

NOTAT



TRAFIKSTYRELSEN

Dato 25. februar 2010
Dok.id
J. nr. 2010-85
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Høringsnotat vedrørende forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (L 134)

Et udkast til lovforslag har fra den 22. december 2009 til den 22. januar 2010 været sendt i høring. Lovforslaget har også været offentliggjort på høringsportalen.

Projektet, der fremmer mulighederne for bæredygtig transport, indgår som en del af trafikaftalen af 29. januar 2009, 'En grøn transportpolitik', mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance og den mellem disse partier indgåede aftale af 22. oktober 2009, 'En moderne jernbane'.

Følgende myndigheder og organisationer m.v. er blevet hørt: Advokatsamfundet, Arriva Skandinavien, A/S Hads-Ning Herreders Jernbane, BAT, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brøndby Kommune, CFL cargo Danmark ApS, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Danske Handicaporganisationer, Dansk Handicap Forbund, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Danske Regioner, Dansk Skovforening, Danske Speditører, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, DI Transport, DONG Energy, DSB, DSBFirst, DSB S-tog A/S, Fredningsnævnet for Vestsjælland, Fredningsnævnet for Østsjælland, Friluftsrådet, Greve Kommune, Hector Rail AB, HK Trafik & Jernbane, Holbæk Kommune, Hovedstadens Lokalbaner A/S, Hvidovre Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Ishøj Kommune, Jernbanernes Arbejdsgiverforening, Kolonihaveforbundet i Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Køge Kommune, Lemvigbanen, LO, Lokalbanen A/S, Metroselskabet, Metro Service A/S, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Movia, NEG Niebüll GmbH, NOAH-trafik, Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB), Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner A/S, Regionstog, Region Sjælland, Ringsted Kommune, SEAS, Solrød Kommune, Sund & Bælt, Sydtrafik, Teknologisk Institut, Transport & Service Handel, Vestbanen A/S ved Arriva og Øresundsbro Konsortiet.

Herudover er der fremsendt høringssvar fra Borgergruppen En Bedre Bane, Dansk Byggeri, Dansk Energi, Energinet.dk, Grønttorvet København A/S, Rådet for Bæredygtig Trafik, TDC og Roskilde Kommune.



1. Høringssvarene med bemærkninger

Side 2/2

./ Trafikstyrelsen har modtaget 43 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene. Transportministeriets bemærkninger er anført i kursiv. Høringssvarene er gennemgået i hovedtræk, hvorfor ikke alle forhold i høringssvarene er kommenteret.

I afsnit 2 sammenfattes ændringerne i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring.

Høringssvarene har navnlig vedrørt følgende emner:

1.1. Generelle bemærkninger

Transportministeriet kan indledningsvis bemærke, at anlægsmyndigheden generelt vil samarbejde med kommunerne og andre relevante parter inden for de samlede tekniske og økonomiske rammer for anlægget.

DI – Organisation for erhvervslivet ønsker at vide, hvorfor jernbanen ikke åbnes med kørsel op til 250 km/t.

Transportministeriets bemærkninger:

Den nye jernbane er generelt forberedt til i fremtiden at kunne befares med hastigheder på op til 250 km/t. Der forventes ikke ved jernbanens åbning i 2018 at være togmateriel i et større antal, som kan udnytte denne hastighed. Ved hastigheder på 250 km/t vil det være nødvendigt at tilpasse banen i kurverne for at eliminere den forøgede centrifugalkraft. I forhold til anlægget af banen betyder det, at den udvendige togskinne hæves i forhold til den indvendige. For langsomt kørende tog har dette negative konsekvenser fordi en større del af togets vægt vil ligge på den laveste togskinne, hvilket forårsager større slid og mere vedligeholdelse.

Det er derfor vurderet mest hensigtsmæssigt at vente med denne tilpasning af jernbanen, indtil der er et væsentligt behov for at øge hastigheden på strækningen. En opgradering af infrastrukturen på et senere tidspunkt vil være et forholdsvis begrænset tiltag, der vil kunne tænkes gennemført i forbindelse med en gennemgående sporvedligeholdelse. Foruden justering af sporet vil det også være nødvendigt at justere køreledningsanlægget.

Rådet for Bæredygtig Trafik har anført, at den nye jernbane bør forberedes til 300 km/t, idet en tredjedel af Europas hurtigtog inden 2018 formentlig kører 300 km/t.

Transportministeriets bemærkninger:

Side 3/3

Afstandene mellem byer og standsesteder er relativt korte her i landet. En forøgelse af den maksimale hastighed til 300 km/t set i forhold til 250 km/t vil give så marginale rejsetidsgevinster, at det ikke vil stå i forhold til den nødvendige investering og de forøgede miljøkonsekvenser mv.

Dansk Byggeri/Danske Anlægsentreprenører foreslår, at en række forberedende anlægsarbejder gennemføres allerede i 2010 og 2011 henset til, at der er ledig kapacitet i anlægsbranchen.

