

---

FOLKETINGET



Trafikudvalget  
L 134 - Bilag 4  
Offentligt

### Trafikudvalget

**Til:** Udvalgets medlemmer og stedfortrædere

**Dato:** 2. marts 2010

#### L 134

Forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge.

Af transportministeren (Hans Christian Schmidt).

#### **Kopi af tidligere omdelte henvendelser, notater m.v. om jernbanen København-Ringsted**

Der er tidligere i løbet af indeværende folketingsår omdelt forskellige henvendelser, notater m.v. om jernbanen København-Ringsted på Trafikudvalgets alm. del.

Vedlagt omdeles kopier af disse. Det drejer sig om TRU – alm. del – bilag 3, 34, 42, 47, 55, 60, 66, 76, 100, 115, 148, 163, 170, 176, 180, 184, 207 og 238.

Med venlig hilsen

Jesper Thinghuus,  
udvalgssekretær

MINISTEREN

Dato 6. oktober 2009  
J. nr. 513-000016  
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

### **Nye oplysninger fra Høje Taastrup m.fl. om 5. sporsløsningem København – Ringsted**

Høje Taastrup kommune har med brev af 24. september 2009 tilsendt udvalget nye oplysninger vedrørende samfundsøkonomien i en optimeret 5. sporsløsning, der leder ud i den konklusion, at "et optimeret 5. spor er en god forretning for trafik, miljø og økonomi."

Jeg har anmodet departementet om hurtigt at kommentere disse oplysninger, og jeg vedlægger til udvalgets orientering et notat herom.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

DEPARTEMENTET

Dato 28. september 2009  
J. nr. 513-000016

Center for Kollektiv Trafik

**Kommentarer til supplerende oplysninger fra Høje Taastrup kommune om optimeret 5. sporsløsning**

Høje Taastrup kommune har på egne og 9 andre kommuners vegne fremsendt et supplement til Folketingets trafikudvalg den 24. september 2009 til sin tidligere fremførte argumentation til fordel for 5. sporsløsningen mellem København og Ringsted.

Til brevet er der vedlagt et faktaark.

Nedenfor kommenteres argumenterne i den rækkefølge de optræder i selve brevet.

*Indledende afsnit*

Høje Taastrup finder, at "det er en skam", at der i Trafikstyrelsens endelige materiale er udeladt nogle kapacitetsmæssige muligheder for at forbedre 5. sporsløsningen. Kommunen henviser til tidligere omtalt løsningsmulighed fra Trafikstyrelsen om at udvide strækningen mellem Adamshøj og Ringsted med to ekstra spor, udvidelse af Nordvestbanen og samtidig opgivelse af et vendespor i Roskilde.

Kommunen mener videre at "det gør de endelige miljøredegørelser og beslutningsnotatet svære at anvende som beslutningsgrundlag for baneudvidelsen København – Ringsted, når ikke de to linieførings fulde kapacitet indarbejdes som grundlag for de samfundsøkonomiske beregninger."

Hertil bemærkes, at det er korrekt, at der kan findes mulighed for at skaffe plads til marginalt flere persontog i 5. sporsløsningen på strækningen mellem København og Ringsted.

Kapaciteten mellem København og Ringsted begrænses i 5. sporsløsningen af banekapaciteten mellem Ringsted og Roskilde, som rækker til at afvikle maksimalt 8-9 persontog og 2 godstog pr time og retning inklusive den positive kapacitetseffekt af et nyt signalsystem. Hvis man tilføjede ekstra spor mellem Adamshøj og Ringsted ville kapaciteten kunne øges med 1-2 persontog eller et godstog pr time - dvs. en samlet kapacitet på mellem 8 og 10 persontog pr time og retning. (Når  $9 + 2$  ikke giver 11 skyldes det, at der i realiteten er tale om  $8,5 + 1,5$ ). Når kapacitetsforbedringen ikke bliver større, beror det på, at de to spor



på strækningen mellem Roskilde og Adamshøj i dette tilfælde vil komme til at afgøre det mulige antal tog på hele strækningen mellem Roskilde og Ringsted.

En sådan lokal kapacitetsforbedring Adamshøj – Ringsted er bevidst fravalgt i 5. sporsløsningen, fordi en sådan investering i størrelsesordenen omkring 1 mia. kr. (afhængig af den præcise projektudformning) – og ikke som kommunen antager 0,3 mia. kr. - ville forringe samfundsøkonomien i 5. sporsløsningen, og gøre dette projekt endnu mindre rentabelt.

Det kan derfor slås fast, at der ikke foreligger oversete muligheder og at en inddragelse af den fravalgte løsningsmulighed ville ikke have forbedret 5. Sporsløsningens rentabilitet tværtimod.

#### *Tabel over København – Ringsted projektets samfundsøkonomi*

Høje Taastrup præsenterer en tabel med indregning af de fulde økonomiske reserver for 5. spor og ny bane, som ikke er korrekte.

I overslaget for 5. sporsløsningen og Nybygningsløsningen på 2,9 mia. kr. hhv. 10,0 mia. kr. er der indregnet i alt 30 pct. i reserve i henhold til de nye budgetteringsprincipper for statslige infrastrukturprojekter. De 10 pct. tildeles anlægsmyndigheden og de 20 pct. afsættes på en konto i Transportministeriet, som en såkaldt central reserve. I de samfundsøkonomiske beregninger er det forudsat, at de 10 pct. i anlægsmyndigheden sandsynligvis vil blive anvendt til projektet. Det er lagt til grund, at det ikke bliver nødvendigt at tage hul på de centrale reserver.

Men der er gennemført følsomhedsberegninger, der viser konsekvensen af at bruge de fulde reserver og resultaterne heraf vises i tabel 1. Indregning af reserverne ændrer intet i det indbyrdes økonomiske forhold mellem de to løsninger.

*Tabel 1: Samfundsøkonomiske konsekvens af alternative anvendelser af den afsatte reserve*

	5. spor	Nybygning
<i>10 pct. reserve anvendes (jf. beslutningsnotatets antagelse)</i>		
Nutidsværdi mia. kr.	-1,1	2,5
Intern rente pct.	3,3	6,2
<i>30 pct. reserven i sin helhed anvendes (følsomhedsberegning)</i>		
Nutidsværdi mia. kr.	-1,5	1,2
Intern rente pct.	3,0	5,5

Kommunen viser i tilknytning til tabellen en såkaldt "optimeret 5. sporsløsning", der skulle kunne udvise en intern rente på mellem 7,6 og 6,5 pct. afhængig indregning af reserverne.



Resultatet for sådan løsning baseres på en argumentation i tre trin:

1. Der hævdes at være mulighed for at udvide 5. sporsløsningens kapacitet, så der kan køre 12 tog pr time mellem København og Ringsted mod de af Trafikstyrelsen forudsatte 8-9 tog.
2. Kommunen antager, at det er den større banekapacitet opgjort til 12 tog per time København – Ringsted for en ny bane, som frembringer fordelene i Nybygningsløsningen.
3. Kommunen skønner sig herefter ved en forholdsmæssig metode frem til hvor meget større fordelene ved den optimerede 5. sporsløsningen vil være.

Hertil bemærkes:

1. Det er som ovenfor anført ikke muligt at øge kapaciteten til 12 persontog i timen mellem København og Ringsted i 5. sporsløsningen, men kun 8-10 persontog udover 2 godstog. Kommunen er ganske vist ikke specifik på om den mener 12 "tog" eller 12 "persontog", men fremstillingen tyder på at der er tale om det sidste.
2. De 12 persontog i Nybygningsløsningen, som kommunen refererer til, er det antal tog, som det maksimalt vil være muligt at køre med den nuværende banegårdskapacitet i København jf. transportministeriets notat af 11. september 2009. Den samlede banekapacitet er imidlertid større nemlig 17 persontog pr time (ud over 2 godstog). Netop fordi den fulde banekapacitet ikke bruges i Nybygningsløsningen, bliver det muligt at tilrettelægge en bedre køreplan, sikre hurtigere rejsetider og ikke mindst at opnå en bedre regularitet end i 5. sporsløsningen.

Ad 3. Kommunens antagelse om, at det alene er banekapaciteten målt i antal tog mellem København og Ringsted, der er årsag til den bedre rentabilitet for Nybygningsløsningen er en forsimpning, som overser en række væsentlige forhold:

En ny bane medfører generelt hurtigere rejsetider for den bestående togtrafik, dels på grund af lineføring og teknisk udstyr, men også på grund af den store uudnyttede banekapacitet.

En ny bane åbner for et større marked for togtrafikken bl.a. mellem Køge og København, hvor den kan aflaste den parallelle motorvej. Nybygningsløsningen giver også på grund af sin lineføring store tidsbesparelser for togtrafikken til og fra Sydsjælland - mens 5. sporsløsningen kun er til fordel for allerede indarbejdede togrelationer.



5. sporsløsningen skal etableres langs den bestående bane og giver anledning til en del gener i anlægsperioden, som trækker ned i rentabiliteten for denne løsning. Nybygningsløsningen har ikke samme type gener i tilnærmelsesvis samme størrelsesorden.

Nybygningsløsningen fører banegodstrafikken uden om de tæt bebyggede byområder langs den bestående bane og fører til mindre støjbelastning.

Selve det af kommunen gennemførte skøn for omregningen af en ny banes trafikale fordele til et "optimeret 5. spor" er ikke dokumenteret.

#### *Afsnittet "Kapaciteten for et optimeret 5. Spor ikke imødegået"*

Kommunen mener, at dens beregninger fremsendt med brev af 4. september til Folketingets trafikudvalg om at 5. sporsløsningen og Nybygningsløsningen løser behovet for kapacitet mellem København og Ringsted "lige godt ... ikke er blevet imødegået."

Der henvises her til ministeriets notat af 11. september 2009 fremsendt til Trafikudvalget den 17. september (udvalgets bilag 632). For den uvildige læser fremstår imødegåelsen af kommunens argumentation vist rimelig klar.

#### *Afsnittet "Der mangler et projekt forslag for et optimeret 5. Spor"*

Kommunen skriver "at det kan derfor undre, at Trafikstyrelsen ikke i den endelige miljøredegørelse har lavet et projektforslag med et optimeret 5. spor."

Trafikstyrelsen har udfoldet store bestræbelser på at optimere 5. sporsløsningen. Det fremgår f. eks. af, at overslaget for løsningen er bearbejdet ned fra knap 4 mia. kr. i 2008 til 2,9 mia. kr. i den endelige miljøredegørelse og den samfundsøkonomiske rentabilitet er hævet fra 1,8 pct. til 3,3 pct.

Det kan derfor afkræftes, at der kan findes yderligere optimeringer af 5. sporsløsningen, med en bedre samfundsøkonomisk rentabilitet end den, som er præsenteret af Trafikstyrelsen.

**Fra:** Flemming Molin [mailto:fmj@webspeed.dk]

**Sendt:** 13. oktober 2009 14:21

**Til:** Per Clausen; Johs. Poulsen; Jesper Petersen; Pia Olsen Dyhr; Klaus Hækkerup; Poul Andersen; Jens Christian Lund; Magnus Heunicke; Helge Adam Møller; Pia Adelsteen; Kim Christiansen; Karsten Nonbo; Hans Chr. Schmidt; Kristian Pihl Lorentzen; Jens Vibjerg; Henriette Kjær; Flemming Damgaard Larsen

**Cc:** min@trm.dk

**Emne:** Fw: Indsigelse imod nybygningsløsningen

**Prioritet:** Høj

Til Folketingets Trafikudvalg  
CC: Transportminister Lars Barfoed

Kære Trafikudvalg.

Som i kan se af nedestående korrespondance samt vedhæftede filer er vi meget uenig i Trafikstyrelsens rapporter vedr. støj og støjmålinger.

