forventes at være ca. 500.000 m³, mens overskudsjorden fra Vinge forventes at være op til 340.000 m³, og at der må findes en samlet løsning, fordi Vinge-jorden ikke længere kan placeres som oprindeligt forudsat. Hvis den foreløbige plan ikke kan gennemføres, skal parterne finde en anden løsning.

Det betyder efter min vurdering, at projektet ikke blot skaber behov for ny støjafskærmning, men også kan forringe den jordøkonomi og den lokale nyttiggørelse af overskudsjord, som ellers kunne have understøttet den videre byudvikling i Vinge. Når en tidligere planlagt støjvold samtidig var tænkt sammen med overskudsjord fra lokalområdet, er det derfor langt fra givet, at DSB-løsningen samlet set giver kommunen en økonomisk gevinst. Tværtimod kan den føre til en dyrere og mindre fleksibel løsning for jordhåndtering og støjdemning i den videre udvikling af Vinge. Flere af de påståede "fordele" bør derfor ses som plaster på sår, som projektet selv er med til at skabe.

Derudover er der en væsentlig arealmæssig offeromkostning. Selve projektområdet har et grundareal på ca. 300.000 m². Projektet placeres i et område, som ellers er udlagt til erhverv og byudvikling, og binder dermed en betydelig del af Vingens strategiske arealreserve til én specialiseret statslig funktion. Det er mit foreløbige skøn, at der uden nedlæggelse af fredskoven potentielt ville kunne disponeres omkring ca. 700.000 m² nord og syd for fredskoven til erhvervsformål eller mere differentieret byudvikling. Tallet er et skøn og bør valideres nærmere, men størrelsesordenen illustrerer pointen: Byrådet tager ikke kun stilling til, om DSB skal have lov at bygge et værksted. Byrådet tager også stilling til, hvad området ikke længere kan bruges til.

Dette er særligt vigtigt, fordi Vingens eget kvalitetsprogram rummer en bred og langsigtet vision om ca. 15.000 borgere og ca. 2.000 arbejdspladser i en grøn og attraktiv ny by. Dermed burde der foreligge en reel analyse af, om netop denne arealanvendelse giver størst samlet kommunal værdi, eller om andre former for erhverv og byudvikling kunne have skabt mere dynamik, større arbejdspladsvækst, stærkere bosætning og bedre langsigtet skattegrundlag.

Et andet centralt punkt er projektets begrænsede vækstpotentiale. Der er ingen tvivl om, at statslige arbejdspladser ofte kan være mere stabile end mange private arbejdspladser. Det kan isoleret set være en fordel. Men stabilitet er ikke det samme som vækstpotentiale. Det planlagte værksted fremstår som en specialiseret driftsfunktion knyttet til vedligeholdelse af en afgrænset og planlagt S-togsflåde. Der er ikke fremlagt nogen analyse, der dokumenterer et nævneværdigt langsigtet potentiale for vækst i antal arbejdspladser, lokal værdiskabelse eller afledte erhvervseffekter. Kommunen risikerer dermed at binde et stort og attraktivt erhvervs- og byudviklingsareal til en anvendelse med relativt lav udviklingsdynamik. Den centrale offeromkostning er derfor ikke blot tab af et areal, men tab af en fremtidig vækstoption.

Der savnes også en egentlig analyse af, om projektet kan reducere attraktiviteten af de tilbageværende erhvervsarealer mod øst. Det er en reel markeds-mæssig risiko, at visse virksomheder vil være mindre interesserede i at etablere sig med et stort værksteds- og sporområde som nabo, herunder på grund af områdets tekniske karakter, støjskærme, belysning, hegn, rangerområde og den generelle visuelle påvirkning. Hvis dette sker, kan det påvirke efterspørgsel, prisniveau og udbygningstempo negativt. Aftalegrundlaget viser selv, at dette er en reel problemstilling, fordi det er en forudsætning, at projektet ikke må hindre eller begrænse mulighederne for byudvikling i Vinge. Hvis forholdet er vigtigt nok til at stå i aftalen, bør det også være vigtigt nok til at blive belyst økonomisk.

Også bosætnings- og byudviklingskonsekvenserne burde have været behandlet økonomisk. Her handler det ikke kun om, hvorvidt der fortsat kan bygges og sælges boliger i Vinge. Det handler også om, hvilken type borgere byen fremover vil tiltrække. Vinges kvalitetsprogram bygger på en klar vision om en grøn, bæredygtig by med høj kvalitet, stærke bydelsidentiteter og nærhed til naturen. Skovlandet er eksempelvis tænkt som et boligområde i overgangen mellem by og skovlignende beplantning og natur. Når projektet samtidig vurderes at medføre væsentlige påvirkninger af både grønne strukturer og landskab, er det en reel risiko, at værkstedet ændrer Vinges profil, image og oplevede attraktivitet så markant, at færre ressourcestærke borgere vil vælge at bosætte sig i netop denne del af byen. Det kan over tid få væsentlige konsekvenser for kommunens skattegrundlag. Dermed er offeromkostningen ikke kun knyttet til arealanvendelsen, men også til risikoen for et svækket image og et lavere langsigtet skattepotentiale fra fremtidige beboere.