Transportministeriets bemærkninger:

Udførelse af de egentlige anlægsarbejder kan først igangsættes efter, at de er detailprojekteret og udbudt, og efter at de nødvendige arealer er eksproprieret til formålet. Dette vil desværre ikke kunne nås til 2010 og 2011.

Danske Speditører og Dansk Erhverv har anført, at påvirkningen af trafikken på den eksisterende jernbane også for godstrafikken bør påvirkes mindst muligt.

Transportministeriets bemærkninger:

Planlægningen og udførelsen vil blive tilrettelagt under hensyn til at minimere påvirkningen af den eksisterende jernbane- og vejtrafik.

Dansk Transport og Logistik (DTL) har desuden oplyst, at med en stigning på den nye jernbane på 34 promille er det ifølge DB Schenker Rail Scandinavia ikke muligt at køre godstog, uden at belastningen nedsættes til under det acceptable.

Transportministeriets bemærkninger:

Jernbanen projekteres efter EU's normgrundlag TSI (Teknisk Specifikation for Interoperabilitet) Conventional og TSI High Speed. Banedanmarks normer er udelukkende gældende, hvor der savnes normdækning i TSI'erne. TSI Conventional tillader følgende gradienter:

- 12,5 promille uden længderestriktioner
- 20 promille såfremt stigningens længde ikke overstiger 3 km
- 35 promille såfremt stigningens længde ikke overstiger 500 meter, og tog ikke kommer til standsning under normale driftsforhold

Hvor der er sandsynlighed for, at togene driftsmæssigt skal standse, er den maksimale gradient 20 promille.

Således vil den nye jernbane overholde de fælleseuropæiske normer for jernbaneanlæg.

Der vil ikke være stigninger på den nye jernbane på 35 promille. Den maksimale gradient, der forekommer, er 28,9 promille i forbindelse med krydsning af Harrestrup å (Hvidovre). Herudover forekommer der over kortere strækninger mellem Ny Ellebjerg og Motorring 4 en række steder, hvor jernbanen anlægges med gradienter mellem 20 og 24 promille, samt på strækningen mellem Køge Nord og Bjæverskov, hvor jernbanen anlægges med gradienter mellem 20 og 25,5 promille.

DI – Organisation for erhvervslivet har anført, at Banedanmark bør udbyde så stor en del af anlægsarbejdet og den efterfølgende drift som muligt til eksterne entreprenører, og OPP bør overvejes.

Transportministeriets bemærkninger:

Der er overvejet flere modeller for organiseringen af anlægsarbejdet. Den enhed under Banedanmark som forventes at få ansvaret for opgaven vil udbyde arbejdet til eksterne entreprenører.

Grønttorvet København A/S har anført, at den eksisterende anvendelse af området ved Grønttorvet i Valby vil ændre sig væsentligt i den kommende årrække, idet området i fremtiden omdannes til en bydel med blandede boliger, serviceerhverv og kultur. Der forventes således opført 2000 boliger og ca. 20.000 m² erhvervsareal. Anlægget af den nye jernbane vil indebære ophør af virksomheder og krav om erstatning i forbindelse med mulig ekspropriation, ligesom der forventes væsentlige støj- og vibrationsgener.

Valby Lokaludvalg har oplyst, at forholdene omkring en eventuel fremtidig niveaufri krydsning af banelinjerne ved Ny Ellebjerg Station bør afklares, så udviklingsområdet ved Grønttorvet og Ny Ellebjerg ikke risikerer at blive belastet af en højbane gennem området.

Transportministeriets bemærkninger:

Staten eksproprierer alene et mindre areal i Grønttorvets nordvestlige del for at give plads til den kommende afgrening fra de eksisterende spor ved Retortvej / Kulbanevej. Arealer, der ved Grønttorvet skal anvendes i forbindelse med en eventuel niveaufri udfletning sammesteds, er ejet af staten og beregnet til baneformål. Kommunale og private planer om udvikling af nærliggende områder må således tage hensyn til den nye jernbane, når loven vedtages af Folketinget.

Kolonihaveforbundet for Danmark har anført, at erstatningsspørgsmål og ulempegodtgørelse i relation til flytning af kolonihaver bør ske i overensstemmelse med tidligere drøftelser med Trafikstyrelsen.

Transportministeriets bemærkninger:

I Trafikstyrelsens kolonihaverapport for Nybygningsløsningen beskrives samarbejdet med repræsentanter for kolonihaveejerne i Brøndby Haveby vedrørende de areal- og bygningsmæssige forhold i forbindelse med det nye baneanlæg.

Erstatningsspørgsmål, ulempegodtgørelse mv. vil blive afgjort af en ekspropriationskommission med udgangspunkt i kolonihaverapporten og således på baggrund af de tidligere drøftelser med Trafikstyrelsen.