Trafikstyrelsen påstår i deres rapporter, at en jernbane ikke vil øge det samlede støjbillede og hvis man sammenligner miljøredegørelse 11 side 50-51 med de faktiske målinger der er foretaget, så ser det faktisk ud til, at toge der kører med 200 Km i timen vil reducere det samlede støjbillede, det har vi jo stillet kritiske spørgsmål til, og vi har fået vedhæftede svar, samt nedestående mail, jeg har også talt med Trafikstyrelsen per telefon og her får man indirekte at vide, det vi har lavet er godt nok og vi rykker ikke et komma.

Vi har på baggrund af dette ønsket en garanti for, at det samlede støjbillede ikke stiger, men det kan vi ikke få på trods af Trafikstyrelsens rapporter.

Vi skriver til jer da vi håber i vil tage dette med i jeres vurdering af en nybygningsløsning samt et 5 spor, vi gør dette i ren desperation, da mange borger i Karlslunde idag allerede ligger over et støj niveau på 58 dB se side 15 i Cowi rapporten, og vi frygter at vores bydel stort set bliver ulidelig at bo i hvis der kommer en jernbane.

Med venlig hilsen  
Flemming Molin  
Formand  
Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Karlslunde (SGK)  
SGK tæller d.d. over 1700 grundejere bosat i 2690 Karlslunde

ÅÅÅFlemming Molin  
Formand  
Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Karlslunde  
Tak for din tilbagemelding fra 14. februar.

Jeg skal beklage, hvis svaret kan opfattes som utilfredsstillende. Men, som du nævner i din henvendelse, er spørgsmål 1 grundlaget for besvarelsen af en række af de følgende spørgsmål. Og det er formentlig det, der er kilden til misforståelsen vedrørende grundlaget og resultaterne af støjberegningerne. Ligeledes er de medsendte støjkurver, som angiver støjen langs motorvejen, ligesom Trafikstyrelsens kort, baseret på beregninger.

Vi må samtidig fastholde, at de støjberegninger, der er udført i forbindelse med København - Ringsted projektet, er udført i henhold til de forskrifter, der gælder for sådanne beregninger. Forskrifterne fremgår bl.a. af Miljøstyrelsens Tillæg til vejledning 1/97: Støj og vibrationer fra jernbaner.

I din henvendelse henvises til støjkortene på side 50 - 51 i Miljøredegørelse 11 og der påpeges en forskel mellem disse kort og de medsendte støj kort for vejstøjen fra motorvejen. Vi har i forhold til dette påpeget, at der er tale om to forskellige beregninger af henholdsvis jernbanestøj fra en kommende bane og vejstøj fra den nuværende motorvej. På denne baggrund vil der naturligvis være tale om vidt forskellige resultater.

De beregninger, som Trafikstyrelsen har gennemført, er således baseret på det af Miljøstyrelsen foreskrevne grundlag, og omfanget af støj dæmpende foranstaltninger er baseret på de grænseværdier, der normalt anvendes i forbindelse med anlæg af nye jernbaner. I den forbindelse må det påpeges, at det gennem større interviewundersøgelser er påvist, at selv om støjgrænsen er overholdt, vil omkring 8% af befolkningen fortsat føle sig generet af støj. Overholdelsen af grænseværdien er altså ikke ensbetydende med, at alle gener er fjernet.

Jeg håber, at der med denne udbygning af svaret er skabt mere klarhed. Men vi står gerne til rådighed for deltagelse i et møde, hvor henvendelsen og svarene kan drøftes nærmere.

Hvis der fortsat er utilfredshed med svaret, vil der være mulighed for at rette henvendelse til Transportministeriet vedrørende denne sag, idet Trafikstyrelsen er en del af ministeriet.

Venlig hilsen  
Klaus V. Larsen, Miljømedarbejder  
**Trafikstyrelsen**  
**Public Transport Agency**  
Adelgade 13  
DK-1304 København K  
Tlf.: +45 72267032  
Fax: +45 33381439  
e-mail: [kvl@trafikstyrelsen.dk](mailto:kvl@trafikstyrelsen.dk)  
[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

Kære Klaus V. Larsen.

Tak for Deres brev af 10.02.2009

Jeg må sige at jeg er meget overrasket over, at få sådan et svar fra jer, i svarer slet ikke på de spørgsmål der er stillet, spørgsmål 1 er grundlaget for hele klagen og her kommer i med et svar der ikke har noget med spørgsmålet at gøre, dette på trods af, at spørgsmålet er ret enkelt.

Jeg vil gerne bede om et ordentligt svar på min klage, alternativt en henvisning til hvor jeg kan klage over det svar jeg har fået.

Med venlig hilsen

Flemming Molin  
Formand  
Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Karlslunde

----- Original Message -----

**From:** Flemming Molin

**To:** [kh-rg@trafikstyrelsen.dk](mailto:kh-rg@trafikstyrelsen.dk)

**Sent:** Sunday, November 30, 2008 1:05 PM



**Subject:** Indsigelse imod nybygningsløsningen

Kære Trafikstyrelse.

Hermed indsigelse imod nybygningsløsningen fra Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Karlslunde (SGK).

I bedes venligst, skrifteligt anerkende modtagelsen af denne indsigelse, samt besvarer alle vores spørgsmål direkte til os.

SGK mener, at trafikstyrelsens måde at lave støjberegning på er forkert.

Hvis man sammenligner trafikstyrelsens BEREGNING med vejdirektoratets MÅLINGER vil man se, at disse ikke stemmer overens, se vedhæftede filer, vejstøj1 og vejstøj 2, dette er den faktiske støj, man skal så sammenligne dette med miljøredegørelse 11 side 50-51

Der ud over, har vi vedhæftet en rapport udarbejdet af Cowi i November 2007 (vejstøj3), denne er meget lig den vejdirektoratet har lavet, og underbygger dermed også vores påstand om, at de støjberegninger trafikstyrelsen har lavet er forkerte.

SGK har følgende spørgsmål.

1. Hvordan kan trafikstyrelsens beregning være så forskellig fra en faktisk måling?
2. Når man nu ændre beregningen så den ligner den faktiske måling, hvor mange flere borger vil så være støjplaget?
3. Hvor meget extra vil det nu koste, at lave støjdæmpning?
4. Den beregning der er lavet må være ens for hele ruten, kan man så antage, at hele beregningen skal laves om så den passer til virkeligheden?
5. Hvis hele beregningen skal laves om, hvad kommer jernbanen så til at koste?
6. Hvor meget vil omkostningerne til støjdæmpning stige?
7. Hvordan vil den summeret støjbelastning nu se ud med den nye beregning?
8. Hvilken samfundsøkonomiske omkostninger vil der være på baggrund af de nye beregninger (omk. vedr. sygdom pga. støj osv.)
9. Motorvejen vil i fremtiden bliver udbygget fra Greve S til Køge, dette er der ikke taget hensyn til i rapporten hvorfor?
10. Hvordan vil det øge antallet af støjplaget boliger?

På informationsmødet i Greve d. 20/10-2008 fik vi oplyst, at det vil koste 100-150 mill. per km at overdække jernbanen.

SGK har følgende spørgsmål vedr. dette.

1. Hvor mange penge bliver der sat af til støjbekæmpelse?
2. Hvad vil det koste pr. km i de beboede områder at fjerne jord (alle omk. kørsel, rensning, deponering osv.)?
3. Undersøgelser viser, at for hver øget dB falder huspriserne med 1%, dette betyder at huspriserne langs jernbanen vil falde, vil man holde disse husejere skadesløse?
4. Hvor stor en omk. er det? og er det indregnet i budgettet?
5. Når huspriserne falder, falder kommunernes indtægter også, holder man så de enkelte kommuner skadesløse?
6. Hvor stor en omk. er det? og er det indregnet i budgettet?

Polittikerne skal tage beslutning ud fra en forløbig redegørelse, dette stiller følgende spørgsmål:

1. Hvor meget må den faktiske rapport ændre sig (vedr. støj, faunatunnler, anlægsbudget, samfundsmæssige forhold) iforhold til den forløbige før den skal vedtages om af polittikerne?

Trafikstyrelsen ligger i deres udkast op til, at man ved en ny linie føring stort set ikke støjer, sviner eller på andet måde belaster miljøet.

Spørgsmål:

1. Hvis trafikstyrelsen nu tager fejl, er man så villig til, at give garanti for, at de forudsætninger som beslutningen blev truffet på bliver overholdt, hermed menes, er man villig til, at afsætte penge til støjdæmpning osv.

Vi ser frem til, at modtage jeres skriftelige svar på samtlige spørgsmål.

Denne indsigelse vil blive sent som info til Greve Kommune og til Miljøministeriet.

Med venlig hilsen

Flemming Molin  
Formand  
Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Karlslunde





Greve kommune

## Vejtrafikstøj

Baggrundsnotat til trafikhandlingsplan

COWI A/S

Odensevej 95  
5260 Odense S

Telefon 63 11 49 00  
Telefax 63 11 49 49  
www.cowi.dk

## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>3</b>
1.1	Afgrænsning	3
1.2	Ny lovgivning om støj	3
<b>2</b>	<b>Hvordan påvirker støj (grænseværdier)</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Nationale og internationale målsætninger og strategier</b>	<b>7</b>
3.1	Regeringens vejstøjstrategi fra 2003	7
3.2	Vejdirektoratets indsats på statsveje	8
3.3	Planlægningsbestemmelser	8
3.4	EU regler for støj fra køretøjer	8
3.5	Mulig strategi i Greve kommune	9
<b>4</b>	<b>Støjkortlægning 2006</b>	<b>10</b>
4.1	Datagrundlag	10
4.2	Støjberegningsmodel	10
4.3	Resultater	10
<b>5</b>	<b>Den kommunale vejstøjstrategi</b>	<b>16</b>
5.1	Målsætning	16
5.2	Indsatsområder	16
<b>6</b>	<b>Forslag til støjhandlingsplan</b>	<b>17</b>
6.1	Belægningsstrategi	17
6.2	Kommunal støjbekyttelsesfond	17
6.3	Supplerende kampagner	18
6.4	Scenarier	20

## Bilagsfortegnelse

Bilag 1	Datagrundlag
Bilag 2	Bearbejdning af data til støjberegningsmodellen
Bilag 3	Kontrol af data
Bilag 4	Støjudbredelsen Lden i 1,5 m højde.
Bilag 5	Støjudbredelsen Lnight i 1,5 m højde.
Bilag 6	Støjudbredelsen Lden i 4 m højde.

Dokument nr. P-64173-B-004  
Revision nr. 0.2.  
Udgivelsesdato 6. november 2007

Udarbejdet MITU  
Kontrolleret SRS 6-11-07  
Godkendt HGR

- Bilag 7 Støjudbredelsen  $L_{night}$  i 4 m højde.
- Bilag 8 Støjbelastede boliger i 1,5 m højde
- Bilag 9 Støjbelastede boliger i 4 m højde
- Bilag 10 Støjbelastet etageboligbebyggelse i 1,5 m højde

## 1 Indledning

Greve Kommune har i sommeren 2006 begyndt arbejdet med en samlet trafik-handlingsplan for kommunen. Planen skal operationalisere visionerne om trafik i kommuneplanen og derfor også dække perioden frem til 2017.

Dette notat er udarbejdet som led i arbejdet med trafikhandlingsplanen og af-rapporterer indsatsen, der vedrører vejtrafikstøj.

Notatet beskriver baggrundsviden om støj, nationale målsætninger og indsatser, støjkortlægning i Greve Kommune og forslag til en kommunal strategi om vej-trafikstøj samt forslag til handlingsplan.