Miljørapporten vurderer, at realisering af planen vil have væsentlige påvirkninger af grønne strukturer og landskab. Det er ikke i sig selv en økonomisk analyse, men det er en klar indikation af, at projektet ændrer områdets samlede attraktivitet og dermed potentielt også tempoet, efterspørgslen og værdiskabelsen i den omkringliggende byudvikling. Når store grønne strukturer fjernes, landskabets karakter ændres markant, og projektet samtidig skal fungere side om side med fremtidig bolig- og erhvervsudvikling, burde der have foreligget en vurdering af effekten på bosætning, grundpriser, investorinteresse og kommunens fremtidige skattegrundlag.

Der savnes også en vurdering af projektets administrative og planmæssige følgeomkostninger. Projektet indebærer ikke kun anlægsarbejder og arealbinding, men også et betydeligt behov for videre planlægning, koordinering, myndighedsbehandling og senere tilpasninger. Det gælder blandt andet landskabsbroen ved stationen, gang- og cykelforbindelsen mod Frederikssund by, jordhåndtering, mobilitet, busomlægning og øvrige infrastrukturelle forhold. Disse ressourceforbrug og følgeomkostninger for kommunen er ikke belyst økonomisk, selv om de er en reel del af projektets samlede belastning.

Der savnes samtidig en analyse af den fordelingsmæssige skævhed i projektet. Værkstedet løser i første række en statslig drifts- og kapacitetsopgave, mens en stor del af de lokale miljømæssige, byudviklingsmæssige og potentielt økonomiske følgevirkninger bæres af Frederikssund Kommune og de berørte lokalområder. Selv hvis projektet samlet set kan være rationelt for staten eller DSB, er det ikke det samme som, at det er det bedste eller mest attraktive valg for Vinge og Frederikssund.

Netop derfor bør Byrådet have en særskilt økonomisk redegørelse, der ser sagen fra kommunens perspektiv.

Det bør samtidig understreges, at selv hvis der – på et snævert økonomisk grundlag – kan argumenteres for en positiv business case for projektet, er det langt fra det samme som, at projektet er attraktivt, hensigtsmæssigt eller det bedste valg for Frederikssund Kommune. En business case kan i bedste fald belyse dele af de økonomiske virkninger. Den kan ikke i sig selv afgøre, om projektet samlet set er en god idé, når de betydelige negative følgevirkninger medregnes.

I denne sag omfatter de negative aspekter blandt andet risiko for støjgener, lysforurening, visuel påvirkning, tab af natur og grønne strukturer, nedlæggelse af fredskov, svækkelse af rekreative kvaliteter samt risiko for et image-tab for Vinge som grøn og attraktiv by. Hertil kommer de mulige langsigtede følgevirkninger for bosætning, erhvervsattraktivitet og kommunens skattegrundlag.

Det relevante spørgsmål er derfor ikke blot, om projektet isoleret set kan give et økonomisk plus. Det relevante spørgsmål er, om projektet samlet set er bedre for Vinge og Frederikssund end et alternativt udviklingsscenarie, hvor disse negative aspekter ikke – eller kun i langt mindre grad – er til stede. Når dette samlede sammenligningsgrundlag ikke er belyst, mangler Byrådet fortsat et forsvarligt grundlag for at tage endelig stilling til projektet.

Samlet set savnes der en økonomisk redegørelse, der som minimum burde indeholde en vurdering af den forventede lokale skatteeffekt af arbejdspladserne, en analyse af de afledte lokale erhvervseffekter, et overslag over drift og vedligehold for landskabsbroen ved stationen og øvrige infrastrukturanlæg, en vurdering af støjafskærmningens og jordhåndteringens reelle nettovirkning, en analyse af alternative arealanvendelser, en vurdering af projektets langsigtede vækstpotentiale samt en analyse af mulige negative effekter på de resterende erhvervsarealer og på bosætning, image og samlet byudvikling i Vinge. Denne redegørelse bør ledsages af en følsomhedsanalyse med mindst et lavt, mellem og højt scenarie.

På den baggrund bør Frederikssund Kommune efter min vurdering ikke træffe endelig beslutning om lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001, før der foreligger en fyldestgørende, offentlig og kvantificeret økonomisk redegørelse med følsomhedsanalyse.

Og selv hvis en sådan redegørelse skulle pege på et muligt økonomisk plus, kan dette ikke stå alene. Et projekt kan godt være økonomisk forsvarligt på papiret og samtidig være et dårligt valg for byen, hvis det sker på bekostning af natur, by kvalitet, rekreative værdier, attraktivitet og langsigtet skattegrundlag. Byrådet bør derfor ikke alene spørge, om værkstedet kan betale sig, men om det samlet set er et attraktivt og ansvarligt projekt for Vinge og Frederikssund.