Advokatrådet har anført, at der i henhold til lovforslagets § 2 lægges op til at overgive meget omfattende kompetencer efter naturbeskyttelsesloven og museumsloven til transportministeren, hvilket indebærer, at den sædvanlige kontrol i form af administrativ klageadgang efter disse regelsæt sættes ud af kraft. Såfremt der i det endelige lovforslag ikke foretages ændringer heri, bør det under alle omstændigheder uddybes i bemærkningerne, at transportministeren er forpligtet til ikke blot at inddrage de relevante instanser til belysning af sagerne, men ligeledes er forpligtet til som hovedregel at lægge disse instansers vurderinger til grund.

Transportministeriets bemærkninger:

Formålet med § 2 er at opnå en helhedsvurdering af de naturbeskyttelsesmæssige og fredningsmæssige hensyn i forhold til anlægget. Herved opnås en optimering af processerne, således at der holdes fokus på anlægget, og således at det ikke unødigt forsinkes eller fordyres, samtidig med at der tages hensyn til miljøet og naturen.

Lovforslaget er nu præciseret yderligere i § 2, således at det direkte fremgår af lovteksten, at der ydes faglig rådgivning og bistand af relevante myndigheder. Endvidere er det i bemærkningerne præciseret, at Banedanmark i forbindelse med den praktiske tilrettelæggelse af anlægsarbejdet vil samarbejde med relevante myndigheder.

Danske Handicap Forbund (DHF) anbefaler, at der sikres et tilgængelighedsniveau, der opfylder principperne i FN's handicapkonvention og ikke blot standarderne i EU-direktivet TSI PRM. DHF anbefaler endvidere, at der tilknyttes en tilgængelighedskonsulent til projektet med hensyn til omstigningsforhold, bygninger og øvrige faciliteter.

Danske Handicaporganisationer har anført, at der i forbindelse med projektet bør etableres et tilstrækkeligt antal passager under banelegemet for passagerer og fodgængere, der sikrer den samme mobilitet efter at banestrækningen er etableret. Midlertidige adgangsveje i anlægsfasen bør ikke afskære mennesker med handicap fra at benytte stationen, uden der tilbydes alternative transportformer.

Transportministeriets bemærkninger:



Indledningsvis kan det oplyses, at anlægsmyndigheden generelt vil samarbejde med relevante parter om tilgængelighed mv. inden for de samlede tekniske og økonomiske rammer for anlægget.

For så vidt angår TSI PRM kan det oplyses, at TSI PRM er udtryk for EU's mindstekrav til alle medlemsstater på området "tilgængelighed på jernbane". TSI PRM beskriver således på hvilke stationer, medlemsstater skal sørge for elevatorer. Det står medlemsstaterne frit for at "overopfylde" TSI'en. TSI'en tvinger derfor ikke medlemsstaterne til kun at opføre et bestemt antal elevatorer.

De mål, som DHF ønsker, findes ifølge DSB på 31 stationer landet over, fortrinsvis de lidt større stationer, og vil også blive opfyldt på Køge Nord, som er den eneste nyanlagte station på banen.

Passagerrettighedsforordningen (forordning nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007) indeholder også regler om personer med nedsat mobilitet. Disse regler vil naturligvis også blive overholdt.

En tilgængelighedskonsulent vil endvidere blive inddraget i detailprojekteringen.

1.2. Den nye jernbanes linjeføring

Brøndby Kommune har anført, at den nye jernbane bør føres nord om kolonihaverne i Brøndby Kommune og under Brøndbyvester Boulevard.

Trafikstyrelsen har undersøgt en løsningsmulighed nord om kolonihaverne i Brøndby. De tekniske analyser viste, at løsningen var langt mere kompliceret og blev skønnet til at koste 225 mio. kr. mere end den projekterede løsning. Ud fra en samlet vurdering er løsningen fravalgt. Der henvises til Miljøredegørelsen (september 2009), hæfte 3 "Andre undersøgte løsninger", side 63.

Greve Kommune har anført, at der bør etableres en ny station ved Kildebrønnevej, idet der er særdeles gode muligheder for byudvikling omkring den fremtidige station.

Transportministeriets bemærkninger:

Løsningen med en station i Greve Kommune er undersøgt og fravalgt. Der henvises til Miljøredegørelsen (september 2009), hæfte 4 "Andre undersøgte løsninger", side 79. Heraf fremgår det blandt andet, at anlægsomkostningerne anslås til ca. 535 mio. kr. udover projektets økonomiske ramme.

Linjeføringen er dog projekteret således, at der eventuelt senere vil være mulighed for at etablere en station på det pågældende sted.

1.3. Overdækning mv. af den nye jernbane i Valby og i Hvidovre

Side 7/7

Borgergruppen En Bedre Bane har anført, at jernbanen bør nedgraves på hele strækningen fra Kulbanevej til Avedøre Havnevej. Endvidere bør den nye jernbanes samfundsøkonomiske konsekvenser for lokalområdet beregnes. Herudover bør jernbanen graves dybere ved Kulbanevej, så overdækningen over jernbanen kommer i niveau med det øvrige terræn.