### 1.1 Afgrænsning

Miljøstyrelsen definerer støj således:

Støj er uønsket lyd. Mange mennesker i Danmark er udsat for generende støj, som for eksempel kan stamme fra vejtrafik, flytrafik, jernbaner, virksomheder, støjende fritidsaktiviteter eller naboer. Miljøloven har blandt andet til formål at forebygge og bekæmpe støjulemper.

Nærværende støjkortlægning omfatter alene vejtrafikstøj, som er den mest do-minerende støjkilde i kommunen. Andre støjkilder er S-tog og Tune lufthavn. Desuden findes der et mindre antal virksomheder, der helt lokalt påvirker det samlede støjniveau, ligesom støjende fritidsaktiviteter som boldspil, nabostøj etc. kan være generende lokalt.

Baggrunden for støjkortlægningen og den efterfølgende støjhandlingsplan er kommunens ønske om at skabe gode miljøforhold. Miljø- og planlovgivningen har til formål at regulere dette men kan primært bruges, når der planlægges nyt. Støj fra eksisterende veje er ikke reguleret via miljølovgivningen.

Kommunen har alligevel mulighed for at regulere støjpåvirkningen af befolk-ningen, dels gennem aktiv støjbekæmpelse omfattende forskellige indsatser på vejnettet, regulering af trafikafviklingen, påvirkning af trafikanternes adfærd, og dels ved passive foranstaltninger som skærme og forbedring af boligernes lydisolations overfor ekstern støj.

### 1.2 Ny lovgivning om støj

EU vedtog i 2002 et støjdirektiv 2002/49/EF, som er implementeret i dansk lovgivning ved Bekendtgørelse 717 af juni 2006. Bekendtgørelsen pålægger 14 hovedstadskommuner, hvor Greve Kommune ikke er omfattet, at gennemføre totale støjkortlægninger af byområdet og 27 kommuner uden for større samlede byområder at kortlægge trafikstøjen langs de større veje. Greve er en af 27 kommuner, som jf. bekendtgørelsen skal kortlægge støjen langs de større veje, defineret som veje med årsdøgntrafik (ÅDT, trafikmængden pr døgn som gennemsnit over hele året) større end 16.000 køretøjer i 2006. Bekendtgørelsen sætter en tidshorisont for denne kortlægning til 30. juni 2007.

Bekendtgørelse 717 af juni 2006 pålægger således ikke Greve kommune allerede i 2007 at gennemføre en total kortlægning af al støj i kommunen. Kommunen har imidlertid ønsket at gå foran bekendtgørelsens krav.

Det kan i øvrigt nævnes, at bekendtgørelsens krav skærpes for kortlægningerne i 2012, hvor byområderne udvides til at omfatte områder med mere end 100.000 indbyggere. Vi vurderer, at kommunen derfor kan blive omfattet af bekendtgørelsens krav om en fuld støjkortlægning i 2012, hvis grænsen for hovedstadsområdet til den tid udvides.

Formålet med kortlægningen er defineret således i bekendtgørelsen:

*"at skabe et grundlag for at undgå, forebygge eller begrænse de skadelige virkninger, herunder gener, der skyldes eksponering for ekstern støj, samt at opretholde støjmiljøets kvalitet der hvor den er acceptabel".*



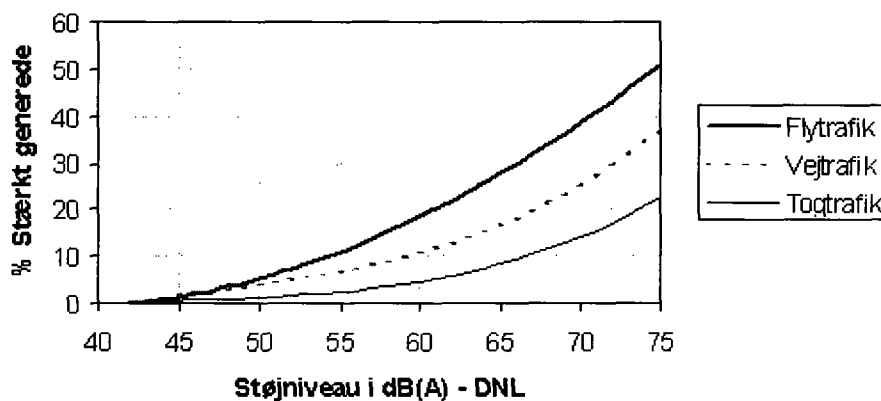
## 2 Hvordan påvirker støj (grænseværdier)

Ifølge Verdenssundhedsorganisationen, WHO, kan trafikstøj medføre gener og helbredseffekter som kommunikationsbesvær, hovedpine, søvnbesvær, stress og på længere sigt forøget blodtryk og dermed forøget risiko for hjertesygdomme og hormonelle påvirkninger. Støj kan påvirke ydeevnen og påvirke børns indlæring og motivation. Støj har således sundhedsskadelige virkninger på mennesker og kan ved længere tids påvirkning føre til egentlige helbredsproblemer.

Miljøstyrelsen har fastsat en række vejledende støjgrænser. Der findes vejledende støjgrænser for de fleste typer af ekstern støj. De vejledende støjgrænser blev fastlagt ud fra undersøgelser i 1980'erne af store befolkningsgruppers opfattelse af støjen. Man undersøgte ved interviews, hvor mange procent af mennesker udsat for et bestemt støjniveau, der oplever støjen som stærkt generende. De forskellige typer støjklender er ikke lige generende, og er derfor undersøgt hver for sig.

Siden de danske undersøgelser i 1980'erne har man på fælles europæisk niveau forsøgt at sammenstille forskellige nationale geneundersøgelser. Herved har man fundet sammenhænge som vist nedenfor på kurverne for trafikstøj (gengivet efter Miedema, H.M.E.: "Annoyance from transportation noise: relationship with exposure metrics DNL and DENL and their confidence intervals").

Gene af trafikstøj



Den af Miljøstyrelsen fastsatte vejledende støjgrænse for vejtrafikstøj har hidtil været udtrykt ved støjindikatoren  $L_{Aeq,24h} = 55$  dB (som er en gennemsnitsværdi over døgnet 24 timer og korrigeret for ørets følsomhed overfor forskellige frekvenser). De 55 dB er et udtryk for, at en støjbelastning op til dette niveau af Miljøstyrelsen vurderes som miljømæssigt acceptabel. Der er tale om en afvejning mellem støjens virkninger på mennesker og samfundsmæssige hensyn. Typisk vil Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier svare til et støjniveau, hvor omkring 10 - 15 % (de mest støjfølsomme) angiver at være stærkt

generet af støjen. Grænseværdien er vejledende og kan af myndighederne lempes eller skærpes i konkrete tilfælde, når særlige forhold taler for det.

Denne vejledende grænseværdi medfører ikke, at naboer til et eksisterende trafik anlæg, der udsætter dem for støj over grænseværdien, har et lovgivningsmæssigt krav på en indsats for at mindske støjen..

I forbindelse med kommuneplaner og lokalplaner udlægger kommunen støjkonsekvensområder omkring veje, jernbaner, virksomheder og andre støjkilder, hvor støjen er højere end de vejledende støjgrænser. I støjkonsekvensområdet må der normalt ikke bygges eller indrettes boliger eller andre støjfølsomme anvendelser, med mindre der træffes særlige forholdsregler imod støjen.

I forbindelse med Bekendtgørelse nr. 717 indføres en ny støjindikator for vejtrafik i Danmark, benævnt Lden, hvor støjbelastningen om aftenen kl. 19-22 tillægges 5 dB og om natten 10 dB for at indregne den øgede gene, som støj udgør på disse tidspunkter. Den nye vejledende grænseværdi relateret til Lden er jf. Miljøstyrelsens vejledning 4/2007 Lden = 58 dB for vejtrafikstøj.

### 3 Nationale og internationale målsætninger og strategier

#### 3.1 Regeringens vejstøjstrategi fra 2003

Regeringens seneste strategi fra 2003 for at begrænse vejtrafikstøjen fokuserer på boliger udsat for LAeq,24h højere end 65 dB. Veststøjstrategien tog udgangspunkt i den i 2003 eksisterende opgavefordeling mellem stat, amter og kommuner, hvor staten havde ansvaret for den støjrelaterede indsats på statsvejene, mens indsatsen ved de amtslige og kommunale veje var de pågældende amtslige og kommunale vejmyndigheders ansvar. Med kommunalreformen er dette ændret, således at staten har overtaget ansvaret for de større amtsveje, mens kommunerne har overtaget ansvaret for de resterende amtsveje.

Strategien blev udarbejdet af en særlig vejstøjgruppe med repræsentanter fra flere ministerier og styrelser. Veststøjgruppen foreslog følgende indsatsområder:

- 1) Den danske indsats i EU-samarbejdet om at skærpe kravene til støjudsendelse fra køretøjer og dæk styrkes.
- 2) Forbrugerne oplyses om muligheden for at skifte til mindre støjende dæk.
- 3) Det nuværende beskyttelsesniveau i forbindelse med de besluttede og planlagte trafikinvesteringer på statsvejnettet fastholdes, hvilket vil bidrage til en væsentlig reduktion af støjen langs statens veje.
- 4) Muligheden for at skifte til vinduer med både støjreducerende og energibesparende egenskaber søges inddraget i kommende aktiviteter for energieffektive vinduer, som gennemføres i samarbejde med glasbranchen.
- 5) I takt med, at dokumentationen for støjreducerende vejbelægninger foreligger, øges formidlingsindsatsen om effekten af de forskellige typer støjreducerende vejbelægninger med henblik på at skabe et bedre beslutningsgrundlag for, at vejmyndigheder kan anvende dette virkemiddel.
- 6) I forbindelse med den løbende udskiftning af asfaltbelægninger på statsvejene vurderes det i lyset af den forhåndenværende dokumentation, samt de givne anlægs- og driftsøkonomiske rammer, om der er grundlag for at anvende støjreducerende vejbelægninger.
- 7) Vejledningen om vejstøj i boligområder (MST vejl. nr. 3/84) opdateres, både set i lyset af vejstøjstrategien og EU-direktivet om støj.
- 8) Kommuner og amter opfordres til at være opmærksomme på, at færdselsloven indeholder hjemmel til, at politiet – efter forhandling med amter og kommuner (vejbestyrelsen/vejmyndigheden) – kan fastsætte lokale hastighedsbegrænsninger på strækninger med mange støjbelastede boliger.
- 9) Veststøjstrategiens katalog om virkemidlernes effekt og økonomi formidles til kommuner og amter.

10) Der vil blive gjort status over den løbende indsats for støjbekæmpelse hvert femte år i tilknytning til implementeringen af EU's støjdirektiv. På det grundlag vurderes behovet for at justere strategien.

### 3.2 Vejdirektoratets indsats på statsveje

Vejdirektoratet har fulgt denne strategi op og gennemfører nu undersøgelser for at udpege de områder, hvor der er boliger udsat for mere end 65 dB. I disse områder undersøges hvorledes en støjbekæmpende indsats kan gennemføres, som kommer alle boliger udsat for mere end  $L_{Aeq,24h} = 55$  dB til gode.

Vejdirektoratet har i øvrigt siden 1992 udført støjreducerende tiltag langs statsvejnettet. Ved udgangen af 2006 var der anvendt ca. 250 mio. kr. til dette formål. Endvidere afsættes der ved anlæg af nye veje eller udvidelse af eksisterende betydelige midler til støjdemning. Ved større udvidelsesprojekter søges indsatsen udformet på en sådan måde, at man på én gang bekæmper såvel den støj, der skyldes udvidelsen, som den allerede forekommende støj. Et eksempel på denne indsats er udvidelsen af Motorring 3, hvor der anvendes ca. 190 mio. kr. ud af et anlægsoverslag på ca. 1.800 mio. kr. til støjbekæmpelse svarende til ca. 10%. En tilsvarende indsats vil ske langs udvidelsen af Køgebugtmotorvejen blandt andet gennem Greve kommune.