Grønttorvet København A/S foreslår, at den del af jernbanen, der vil forløbe langs Kulbanevej til Ny Ellebjerg Station nedgraves på en måde, så der frigøres et areal, der vil kunne anlægges som rekreativt område langs banen med kommunal stiforbindelse mellem de to togstationer.

Københavns Kommune, Valby Lokaludvalg, og Københavns Stiftsøvrighed har anført, at jernbanen bør anlægges som en tunnelløsning gennem hele det tætbebyggede område gennem Valby og Hvidovre, blandt andet fordi beboere og kommuner i området siden 2003 har haft købt ejendom og disponeret ud fra en berettiget forventning om, at en kommende jernbane ville blive tunnellagt på hele strækningen. Endvidere bør udformningen af forløbet under Kulbanevej og gennem Vigerslevparken lægges dybere, så området langs Kulbanevej kan reableres med boldbaner i niveau og uden barrierevirkning.

Transportministeriets bemærkninger:

Der er foretaget en samfundsøkonomisk vurdering af det samlede projekt, hvor også strækningen fra Kulbanevej til Avedøre Havnevej indgår. En samfundsøkonomisk analyse af lokale effekter vil ikke være retvisende i et så stort projekt som den nye jernbane.

Lokalt medfører projektet således gener i form af støj, barriereeffekt, emissioner mv. Gevinsterne derimod tilfalder de rejsende fra f.eks. Køge eller Næstved (eller Hvidovre) i form af flere og hurtigere forbindelser, de vil tilfalde togoperatøren i form af flere indtægter, og de vil tilfalde hele samfundet i form af øget mobilitet på et bæredygtigt grundlag. Helt lokalt vil der givetvis være flere gener end gevinster forbundet med projektet en del steder langs jernbanen. Dette er så at sige typisk for større infrastrukturprojekter.

At jernbanen forløber i åbent terræn gennem tæt bebyggede storbyområder er kun delvis rigtig. I de tættest bebyggede områder i Valby og Hvidovre etableres der tunneler, og på størstedelen af den øvrige strækning ligger jernbanen nedsænket i terrænet.

Langs med Kulbanevej etableres ca. 700 m tunnel, og under Vigerslev Allé og det første stykke af Allingvej etableres ca. 620 m tunnel. Det resterende stykke langs Allingvej vil forløbe i en ca. 780 m lang trugløsning i en dybde fra sportet til støttemurens overkant fra 3 m til 7 m. Det vil med andre ord sige, at det kun er ved passagen af Harrestrup Å, på en strækning på ca. 100 m, at jern-

banen kommer op i terræn. Alt i alt etableres en stor del af jernbanen under terræn.

Side 8/8

Den projekterede løsning indeholder ikke overdækning af jernbanen på strækningen gennem Vigerslevparken. En tunnellsøsning indebærer store, tekniske problemer gennem parken og dybere placeringer af tunnelen ved Kulbanevej og tunnelen ved Vigerslev Allé. Dette vil dels fordyre anlægget væsentligt udover projektets økonomiske ramme og dels medføre risiko for grundvandsforurening.

Borgergruppen En Bedre Bane, Danmarks Naturfredningsforening, Hvidovre Kommune og NOAH-Trafik har anført, at de fleste problemer ved baneanlæggelsen for jernbanens naboer i Hvidovre kunne løses ved at anlægge jernbanen som beskrevet i projektet "Smallere motorvej i Hvidovre", hvorved det ekstra spor på Holbækmotorvejen gennem Hvidovre udnyttes således, at både jernbane og motorvej kan overdækkes.

Transportministeriets bemærkninger:

Alternativet med en smallere motorvej i Hvidovre medfører en række større, fysiske indgreb i forhold til den projekterede løsning for en ny bane København – Ringsted:

- Indsnævring af motorvejen på en ca. 1.300 m lang strækning med bibeholdelse af 3 udadgående kørespor, men uden nødspor. For at kunne afvikle biltrafikken på det indsnævrede stykke vil det være nødvendigt med et permanent, elektronisk trafikledelsessystem.
- Vejarbejde og trafikomlægninger i forbindelse med etablering af den smallere motorvej, herunder trafikledelsessystem for motorvejen under udførelsen.
- Broen, der fører Hvidovrevej over motorvejen, skal udskiftes med nyt broanlæg.
- Indgreb i motorvejsrampen fra øst til Avedøre Havnevej.
- Udførelsen tæt op ad en trafikeret motorvej vil på grund af de snævre og vanskelige arbejdsforhold betyde merudgifter for entreprisarbejderne.
- Merprisen for en smallere motorvej i Hvidovre er ca. 40 mio.kr.

Da løsningen "Smallere motorvej i Hvidovre" ligger længere fra boligerne på Vigerslev Allé og Allingvej, vil de direkte gener som støj og vibrationer i anlægsperioden være mindre for beboerne, hvorimod generne for trafikken på motorvejen vil være meget betragtelige med trafikomlægninger på selve mo-

torvejen. I anlægsperioden vil biltrafikken fra motorvejen i et væsentligt omfang blive forlagt til Vigerslev Allé og Allingvej, ligesom der i anlægsperioden vil blive en del arbejds kørsel.

Der henvises i øvrigt til Miljøredegørelsen (september 2009), hæfte 3 "Andre undersøgte løsninger", side 62. Heraf fremgår det blandt andet, at løsningen begrænser motorvejens kapacitet og umuliggør fremtidige udvidelser.

Københavns Kommune har anført, at jernbanen bør placeres dybere gennem de tætbefolkede områder og overdækkes gennem Vigerslevparken. Endvidere bør anlægsmyndigheden pålægges at færdiggøre arbejdsområdet langs Kulbanevej og reetablere de rekreative anlæg, der fjernes i forbindelse med anlægsarbejderne.

Transportministeriets bemærkninger:

Af hensyn til de særlige forhold i området langs Kulbanevej med forurenede jord samt et grundvandspotentiale beliggende ca. 6 meter under terræn, vil oversiden af overdækningen af banen blive etableret 2-3 meter over terræn gennem den nordlige halvdel af området, men herefter faldende mod sydvest, så oversiden af tunnelen vil flugte med nuværende terræn fra ud for Centerparken 2-6 (Benediktehemmet) og frem mod Finnebyen. Det indgår dog også i projektet at der, efter nærmere aftale om udformningen med Københavns Kommune, skal modelleres et nyt terræn oven på overdækningen, med en del af den jord der udgraves i forbindelse med anlægsarbejdet. Afhængig af den valgte udformning, vil det rekreative område således kunne blive hævet yderligere med en størrelsesorden af 1 meter.

Vedrørende boldbaner i tunnelområdet ved Kulbanevej vil terrænet over tunnelen blive modelleret, så der bliver plads til at genetablere fodboldbanerne i området. I byggeperioden er det aftalt med Københavns Kommune og Valby Lokaludvalg, at kommunen selv etablerer og driver midlertidige fodboldbaner i området. Jernbaneprojektet udbetaler et engangsbeløb til kommunen for at forestå denne aktivitet.

For at sikre at dels idrætsudøvere men også beboerne i de nærliggende bebyggelser kan komme på tværs af arbejdspladsen til sport og daglighandel, etablerer projektet en midlertidig gangbro over arbejdsstedet. Det er således sikret, at boldbanerne også i fremtiden vil blive et aktiv for området.

Borgergruppen En Bedre Bane, Københavns Kommune og Valby Lokaludvalg har oplyst, at den nye jernbane bør vibrationsdæmpes under Finnebyen.

Transportministeriets bemærkninger:

Vibrationsdæmpning af banestrækningen ved Finnebyen indgår ikke i den projekterede løsning eller den politiske aftale "En moderne jernbane" af 22.

oktober 2009. Vibrationsdæmpning kan sikre, at syv Finnebyhuse ikke skal eksproprieres.

Side 10/10

1.4. Niveaufri skæringer ved Ny Ellebjerg og i Ringsted

Borgergruppen En Bedre Bane, Faxe, Næstved og Vordingborg kommuner, Københavns Kommune, Region Sjælland og Rådet for Bæredygtig Trafik opfordrer til en niveaufri krydsning ved Ny Ellebjerg Station, så man undgår en trafikalt flaskehals for den fremtidige banetrafik.

Movia, Regionstog, Region Sjælland og Rådet for Bæredygtig Trafik har endvidere anført, at udfletningerne i Ringsted bør etableres via broanlæg for at undgå, at Ringsted bliver en trafikalt flaskehals.

Transportministeriets bemærkninger:

De trafikale analyser og beregninger i København - Ringsted projektet har påvist, at den planlagte løsning med en krydsning i niveau indeholder tilstrækkelig kapacitet til at sikre en god trafikafvikling med den køreplan og det trafikomfang, der er lagt til grund for projektet.

Med en yderligere trafikvækst, f. eks. i forbindelse med senere udvidelse af banegårdskapaciteten i Københavnsområdet, kan der efterfølgende opstå behov for at supplere anlægget. Baneanlægget er forberedt således, at der eventuelt senere kan etableres en niveaufri skæring i form af en bro, ligesom den nye jernbane anlægges således, at der eventuelt senere kan anlægges et midtliggende overhalingsspor på Ny Ellebjerg Station.

Trafikstyrelsen har i forbindelse med projekteringen af den nye jernbanes indføring til Ringsted lavet forslag til udfletningsanlæg både i niveau og ude af niveau i form af broer.

Resultatet af denne projektering er, at den ekstra investering til broanlæg og øget arealbehov ikke står mål med de trafikale gevinster, et sådant anlæg giver.