### 3.3 Planlægningsbestemmelser

Nationalt er der endvidere gjort en indsats på plan- og byggelovgivningsområdet. Det har betydet, at der de seneste 15-20 år ikke er bygget nye boliger, der er støjbelastet over den vejledende grænseværdi på 55 dB. Dette skyldes bestemmelser i planloven og byggeloven (kapitel 9.2.4 i Bygningsreglementet). Det har siden 1984 ikke været lovligt at udlægge nye boligområder, hvor støjbelastningen fra vejtrafikken overstiger  $L_{Aeq,24h} = 55$  dB. Ved boligbyggeri i eksisterende byområder kan trafikstøj over 55 dB på facaden undtagelsesvis accepteres, hvis der sikres højst 30 dB indendørs.

I forbindelse med anlæg af nye veje gælder tilsvarende, at grænseværdien på 55 dB skal sikres overholdt, når vejen passerer gennem sammenhængende byområder.

Begge planlægningsbestemmelser er indarbejdet i retningslinierne i kommuneplanen.

### 3.4 EU regler for støj fra køretøjer

På EU-niveau er der vedtaget to direktiver om krav til støjudsendelse fra henholdsvis køretøjer og dæk. Frem mod 2020 forventes disse direktiver at få en vis positiv effekt.

De i de foregående afsnit nævnte strategier og indsatser har betydet, at antallet af støjbelastede boliger ikke er steget i de senere år, på trods af det kraftigt stigende trafikarbejde. Samlet er det dog på landsplan ikke lykkedes at reducere antallet af støjbelastede eller stærkt støjbelastede boliger de sidste 10 år.

### 3.5 Mulig strategi i Greve kommune

Vi foreslår, at Greve kommune inspireret af Vejdirektoratets indsats arbejder for at sikre de af kommunens borgere, som er udsat for  $L_{Aeq24h}$  på mere end 55 dB. Det svarer til en  $L_{den}$  på højst 58 dB. Det vil også være en relevant kommunal opfølgning af det arbejde, som Vejdirektoratet har gennemført langs motorvejen, hvor de oprindelige støjvolde i de seneste år er blevet suppleret, så huller i støjbeskyttelsen langs motorvejen er blevet lukket.

I relation til regeringens vejstøjstrategi er især punkterne 4-8 relevante for den kommunale indsats:

- Supplerende lydisolation (og varmeisolering) af boliger
- Anvendelse af støjreducerende vejbelægninger
- Brug af planlægningsredskaber til at sikre mod nye støjproblemer
- Udnyttelse af færdselslovens hastighedsregulerende bestemmelser.

Det i Vejstøjstrategiens punkt 9 omtalte virkemiddelkatalog er benyttet i dette notats afsnit 5, i det omfang vi vurderer, at virkemidlerne er relevante for Greve kommune.

## 4 Støjkortlægning 2006

Støjkortlægning 2006 som beskrevet i Bekendtgørelse 717 og Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2006 kortlægger støjen med anvendelse af den nye beregningsmetode benævnt NORD2000 og med støjindikatoren Lden. NORD2000 er pr. juni 2007 kun implementeret i software systemet SoundPLAN version 6.4 og dette software er anvendt til støjkortlægningen. Miljøstyrelsen har primo juni 2007 endelig godkendt dette software til støjkortlægninger.

### 4.1 Datagrundlag

Udgangspunktet for kortlægningen er kommunale data om bygninger, vejnet, trafikmængder og terrænforhold. Data vedrørende bygninger omfatter alle helårsboliger i kommunen og er opdelt på 6 boligtyper. Der er godt 10.000 parcelhuse, mens opgørelsen kun indeholder få enheder for række- og kædehuse samt for etageboliger. Det skyldes at de modtagne data kun angiver antal bygninger. Vi har derfor omregnet bygninger i disse to boligtyper til boligenheder.

En tabel over de tekniske data som ligger til grund for SoundPlan støjkortlægning kan ses i bilag 1. Som kvalitetssikring er der blevet foretaget hvor muligt en kontrol af de leverede data.

Bilag 3 beskriver arbejdet i forbindelse med kvalitetssikring af data omkring bygninger og arealer.

### 4.2 Støjberegningsmodel

Støjberegningsmodellen blev opbygget og beregnet i SoundPlan 6.4. Datagrundlaget blev bearbejdet som følger. Støjberegninger med anvendelse af NORD2000 i SoundPLAN medfører væsentlig længere beregningstider end tidligere (op til 100 x længere beregningstider). For at opnå håndterbare beregningstider er data derfor gennemgået kritisk, og store detaljeringsgrader er undgået, hvor dette ikke reducerer beregningsnøjagtigheden.

Bilag 2 beskriver bearbejdning af data omkring vejnettet og trafikken, terrænmodel samt beregningsparametrene.

### 4.3 Resultater

Beregninger af støjbelastningen er foretaget for hele kommunen. Denne beregning er foretaget for to situationer, nemlig 1,5 m og 4 m over terræn, som angivet i Miljøstyrelsens Bekendtgørelse 717 og vejledning nr. 4/2006. Derefter er de beregnede værdier anvendt<sup>1</sup> til at fremstille støjzonekort samt kort, der viser støjen ved helårsboliger i 5 dB intervaller fra Lden = 58 dB, som forventes at være Miljøstyrelsens nye grænseværdi for vejtrafikstøj, når støjindikatoren Lden anvendes.

---

<sup>1</sup> i et net på 25 x 25 meter

### Støjudbredelseskort

I vedlagte bilag er gengivet kort med resultatet af beregningen af støjudbredelsen og kort, der viser hvordan denne støj belaster boligerne i kommunen:

Bilag 4 viser støjudbredelsen  $L_{den}$  i 1,5 m højde.

Bilag 5 viser støjudbredelsen  $L_{night}$  i 1,5 m højde.

Bilag 6 viser støjudbredelsen  $L_{den}$  i 4 m højde.

Bilag 7 viser støjudbredelsen  $L_{night}$  i 4 m højde.

Bilag 8 viser de støjbelastede boliger i 1,5 m højde

Bilag 9 viser de støjbelastede boliger i 4 m højde

Bilag 10 viser de støjbelastet etageboligbebyggelse i 1,5 m højde

### Optælling af støjramte boliger

Resultatet fra SoundPlan er derefter kørt sammen med BBR registeret, således at antallet af boliger i de enkelte støjintervaller kunne opgøres.

Tabel 4.1 og tabel 4.2 viser det afrundede antal af støjbelastede boliger ved hhv. 1,5 m og 4 m højde.

Tabel 4.1 antal støjramte helårsboligenheder ved 1,5 m højde.

kode	Anvendelse (kun helårsbolig)	$L_{den}$ dB(A) beregnet i 1,5m højde over terræn				Total (ca.)
		< 58	58 - 63	63 -68	68 <	
110	Stue til landbrugsejendom	165	15	10	2	190
120	Fritliggende enfamilieshus	9000	950	130	15	10100
130	Række-, kæde- eller dobbelthus	3150	620	100	0	3900
140	Etageboligbebyggelse	4700	160	85	6	5000
160	Døgninstitution	25	4	0	0	30
190	Anden bygning til helårsbeboelse	45	4	1	0	50
510	Sommerhus	185	2	0	0	185
I alt (ca.)	(N.B. uden sommerhuse)	17100	1750	330	25	19200
		90%	9%	2%	0,1%	100%

Tabel 4.2 antal støjramte helårsboligenheder ved 4m højde.

kode	Anvendelse (kun bolig)	L <sub>den</sub> dB(A) beregnet i 4m højde over terræn				Total (ca.)
		< 58	58 - 63	63 - 68	68 <	
110	Stue til landbrugsejendom	170	10	10	1	190
120	Fritliggende enfamilieshus	8800	1100	180	10	10100
130	Række-, kæde- eller dobbelthus	3100	700	100	0	3900
140	Etageboligbebyggelse	4400	400	130	3	5000
160	Døgninstitution	25	3	1	0	30
190	Anden bygning til helårsbeboelse	45	4	1	0	50
510	Sommerhus	185	3	0	0	185
I alt (ca.)	(N.B. uden sommerhuse)	16500	2200	400	10	19200
		86%	11%	2%	< 0,1%	100%

#### Udpegning af støjbelastede vejstrækninger og områder

De nuværende beregningsresultater inkluderer alle de eksisterende støjvolde. Samtlige støjskærme i beregningen vil blive opsat mellem oktober 2007 og oktober 2008.

Beregningsresultaterne viser, at Greve kommune kun har ganske få vejstrækninger, hvor boligerne belastes med L<sub>den</sub> højere end 68 dB(A), som er et niveau, der er 10 dB højere end Miljøstyrelsens grænseværdi, og som typisk vil opfattes som et utilfredsstillende niveau. Helbredsmæssige effekter vil kunne forekomme, hvis man bor i en bolig udsat for denne støjbelastning i mange år. Disse boliger ( i alt ca. 25) ligger spredt enkeltvis i kommunen, kun langs Holmeagervej ved krydset med Nældebjergvej er der registeret flere boliger.

Omkring 10% af kommunens boliger, svarende til ca. 2.000 boliger udsættes for støj fra vejtrafikken i intervallet mellem 58 og 68dB(A), som betyder en støjbelastning, der overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi med 0-10 dB, og derfor næppe er ønskeligt. Disse boliger er placeret langs de mest trafikerede veje:

- Lillevangsvej
- Holmeagervej
- Greve Centervej
- Greve Strandvej
- Blågårdsvej
- Skelvej (Prinsesseparken og Fugleparken)
- Mosede Landevej
- Hundige Centervej.

Samlet viser støjkortlægningen, at i forhold til andre kommuner har Greve kommune relativt få boliger, der er meget belastet af vejtrafikstøj. Det må tilskrives, at der allerede er foretaget en omfattende støjbeskyttelse langs motor-



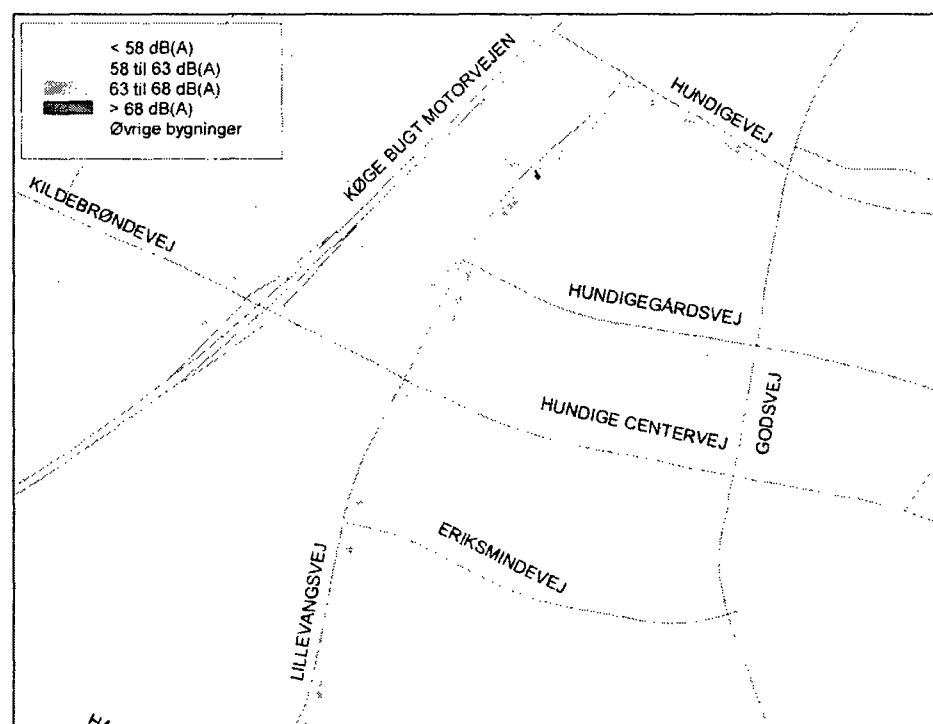
vejen, samt at den kommunale planlægning har sikret de fleste boliger mod store trafikmængder og dermed megen trafikstøj (trafikseparerede områder).