1.5. Køge Nord station og Lille Syd

Faxe, Næstved og Vordingborg kommuner har oplyst, at der bør igangsættes et udredningsarbejde med henblik på at belyse behovet for udbygning af p-pladserne ved Køge Nord station og placeringsmulighederne for p-pladser udover de planlagte 1400. Endvidere bør der sættes fokus på en fremtidig opgradering af Lille Syd-banen, så der opnås fuldt udbytte af den nye jernbane.

Movia, Regionstog, Region Sjælland, Rådet for Bæredygtig Trafik og Stevns Kommune har anført, at den foreslåede Køge Nord station bør flyttes længere mod syd, så der også opnås forbindelse til den nordlige gren af Lille Syd mod



Roskilde samt Østbanen. Endvidere mangler et forbindelsesspor fra Køge mod København.

Side 11/11

Transportministeriets bemærkninger:

Trafikstyrelsen har undersøgt tre mulige placeringer af Køge Nord station: En nordlig placering, en sydlig placering og en placering midt imellem.

Konklusionen på analyserne er, at den nordlige placering samlet set er den mest fordelagtige. Den nordlige placering har det største stationsopland, både fra de eksisterende byområder og fra Køge Kommunes byudviklingsområder i Ølsemagle. Således er passagerpotentialt ca. 35 pct. større ved den nordlige placering end ved de to øvrige placeringer. Den nordlige placering kan tilbyde det korteste skift mellem den nye jernbane og S-banen.

Endvidere sikrer den nordlige placering de bedste muligheder for etablering af parkér-og-rejs-anlæg med tilstrækkelige parkeringsfaciliteter og tilkørselsforhold til motorvejen. Herudover imødekommer den nordlige placering Køge Kommunes ønske om etablering af en S-banestation i Ølsemagle-området og tilknytning til det udlagte byudviklingsområde. Endelig er den nordlige placering ca. 300 mio. kr. billigere end de to øvrige placeringer.

Eneste minus ved den nordlige placering er, at det ikke vil være muligt at etablere perron på Lille Syd Banen (mellem Køge og Roskilde). Det betyder, at rejsende fra Østbanen skal stige om to gange i stedet for en, hvis de skal foretage en rejse mod vest. Rejsende fra stationer mellem Køge og Roskilde vil derimod kun i ringe grad blive generet, fordi de fortrinsvis vil rejse via Roskilde, hvor der er flere forbindelser til København og mod vest.

Finansieringen af et eventuelt parkeringsanlæg er ikke færdigforhandlet og indgår således ikke i anlægslovsforslaget. Såfremt det besluttes at etablere parkeringsfaciliteter, har Trafikstyrelsen foreslået, at der indledningsvis etableres ca. 900 parkeringspladser og en busholdeplads, da dette umiddelbart må forventes at modsvare efterspørgslen på kortere sigt. Det er vurderet, at der i en fuld udbygning vil kunne skabes plads til ca. 2700 pladser, og ikke 1400, som anført i høringssvaret fra bl.a. Faxe Kommune.

1.6. Miljø- og naturforhold

Brøndby Kommune har anført, at en stitunnel under Brøndbyøstervej finansieres efter skadevolderprincippet, der bør fremgå af lovens bemærkninger. Herudover bør anlægsmyndigheden bistå med reetablering af fodboldbanerne i Den grønne kile.

Transportministeriets bemærkninger:

I lokalplan 135 "Muslimsk gravplads vest for Brøndbyøstervej", står der i afsnittet Vej – og stiforhold, hvorefter der "i forbindelse med anlæg af stierne etableres en sikret overgang over Brøndbyøstervej." Anlægget af den nye jernbane forhindrer ikke, at der kan etableres den beskrevne overgang. Stiens tracering vil blive udformet, så stien føres op i niveau med den omprofilede Brøndbyøstervej. Herfra vil kommunen kunne etablere sin sikrede overgang. Ønsker kommunen en stitunnel under Brøndbyøstervej vil det indebære en medfinansiering fra Brøndby Kommune, og vil kunne udføres i sammenhæng med omprofileringen af Brøndbyøstervej.

I forbindelse med ekspropriationsforretningen vil kommunen få erstatning for de berørte arealer og fodboldanlæg, som jernbanen gennemskærer. Det vil fortsat være kommunens ansvar at tilvejebringe det nødvendige plangrundlag for etablering af erstatningsanlæg for fodboldbaner mv. Ligeledes vil det være op til kommunen at etablere og finansiere nye boldbaner, hvis kommunen vælger at bruge erstatningen til anlæg af nye boldbaner, hundetræningsbaner mv.

Brøndby Kommune har anført, at Bakkeskoven, Brøndbyskoven og Den grønne kile bør nævnes i forbindelse med afhjælpende foranstaltninger. De rekreative områder bør endvidere sikres således, at støjen fra jernbanen ikke overstiger 59 dB, som er grænsen for rekreative områder i det åbne land. Den muslimske gravplads bør ikke udsættes for støj over 55 dB.

Danmarks Naturfredningsforening har oplyst, at det bør fremgå af lovforslaget, at der skal arbejdes ud fra princippet "No Net Loss", når det gælder biologiske og rekreative værdier. De berørte natur- og rekreative områder bør overvåges, så der i tilfælde af forringelser kan rettes op på skaderne. Endvidere bør der oprettes erstatningsnatur, bl.a. ved Vigerslevparken og Firemilskoven. Endelig bør der etableres støjdæmpende foranstaltninger for områder med natur- og rekreativ værdi.

Friluftsrådet har anført, at der mangler beskyttelse af de rekreative værdier, der knytter sig til Karlslunde Skov og Firemilskoven, og at der bør oprettes erstatningsskov og nye stiforløb. Naturcentret Quark på Avedøresletten bør flyttes eller nyetableres inden anlægsfasen, så naturformidlingen ikke forhindres under anlægsarbejdet. Endvidere bør der tilføjes et ekstra kortbilag til lovtæksten om rekreative områder.

Solrød Kommune har anført, at jernbanen bør anlægges i niveau i stedet for på en 6 meter høj dæmning over Cementvej/Tåstrupvej. Kommunen har endvidere påpeget, at anlægget af jernbanen så vidt muligt bør koordineres med udvidelsen af Køge Bugt Motorvejen, og støjplagede boliger bør varsles om støjende arbejde. Herudover ønskes kommunen inddraget i planlægningsprocessen om Køge Nord station, ligesom kommunen forventer at blive inddraget mht. erstatningsnatur.

Høje Taastrup Kommune har anført, at støjproblematikken for boligområderne og de rekreative områder omkring Vallensbæk Sø skal undersøges nærmere, ligesom der bør etableres maksimalt støjværn på den foreslåede ti meter høje bro.

Glostrup Provsti og Vallensbæk Menighedsråd har oplyst, at der i forbindelse med Vallensbæk Kirke bør overvejes at etablere en støjskærm eller støjvold ved den nye jernbanes sydside.

Kolonihaveforbundet for Danmark har anført, at der bør etableres støjafskærmning ved havebyerne i Brøndby, ligesom der bør gælde den samme støjgrænse for sommerhuse som for kolonihaver.

Transportministeriets bemærkninger:

På naturområdet er undersøgelser og konsekvensvurderinger gennemført med henblik på at begrænse påvirkningen fra en ny jernbane bl.a. ved gennemførelse af en række afhjælpende foranstaltninger. Anlæg af en ny jernbanestrækning vil lokalt ikke kunne undgå at medføre konsekvenser for de naturområder, der passerer. Samlet set opnås imidlertid med de afhjælpende foranstaltninger, der gennemføres i forbindelse med projektet, at jernbanen kan anlægges uden væsentligt at påvirke naturområder og levesteder for dyr og planter. Endvidere vil områdernes økologiske funktionalitet for de særligt beskyttede bilag IV arter blive opretholdt. Ligeledes vil jernbanen ikke skade udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder.

Det indgår dog ikke i lovforslaget, at anlægsmyndigheden efterfølgende skal overvåge de berørte områder med natur- og rekreative værdier. Som det fremgår ovenfor, gennemføres der afhjælpende foranstaltninger de steder, hvor naturområder og områder med rekreative interesser direkte påvirkes af baneanlægget. I Brøndby Kommune vil der f.eks. ske en bearbejdning af den jordvold, der er placeret mellem Bakkeskoven og motorvejen således, at beskyttelsesniveauet for støj vil være uændret i området, herunder for den muslimske gravplads.

I det omfang der inddrages fredskov, vil der blive plantet erstatningsskov. Dette vil ske i efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen og i samarbejde med de berørte kommuner.

Den nye jernbane vil på den største del af strækningen ikke øge de samlede støjgener fra motorvej og jernbane, idet jernbanens bidrag til den samlede, gennemsnitlige støjbelastning vil være marginal. Med andre ord vil støj-dæmpning af jernbanen i sig selv mange steder ikke begrænse de samlede støjgener. I projektet gennemføres støj-dæmpningen af jernbanen ved boligområder på basis af en grænseværdi på 64 dB for nye strækninger og en grænseværdi på 66 dB, hvor eksisterende strækninger udbygges. Der gennemføres ikke støj-dæmpning uden for boligområder, men ved en hensigts-

mæssig placering af overskudsjord kan der i nogle tilfælde også opnås en dæmpning af støjen.

Side 14/14

Greve Kommune har anført, at problematikken om overfladevand og risiko for oversvømmelser som følge af baneanlægget bør beskrives i lovforslaget.

Høje-Taastrup Kommune har oplyst, at den nye jernbane vil reducere Vallensbæk Sø med risiko for oversvømmelser ved kraftige regnskyl, hvorfor der bør etableres blivende erstatningskapacitet til vandet.