I det følgende vises de tre områder i kommunen øst for motorvejen, hvor støjbelastningen er størst. I resten af kommunen findes der kun enkeltvis forekommende støjbelastede boliger.

### Hundige

I Hundige vist i figur 4.1, er det Lillevangsvej og motorvejen som er de primære støjklender. De fleste boliger mellem disse veje som f.eks. Tjørnelyparken og Rosenlyparken, er belastet med mindst 58dB(A). Langs Hundige Centervej er de fleste boliger belastede med over 58 dB(A).

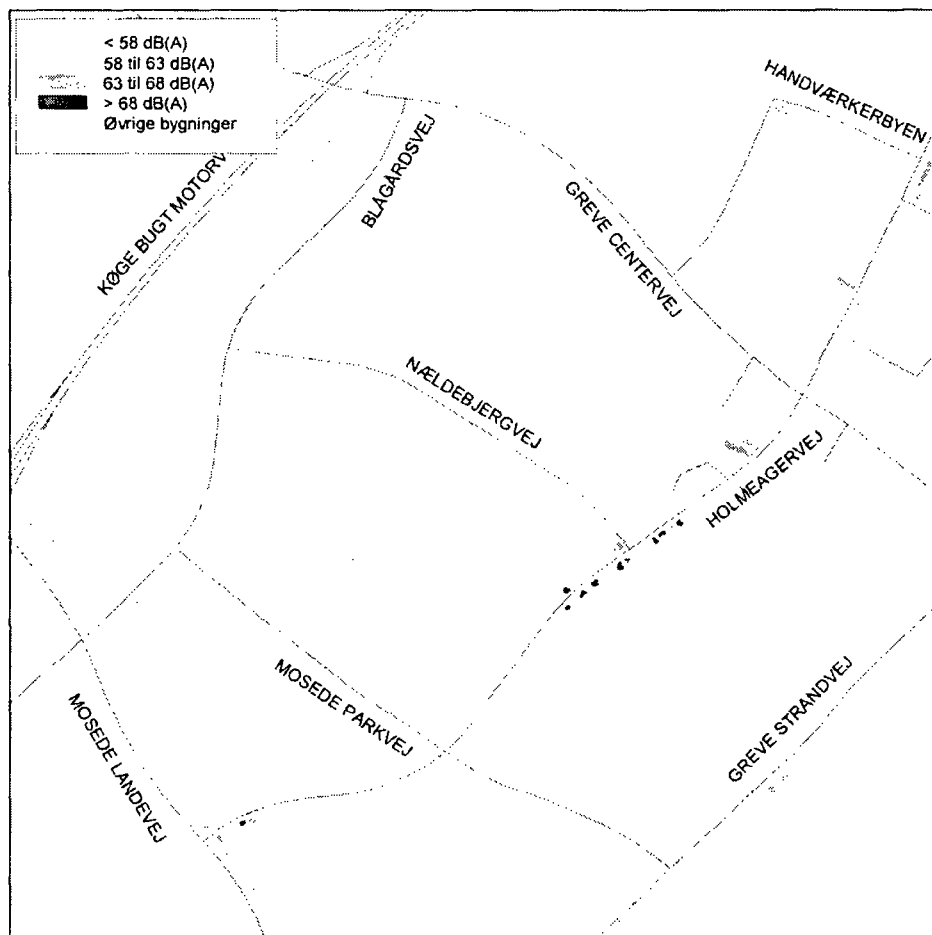
Figur 4.1 Støjbelastning Hundige i 1,5 m højde



**Greve**

I Greve vist i figur 4.2 er det boligområdet mellem motorvejen og Blågårdsvej, hvor flest boliger er støjbelastede. Damager Vænge og Blågårdsvænget har flere boliger med støjniveau mellem 58 -63 dB(A). Boliger på Muldås og Sandås, der ligger lige op ad Holmeagervej har støjniveau over 68 dB(A).

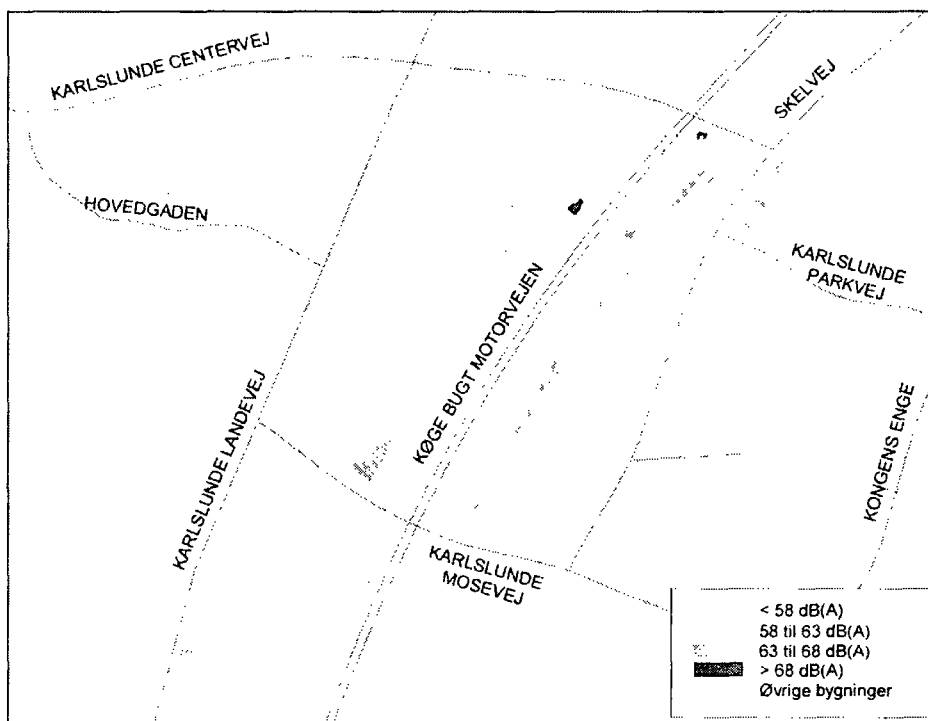
**Figur 4.2 Støjbelastning Greve i 1,5 m højde**



**Karlsunde**

I Karlsunde vist i figur 4.3 er det boligområdet mellem motorvejen og Skelvej, som har de fleste støjbelastede boliger. Lykkesholm, Fugleparken og Margrethe Allé har flere boliger belastede mellem 58-63 og enkelte mellem 63-68 dB(A).

*Figur 4.3 Støjbelastning Karlsunde i 1,5m højde*



## 5 Den kommunale vejstøjstrategi

Vi foreslår, at den kommunale indsats prioriteres, således at boligerne støjbeskyttes i en prioriteret rækkefølge efter støjbelastningen i de nævnte 5 dB intervaller fra 58 og op efter til 68 dB og derover.

### 5.1 Målsætning

De boliger, der er udsat for mere end 68 dB, bør støjbeskyttes snarest, hvorefter boliger i intervallet 63-68 dB bør søges beskyttet. Vi vil foreslå følgende målsætning:

*Ingen boliger i Greve kommune må i år 2012 udsættes for mere end 68 dB fra vejtrafikken. (Udsættes man for dette niveau igennem mange år, vil man have en forøget risiko for helbredsmæssige problemer).*

*Antallet af boliger udsat for mere end 63 dB skal halveres inden år 2012. (Det svarer til, at antallet højst er 175 boliger).*

*Alle boliger udsat for mere end 58 dB skal inden 2012 have undersøgt mulighederne for at få støjbelastningen reduceret mærkbart. (Det vil normalt være mindst 3-5 dB).*

### 5.2 Indsatsområder

Der er en række muligheder for at reducere støjen. Kortlægningen har givet grundlag for at belyse de tekniske muligheder for at nedbringe støjbelastningen og dermed pege på indsatser, der vil være nødvendige for at opfylde målsætningen i afsnit 5.1.

De indsatsområder, som umiddelbart kan overvejes er:

- ny belægningsstrategi for kommunens trafikveje, som generelt vil betyde 1-3 dB reduktion
- reduceret lastbilprocent, specielt i aften og natperioden, som også vil kunne reducere støjen 1-2 dB afhængig af den nuværende lastbil andel
- lavere hastigheder på alle støjramte strækninger, som vil give en reduktion på 1-2 dB
- skærme langs de større trafikveje.

Vi foreslår endvidere, at det undersøges om det er muligt at etablere en kommunal støjbeskyttelsesfond, der kan benyttes til at støtte lokale initiativer og til medfinansiering af forbedring af boligernes lydisolering mod trafikstøjen.

Endelig kan det foreslås at gennemføre supplerende kampagner med henblik på at påvirke borgernes og trafikanternes adfærd.

## 6 Forslag til støjhandlingsplan

Støjkortlægningen viser, at de mest udsatte boliger i kommunen ligger spredt langs de større veje. Det er derfor svært at støjbeskytte disse boliger effektivt med en skærm. Opsætning af støjskærme vil give et dårligt forhold mellem omkostninger og støjmæssig effekt, hvorfor vi umiddelbart forestiller os, at den kommunale indsats for at begrænse støjen kan være en kombination af

- a) en ny belægningsstrategi i kommunen
- b) en forhandling med politiet om at nedsætte den tilladte hastighed på de mest støjramte strækninger med 10 km/t
- c) restriktioner for kørsel med tunge køretøjer i aften, nat og de tidlige morgentimer, hvor de fleste er mest følsomme for søvnforstyrrelser.

De to sidste indsatsområder har ingen direkte omkostninger for kommunen, med mindre man bliver nødt til at foretage fysiske hastighedsdæmpende foranstaltninger for at understøtte en lavere skiltet hastighed, f.eks. ved vejindsnævninger eller lign.

### 6.1 Belægningsstrategi

En ny belægningsstrategi med anvendelse af støjreducerende slidlag vil dog betyde lidt hyppigere fornyelser, idet de støjreducerende belægninger endnu ikke er udviklet til samme holdbarhed som traditionelle belægninger. Holdbarheden er pt. estimeret til 7-10 år mod en levetid for et traditionelt slidlag på ca. 15 år. Vejdirektoratet har anvendt en særlig tyndlagsbelægning på motorvejen igennem Solrød. Denne belægningstype har vist gode støjreducerende egenskaber (ca. 3 dB ved motorvejsfart), mens erfaringerne med holdbarhed ikke er opnået endnu. Det skal nævnes, at en støjreducerende belægning vil komme alle boliger langs de pågældende strækninger til gavn. Det betyder altså, at også boliger med mindre end 58 dB får glæde af en sådan indsats.

Som en overslagspris koster en tyndlagsbelægning (slidlag) knapt 50 kr/m<sup>2</sup>. Prisen for at overgå til en ny belægningsstrategi afhænger af omfanget, men vi vurderer, at hvis 15-20 km trafikveje i kommunen skal have støjreducerende slidlag over en 10 årig periode, vil det betyde en årlig omkostning på kr. 800.000, som skal sammenlignes med hvad et normalt slidlag ville have kostet.

### 6.2 Kommunal støjbeskyttelsesfond

I tillæg kan en særlig støjfond tænkes etableret til støtte af lokale initiativer i stil med Miljøstyrelsens finansielle støjpartnerskaber ([www.stojpartner.dk](http://www.stojpartner.dk)), der som et forsøg har kørt i 2005-06. Vi foreslår, at dette sker gennem en dialog med de berørte boligejere eller ejerforeninger i række- og kædehusområder og områder med etageboliger, hvor en fælles finansieringsløsning kan aftales. For nogle år siden har tilsvarende ordninger eksisteret på energiområdet, men de er nu stoppet. Dog overvejes nye initiativer i områder med fjernvarme. I givet fald kunne en tilskudsordning for isolering kombineres med øget energiisolering.

Det kan bestå i et kommunalt tilskud, som er gradueret efter hvor meget støjen overstiger den vejledende grænseværdi på 58 dB.

Er der tale om mindre overskridelser på 1-5 dB af den vejledende grænseværdi, foreslår vi at støtten bliver på 25%. Er overskridelsen på 5-10 dB foreslås et tilskud på 50% til at nedbringe støjen. Er støjen over 68 dB bør tilskuddet være mindst 75%.

Baseret på tallene fra støjkortlægningen kan følgende regnestykke opstilles:

Støj Lden	antal boliger	tilskud	tilslutning	omkostning for støjfond
58-63 dB	ca. 1750	25%	10-15%	2,3-3,4 mio kr.
63-68 dB	ca. 350	50%	25-35%	2,3-3,2 mio kr
> 68 dB	ca. 25	75%	50-75%	0,6-0,9 mio kr
I alt	ca. 2100		13-20%	5,2-7,5 mio kr

Der er angivet et interval for tilslutningsprocent. De høje tal er baseret på erfaringstal fra Banedanmark og Vejdirektoratets tilsvarende tilskudsordninger, som har kørt i henholdsvis 20 og 10 år. Det er dog usikkert, om disse erfaringer kan overføres til Greve kommune, hvorfor vi har angivet et interval. Tabellen angiver tilsvarende et interval for omkostninger for en støjfond. Disse omkostninger er baseret på erfaringspriser for supplerende støjisolering af boliger. I gennemsnit koster det kr. 45.-60.000 (mindst i det lave støjinterval og højest for boliger udsat for mere end Lden=68 dB) at give en bolig en 5-10 dB forbedring af lydisoleringen mod trafikstøj. Der er typisk tale om at skifte glas eller hele vinduer med særlige lydruder, forøge tæthed og vægten af lette brystningspartier og evt. forbedre loftet, specielt i parcelhuse med et let træfiberloft.

En sådan støjfond har både juridiske og skattemæssige konsekvenser, som skal afklares først, men det er prøvet før, og disse forhold vurderes derfor at kunne løses.

### 6.3 Supplerende kampagner

Endelig er det vigtigt at nævne, at borgerne ud over at være udsat for støj, også selv producerer støj i forskellige sammenhænge. En kampagne for at gøre den enkelte bevidst om hans eller hendes rolle for en samlet reduktion af støjen i kommunen og eget lokalområde er derfor også vigtigt. Det kan blandt andet omfatte

- mere hensynsfuld bilkørsel, (undgå høje motoromdrejninger, kraftige accelerationer etc.)
- undlade at køre på støjfølsomme tidspunkter,
- holde bilen i ordentlig stand (undgå en defekt udstødning),
- købe støjsvage dæk.

En sådan kampagne bør planlægges sammen med kommunens borgere for at sikre deres opbakning.

## 6.4 Scenarier

Kommunen kan vælge forskellige scenarier/niveauer for indsats over for støjen. Vi foreslår, at disse scenarier relaterer sig til omfanget af borgere som støjbeskyttes. Da boliger belastet med over 68 dB er spredt rundt i kommunen, er det vanskeligt at foreslå en indsats, der går målrettet mod lige netop disse boliger.

I det følgende er derfor præsenteret 3 mulige scenarier med forskellige effekt-niveauer og omkostninger, men som alle går efter en generel forbedring.

### Scenario 1, en jævnt fordelt forbedring med kendte midler

Scenario 1 foreslås at være den nye belægningsstrategi (reduktionspotentiale 2-3 dB) koblet med aftale med politiet om hastighedsnedsættelse på følgende støjbelastede vejstrækninger (disse strækninger indgår allerede i kommunens hastighedsplan for at øge trafiksikkerheden)

- Mosede Landevej mellem motorvejen og Holmeagervej; i dag 80 km/t reduceres til 50 km/t (reduktionspotentiale ca. 5 dB)
- Holmeagervej og Lillevangsvej reduceres fra 60 til 50 km/t (potentiale på 2 dB reduktion)
- Hundige centervej reduceres hastigheden fra 60 til 50 km/t.

Ved at kombinere hastighedsnedsættelserne med en ny belægningsstrategi vil beboerne langs disse strækninger opleve en markant forbedring af støjforholdene. Samlet vil det betyde en reduktion af støjen på 4-6 dB. Vælges kun et af indsatsområderne vil reduktionen kun blive på 2-3 dB. En sådan reduktion vil ikke være mærkbar over tid, og en del beboere vil slet ikke opleve dette som en forbedring. Indsatsen kan derfor opleves som spildt.

Vi vurderer, at en kombineret strategi vil reducere antallet af støjbelastede således:

- > 68 dB: fra 25 til 0 boliger
- 63-68 dB: fra 350 til 175 boliger
- 58-63 dB: fra 1750 boliger til 900 boliger.

Scenario 1 vil således opfylde den opstillede målsætning i afsnit 5.1.

Som nævnt vil en ændret belægningsstrategi med anvendelse af tyndlagsbelægninger til knapt 50 kr/m<sup>2</sup> koste kr. 800.000 over en 10-årig periode. Det skal modregnes med hvad den almindelige vedligeholdelsesstrategi i kommunen ville have kostet. Vi skønner umiddelbart at en normal slidlagsfornyelse ville koste 42 kr/m<sup>2</sup>. I det omfang de udpegede vejstrækninger alligevel skulle have fornyet slidlag i de kommende 10 år kan den alm. vedligeholdelse således modregnes.

Omfanget af foranstaltninger for at kunne mindske hastigheden skal tænkes sammen med kommunens generelle hastighedsplanlægning. De nødvendige



omkostninger til skiltning og eventuelle fartdæmpende foranstaltninger er ikke medregnet i vurderingen.

Scenario 1 er ikke særlig omkostningstungt, men der vil fortsat være over 1.000 boliger med støjbelastning over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på  $L_{den}=58$  dB, dog næppe nogen med mere end 68 dB.

### Scenario 2, jævnt fordelt forbedring, også med brug af støjfond

I et scenario 2 kunne indsatsen vist i scenario 1 suppleres med en kommunal støjfond. Det vil afhængig af den faktiske tilslutningsprocent i Greve kommune betyde yderligere kommunale omkostninger på 2,1- 3,1 mio kr.

Støj Lden	antal boliger	tilskud	tilslutning	omkostning for støjfond
58-63 dB	900	25%	10-15%	1,0-1,5 mio kr
63-68 dB	175	50%	25-35%	1,1-1,6 mio kr
> 68 dB	0			
I alt	1.175		13-19%	2,1-3,1 mio kr

Herefter vil alle boliger udsat for mere end  $L_{den}=58$  dB enten have en støjbelastning under 58 dB eller have fået tilbudt hjælp til lydisolations af boligen.

### Scenario 3, alene brug af støjfond

Dette scenario er allerede beskrevet i afsnit 6.2. En støjfond uden belægningsstrategi eller hastighedsnedsættelse vil betyde en kommunal omkostning på 5,2-7,5 mio kr.

I dette scenario vil samlet færre boliger være støjbeskyttet og udearealerne vil ikke få reduceret støjbelastningen. Toppen af støjbelastningen er ikke taget og kun et begrænset antal boligejere kan forventes at bidrage selv til støjisolationen. Her er skønnet en samlet tilslutningsprocent på 14-20%.

**Bilag 1 Datagrundlag**

De tekniske data som ligger til grund for SoundPlan støjkortlægning

Data	Kilde	Form	Kontrol	Konverteret
Vejnet	Greve Kommune	Shapefiler	Sortering efter ADT.	DXF → SP geo-file
Trafik	Vejdirektoratet	ADT 2006		Indtast SP
Hastighed	Greve Kommune	Hastighedsplan Bilag 1 "Skiltet hastighed og målte hastighed på trafikvejnettet". Juli '05		Indtast SP
Bygning	Greve Kommune	Shapefiler BBR_bygning BBR_anvendelse	Byg. < 30m2 slettes, højde < 3m → 6m	DXF → SP geo-file
Terræn	Greve Kommune	Microstation filer med højde information (udtyndede punkter.dgn)	Filtrering til 100m udenfor 30m bufferzone omkring vejene.	DXF → SP geo-file
Arealer	Greve Kommune	Shapefiler (arealer.dbf/shp/shx)	Manuelt bestemmelse af "Ground effect".	DXF → SP geo-file
Støjvolde	Greve Kommune	Microstation fil (støjvolde efter 2002 cirkaplace-ring.dgn)	Sammenligning med eksisterende støjvolde	DXF → geo-file

## **Bilag 2 Bearbejdning af data til støjberegningsmodellen**

### **Vejnet og trafik**

Veje med ÅDT > 500 blev flyttet til en ny geofile hvor de blev tildelt ÅDT og hastighed. Da trafikdata ikke indeholder døgnfordeling på de tre perioder dag, aften og nat bruges standardfordeling i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2006 Tabel 5.4. De skilte hastigheder er konverteret til faktiske kørehastighed for de forskellige køretøjskategorier efter Tabel 5.3 i vejledningen.

### **Terrænmodel (DGM)**

Der blev foretaget en filtrering af højdepunkter. Det er nødvendigt for at opnå beregningstider, der er til at håndtere. SoundPlan beregning af Greve kommune varer herefter godt 6 døgn. I et område på 30m på hver side af vejene fastholdes den detaljerede højde model for at bevare beregningsnøjagtighed. Uden for denne buffer blev der filtreret til 100 m. Dette sikrer tilstrækkelig nøjagtighed af resultaterne. Støjvoldene indgår i DGM.

### **Beregningsparametre**

Kommunegrænsen blev brugt til at afgrænse støjkortlægningen. Der blev beregnet i højderne 1,5 m og 4 m i et beregningsnet på 25 x 25 m. Det svarer til knapt 100.000 punkter, som er beregnet eller interpoleres. Den samlede beregningstid er som nævnt på over 6 døgn med anvendelse af 10 computere koblet sammen i en såkaldt PC cluster.

### **Bilag 3 Kontrol af data**

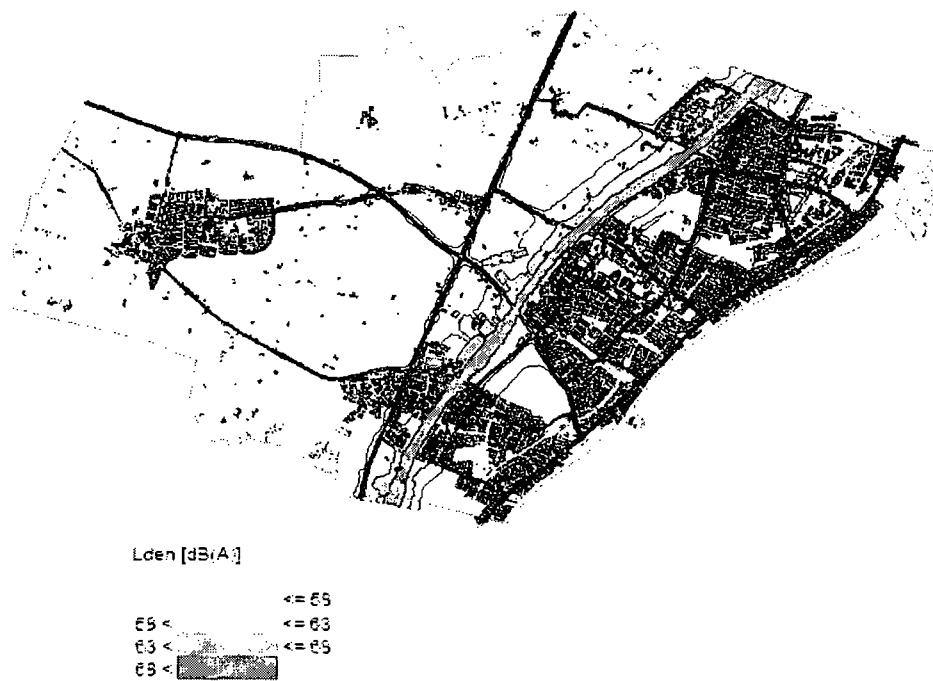
#### **Bygninger**

En kontrol af bygningsdata viste et større antal med højde  $< 0$ m. Dette skyldes fejl i data og ikke data import. Der er derfor foretaget en korrektion, hvor alle bygninger med et areal mindre end  $30 \text{ m}^2$  slettes. Bygninger med højde  $< 3$  m sættes til 6 m. På denne måde beholder bygninger med en fornuftig højde deres oprindelige data.