Transportministeriets bemærkninger:

Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at der i dialog med Greve Kommune er taget hensyn til kommunes ønsker og krav til afvanding af overfladevand i forbindelse med kraftige regnhændelser.

Afvanding af området er drøftet på teknikmøder mellem Greve Kommune og Trafikstyrelsen. Greve Kommune har fremsendt krav til regnvandsbassiner og til udledning af overfladevand fra banegrøfter og regnvandsbassiner til eksisterende vandløb. Regnvandsbassiner er planlagt udformet i henhold til kommunens krav. Den endelige udformning af disse skal dog ske i et samarbejde mellem kommunen og anlægsmyndigheden i detailprojektfasen. Udledning af overfladevand til vandløb dimensioneres i henhold til de fremsatte krav.

Trafikstyrelsen har i sine dimensioneringer af vandføringer benyttet en klimafaktor 1,3. Det betyder, at den forventede nedbørsmængde, der er anvendt til dimensionering af det samlede afløbssystem fra jernbaneanlægget, er tillagt 30 % for at tage højde for eventuelle forøgede regnmængder i forbindelse med klimaforandringer.

Regnvandsbassiner i forbindelse med baneprojektet anlægges opstrøms for skæringen mellem den nye jernbane og vandløb. Dette gøres for at sikre, at der ikke sker en forværring af eksisterende forhold mht. håndtering af overfladevand i situationer med store regnhændelser.

Vallensbæk Sø tjener i dag som regnvandsbassin. Reduktion af søens areal i forbindelse med jernbanens forløb vil blive kompenseret med enten supplerende udgravninger på søens sydside, eller som det er foreslået af flere af de involverede kommuner, at projektet indgår i et samarbejde og medfinansiering med kommunerne om at bygge pumpe- og dæmningsanlæg for at forøge søens kapacitet som regnvandsbassin.

1.7. Ledningsomlægninger

Dansk Energi, Dansk Ledningsejerforum, DONG Energy, SEAS-NVE og TDC har peget på, at det bør anføres i bemærkningerne til lovforslaget, at anlægget

skal afholde visse udgifter til ledningsomlægninger. Det drejer sig om de ledninger, som ikke er omfattet af gæsteprincippet, da de er placeret i henhold til aftale/deklaration. Ledningsejerne finder endvidere, at det bør anføres i bemærkningerne, at anlægsmyndigheden bør bestræbe sig på at reducere omkostningerne for ledningsejerne.

Energinet.dk har anført, at udgiften til omlægning af transmissionsledninger for el og naturgas bør dækkes af bygherren.

Transportministeriets bemærkninger:

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, indebærer forslaget udgifter for staten til anlægget af den ny jernbane, anlæg af en ny station og til ekspropriation af de for projektet nødvendige arealer. Erstatning som følge af ekspropriation vil ske efter gældende regler.

Dette indebærer, at anlægget betaler for de omkostninger, der er forbundet med projektet.

Som det fremgår af bemærkningerne gælder dette dog ikke i tilfælde af ledningsomlægninger, hvor udgiften efter gældende retspraksis, jf. Højesterets dom af 22. september 2009 (sag 280/2008), skal afholdes af ledningsejeren.

Dette medfører, at ledningsejerne får dækket udgiften til ledningsomlægninger, hvis ledningerne ikke ligger på gæsteprincippet, og at ledningsejerne skal betale for ledningsomlægninger, hvis ledningerne ligger på gæsteprincippet.

Der er foretaget en mindre justering i bemærkningerne med henblik på at tydeliggøre dette. Desuden er det anført, at anlægsmyndigheden bestræber sig på at reducere omkostningerne ved ledningsomlægninger generelt, dvs. uanset om der er tale om ledninger, der hviler på gæsteprincippet eller ikke.

2. Ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring

Transportministeriet har foretaget følgende ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring:

Der er foretaget en sproglig præcisering i § 2 om, at der ydes faglig rådgivning og bistand af relevante myndigheder. Der er endvidere foretaget sproglige justeringer i bemærkningerne om afholdelse af udgiften til ledningsomlægninger, ligesom det i bemærkningerne er præciseret, at Banedanmark i forbindelse med den praktiske tilrettelæggelse af anlægsarbejdet vil samarbejde med relevante myndigheder, og at en tilgængelighedskonsulent inddrages i detailprojekteringen.



Der er endvidere foretaget en sproglig præcisering i § 3, således at det fremgår, at der er tale om krav, påbud og forbud efter miljøbeskyttelsesloven. Bemærkningerne er justeret, så det fremgår, hvornår bestemmelsen finder anvendelse og hvilken hjemmel i miljøbeskyttelsesloven, der er tale om. Kommunernes praksis mht. indsatsgrænser for støj er eksemplificeret, og det er præciseret, hvad der kræves, for at der er tale om en væsentlig forsinkelse og fordyrelse af anlægget.

Herudover er der foretaget enkelte uddybninger og præciseringer, herunder af lovteknisk karakter.