#### **Arealer og disses lydmæssige egenskaber**

En manuel gennemgang af alle arealer med Kraks Kort viser hvor der er parkeringspladser, som vil reflektere lyden og hvor der er arealer som idrætsbaner o.l. som dæmper lydudbredelsen.

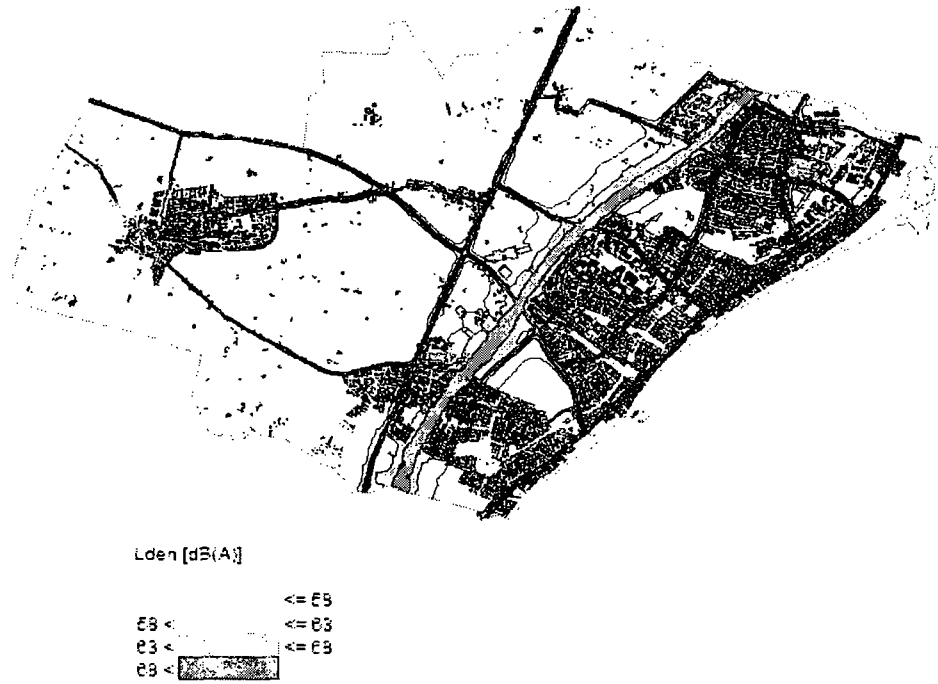
**Bilag 4 Støjudbredelse i 1,5m højde (Lden)**



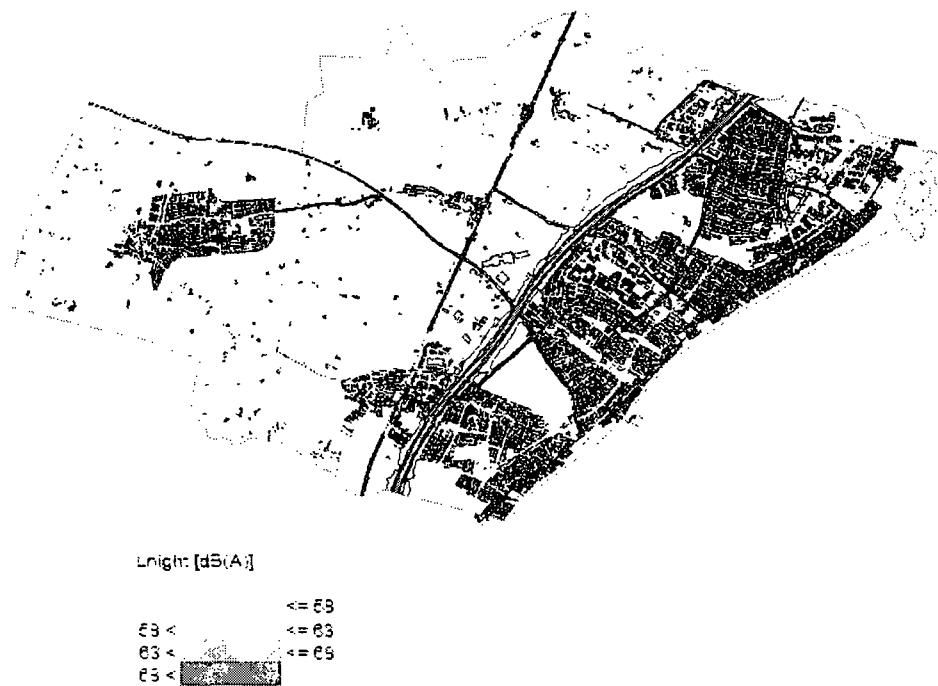
**Bilag 5 Støjudbredelse i 1,5m højde (Lnight)**



**Bilag 6 Støjudbredelse i 4m højde (Lden)**



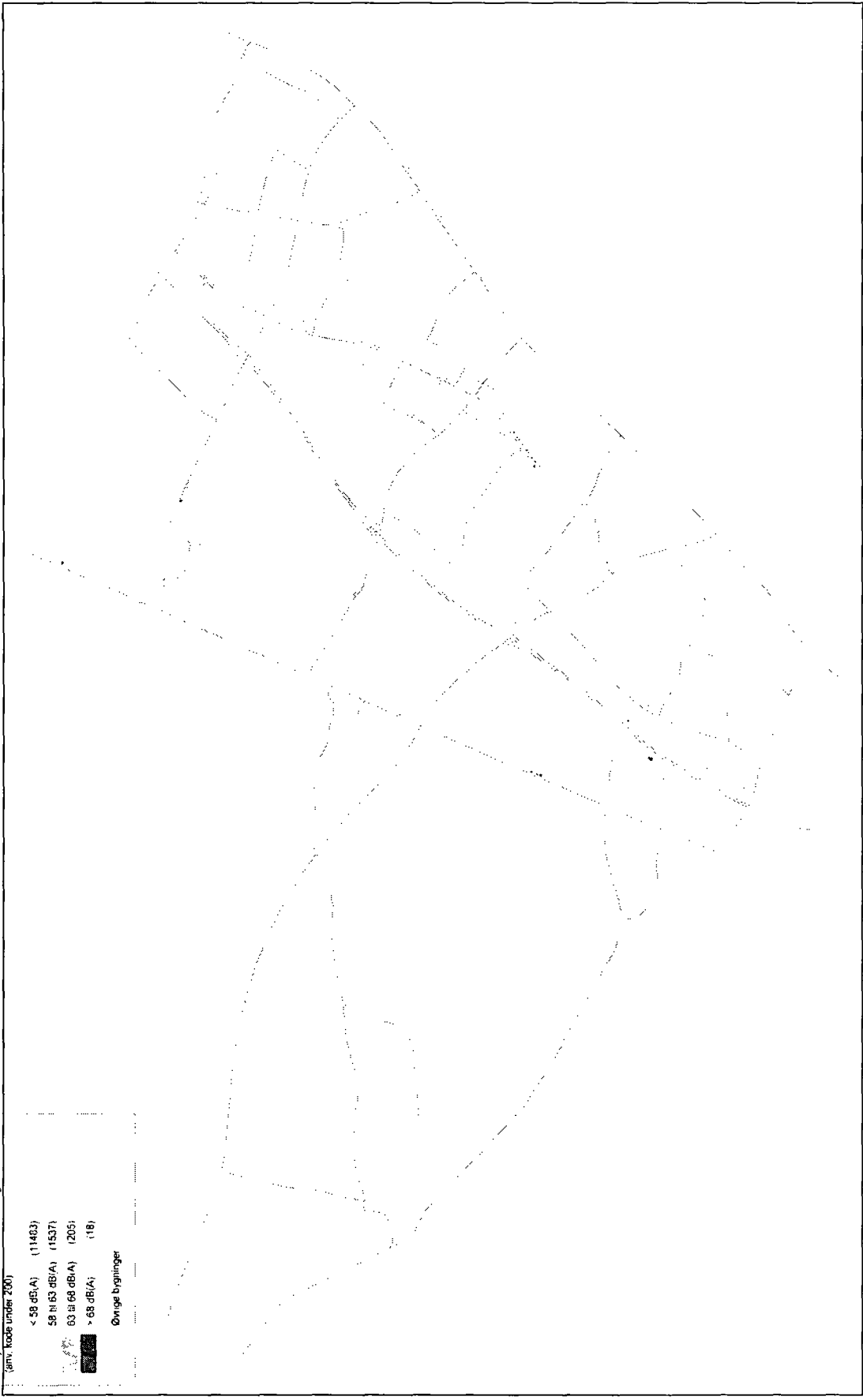
**Bilag 7 Støjudbredelse i 4m højde (Lnight)**



Støjniveau 1,5 m over terræn, boliger  
(siv. loke under 200)

< 58 dB(A) (11403)  
58 til 63 dB(A) (1537)  
63 til 68 dB(A) (205)  
> 68 dB(A) (18)

Øvrige bygninger



Dokument nr. P-64173-B-004  
Revision nr. 0.2  
Udgivelsesdato 6. november 2007  
Udarbejdet MTU  
Kontrolleret SRS 6-11-07  
Godkendt HGR

### Bilag 9 Støjbelastede boliger i 4m højde





### Bilag 10 Støjbelastede etageboligbygninger i 1,5m højde



Til Transportministeren, Folketingets Trafikudvalg og Partiernes Trafikordførere

Borgmesteren  
Hvidovrevej 278  
2650 Hvidovre

Telefon: 3639 3001  
Telefax: 3639 3656

e.mail:  
centralforvaltning@hvidovre.dk

Åbningstider:  
Mandag-onsdag: kl.09.00-14.30  
Torsdag: Kl.13.00-17.30  
Fredag: Kl.09.00-13.30

Brevnr.: 700125  
Sagsnr.: 59039

15-10-2009

**Invitation til besigtigelse af nybygningsløsningens passage og mulig overdækning ved Hvidovrevej i Hvidovre Kommune.**

Hvidovre Kommune vil gerne invitere Transportministeren, Folketingets Trafikudvalg og Partiernes Trafikordførere til besigtigelse af nybygningsløsningens passage og mulig overdækning ved Hvidovrevej i Hvidovre.

Besigtigelsen foregår **onsdag den 28. oktober 2009 kl. 14.30, hvor vi mødes foran indgangen til Rådhuset, Hvidovrevej 278, 2650 Hvidovre.**

Herfra vil der afgå en bus til broen over Holbækmotorvejen, hjørnet Hvidovrevej/Allingvej, 2650 Hvidovre, hvor besigtigelsen vil finde sted.

Efter Besigtigelsen vil der være et lille traktement på Hvidovre Rådhus, Ny Kaffestue, Hvidovrevej 278, 2650 Hvidovre.

Tilmelding til besigtigelsen kan ske til Connie K. Nielsen, tlf. 3639 2512 eller på [cks@hvidovre.dk](mailto:cks@hvidovre.dk).

Ved tilmelding ønskes oplyst, om der deltages i traktement på Hvidovre Rådhus.

Hvidovre Kommune ser frem til et godt møde.

Vedlagt:

Notat dateret den 14. oktober 2009: "Hvidovre Kommunens ønsker til minimering af generne ved etablering af København-Ringstedbanen gennem Hvidovre Kommune, blandt andet ved en overdækning omkring Hvidovrevej".

Med venlig hilsen

Milton Graff Pedersen / Anders Thanning  
Borgmester Teknisk Direktør

## NOTATARK

Hvidovre Kommune

Teknisk Forvaltning

Vej- og Parkafdelingen  
Jens Scheide

Sagsid.: 59039  
Dok.id.: 700352

14-10-2009

### **Hvidovre Kommunes ønsker til minimering af generne ved etablering af København-Ringstedbanen gennem Hvidovre Kommune, blandt andet ved en overdækning omkring Hvidovrevej**

Hvidovre Kommune har fulgt processen med projektet om udvidelse af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted med meget stor interesse.

I forløbet har Hvidovre Kommune hverken sagt ja eller nej til nogen af løsningsmodellerne, men har haft den holdning og forventning, at det endelige valg af løsningsmodel, eller alternativ hertil, skal have færrest mulige negative konsekvenser for borgerne i Hvidovre Kommune.

Det var også det kommunen gav udtryk for i brev af 28. november 2008 til Trafikstyrelsen med bemærkninger til VVM-redegørelsen.

#### **De to løsningsmodeller**

Da 5. sporløsningen kun medfører relativt små indgreb (ekspropriation) og en mindre forøgelse af støjgener i Hvidovre Kommune, har vores interesse koncentreret sig om at afbøde virkningerne fra Nybygningsløsningen.

Nybygningsløsningen vurderes at ville medføre meget store gener for mange borgere, og Hvidovre er nok den kommune, hvor borgerne bliver hårdest ramt af den nye jernbane, fordi linieføringen kommer til at ligge meget tæt på mange etageboliger og villaer, hvoraf der skal eller allerede er eksproprieret flere.

Via arbejdet i teknikergruppen under Trafikstyrelsen har Hvidovre Kommune kunnet følge den løbende udvikling og ændringer i projektet. Det var en stor glæde, da det viste sig, at den alternative linieføring i niveau med motorvejen ikke længere er væsentligt dyrere end grundløsningen, hvor jernbanen føres ind under Vigerslev Allé og medføre, at der skal nedrives et antal etageboliger.

Så meget desto større blev vores undren, da det på et møde i teknikergruppen blev oplyst, at det var besluttet, at der ikke skulle arbejdes videre med detaljeringen af den alternative linieføring i niveau med motorvejen på den første del af strækningen gennem Hvidovre Kommune.

I den netop offentliggjorte Miljøredegørelse fremgår det, at "Vejdirektoratet finder den smallere motorvej i Hvidovre uacceptabel, fordi den begrænser motorvejens kapacitet og mulighed for fremtidige udvidelser". Dette er fremført som begrundelse for, at der ikke skal arbejdes videre med denne linieføring.

Vi tolker beslutningen og fravalget af alternativ linieføring derhen, at der skal tages mere hensyn til motorvejstrafikken frem for de menneskelige interesser og boligkvaliteterne.

Det fremgår endvidere af Miljøredegørelsen, at der på andre delstrækninger godt kan tages menneskelige og bolig-mæssige hensyn, idet der fortsat er en valgmulighed for linieføringen langs Kulbanevej i Valby, idet der her er en linieføring på en lav dæmning eller en overdækket linieføring, der koster yderligere 300 mio. kr.

Hvidovre Kommune skal derfor meget kraftigt opfordre Trafikudvalget til, at udvalget i sin beslutning om valg af linieføring gennem Hvidovre Kommune lader de alternative linieføringer nyde fremme frem for grundløsningen.

Endvidere vil kommunen opfordre til, at udvalget tager beslutning om, at der etableres en overdækning af både jernbane og motorvej på strækningen fra Hvidovregade i øst til Ulstrupvej i vest.

Baggrunden for ønskerne om de alternative linieføringer og overdækningen af jernbane og motorvej er at mindske de meget voldsomme gener, som borgerne i kommunen ellers bliver udsat for.

Når kommunen fremsætter disse ønsker, skal det ses i lyset af, at Hvidovre Kommune gennem årene er blevet pålagt at lægge arealer til og/eller er blevet berørt af en række store infrastrukturelle anlæg, der betjener store dele af hele Hovedstadsregionen, og som medfører gener i form af transport, støj, lugt mv. der er langt større for borgerne, end hvis det kun var anlæg, der skulle betjene Hvidovre Kommunes borgere.

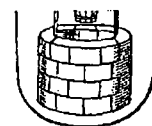
De anlæg, der her tænkes på, er tre hårdt trafikerede motorveje, to intensivt benyttede jernbaner, to store kraftværksblokke, et spildevandsanlæg, en miljølosseplads samt arealreservation til en kommende gaskompressorstation.

Kommunen finder derfor dels, at den alternative linieføring i niveau med motorvejen bør gennemføres, dels at det er miljø- og sundhedsmæssigt nødvendigt, at der afsættes de fornødne økonomiske midler (ca. 1/2 mia. kr.) til den foreslåede overdækning, som i øvrigt også enklest gennemføres i forbindelse med den alternative, foretrukne linieføring.

# BRØNDBY KOMMUNE

Teknisk Forvaltning  
Rådhuset  
Park Allé 160,  
Postboks 178  
2605 Brøndby  
Tlf. 43 28 28 28 - Telefax 43 28 24 50 Postgiro: 3 00 85 33  
E-mail: teknik@brondby.dk

Trafikudvalget  
TRU alm. del - Bilag 47 -  
Offentligt



Til medlemmer af Folketingets Trafikudvalg  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

## Borgmesteren

Skrivelser adresseres hertil, ikke til navngivne personer

Dato	Deres j. nr.	Vort j. nr.	Lokal tlf. nr.
15. oktober 2009		153-2008-56613	

### København-Ringsted projektet

Kære medlemmer af Trafikudvalget,


Vedlagt fremsender vi kopi af Brøndby Kommunalbestyrelses brev af 15. oktober 2009 om udførelsen af København-Ringsted banen gennem Brøndby Kommune.

Det er desværre uundgåeligt, at projektet medfører væsentlige gener – og ingen fordele – for Brøndby. Men som Trafikstyrelsen har håndteret VVM-redegørelsen, finder vi, at generne for Brøndby bliver urimeligt og unødvendigt store, hvis VVM-redegørelsen lægges til grund for projektet.

Vi er også oprørte over, at Trafikstyrelsen planlægger at overskære stiforbindelser og kræve, at retableringen finansieres af Brøndby Kommune.

Vi opfordrer Trafikudvalget til at gribe ind og foranledige, dels at projektet tilrettes miljømæssigt, og dels at udgifter, som er en uundgåelig følge af projektet, afholdes af projektets økonomi og ikke af Brøndbys kasse.

Med venlig hilsen

  
Ib Terp  
Borgmester

# BRØNDBY KOMMUNE

Teknisk Forvaltning  
Park Allé 160, Postboks 178  
2605 Brøndby  
Tlf. 4328 2828 Telefax 4328 2450  
E-mail: teknik@brøndby.dk  
Hjemmeside: www.brøndby.dk  
Postgiro: 3 00 85 33



KØPI

ul'uu'ii'oo'f'oo'iiii'le'f'f'uu'iiii'ii'iiii

Transportminister Lars Barfoed  
Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

## Kommunalbestyrelsen

Skrivelser adresseres hertil, ikke til navngivne personer

Dato	Vort j. nr.	Brev nr.	Sagsbehandler	Lokal tlf. nr.
15. oktober 2009	153-2008-56613		PNS	2418

## København-Ringsted projektet

Kære Lars Barfoed

Brøndby Kommune har modtaget den endelige VVM-redegørelse for København-Ringsted projektet. VVM-redegørelsen var i høring i efteråret 2008 og kommunen indsendte på det tidspunkt et hørings-svar. Vi har nu drøftet sagen, og den samlede kommunalbestyrelse kan desværre konstatere, at der er en række forhold, hvor vi ikke mener, at der er taget stilling til vores høringssvar, eller hvor vi ikke kan være tilfredse med Trafikstyrelsens håndtering af og svar på bemærkningerne.

Vi har bemærket at der er en række kommuner, som i medierne argumenterer for valg af 5. sporsløsningen. Vi vil dog stadig foretrække nybygningsløsningen, selvom begge løsninger vil medføre store negative konsekvenser, uden at det på nogen måde kommer kommunen og vores borgere til gavn. Når den nedgravede løsning desværre ikke er medtaget i VVM-undersøgelserne, er det væsentligt for os i Kommunalbestyrelsen, at der laves en række andre relativt mindre tiltag, som vil mindske de negative konsekvenser af projektet.

### Linjeføringen i nybygningsløsningen

Vi undrer os over afvisningen i den endelige VVM-redegørelse af løsningsmuligheden nord om kolonihaverne til 225 mio. kr., mens der samtidig gives udtryk for en positiv indstilling til løsningsmuligheden nord om Vallensbæk sø til 200 mio. kr. på trods af, at Vejdirektoratet finder løsningen uhen-sigtsmæssig. Prisforskellen mellem de to løsningsmuligheder må betragtes som en detalje i det store billede. Løsningen nord om kolonihaverne vil for det første fredeliggøre flere kolonihaver, og for det andet mindske omfanget af indgrebet i den grønne kile, og dermed mindske omfanget af de ubrugelige restarealer, som banen vil efterlade. Dertil kommer at der ikke skal ødelægges så meget af den fred-skov, som i dag er vokset godt til.

Vi har også bemærket, at det som noget helt nyt fremgår af VVM-redegørelsen (hæfte 3, side 16 og 39), at banen – efter den er ført over Brøndbyvester Boulevard – fortsætter med at stige, og på det højeste sted ud for Midlergårdsvej vil ligge på en fem meter høj dæmning. Dette lyder som et meget voldsomt indgreb i landskabet, da den samlede højde på anlægget med køreledninger må blive omkring 11 meter højt. Vi undrer os dels over, at dette ikke har været en del af høringen, dels over at Trafikstyre-



Brøndby Kommune  
- brug os på nettet

Rådhusets kontorer har åbent for ekspedition - mandag til torsdag kl. 10-14, torsdag tillige kl. 15.30-17.30, fredag kl. 10-12.

Telefonekspedition - mandag til onsdag kl. 8.30-14.30, torsdag kl. 8.30-17.30, fredag kl. 8.30-12.00

sen kan foreslå et så visuelt markant anlæg uden en eneste visualisering. Derudover kan det undre os, at banen tilsyneladende hen til Midlergårdsvej skal ligge højt (5 meter over terræn), mens den umiddelbart derefter skal anlægges i åben afgravning i en dybde på omkring 5 meter under terræn. Trafikstyrelsen nævner i én sætning at dette har visuelle konsekvenser, men gør i øvrigt ikke mere ud af problematikken. Udover den manglende omtale af de visuelle gener nævnes heller ikke de markante støjmæssige konsekvenser.

### **Fodboldbaner og hundetræningsbanen**

Brøndby Kommune er i dag stort set fuldt udbygget, hvilket giver udfordringer med at finde erstatningsarealer til fodboldbaner og hundetræningsbanen. Der er kun den grønne kile tilbage, hvor kommunens handle- og anvendelsesmuligheder er stærkt reguleret af staten via Fingerplanen.

Nybygningsløsningen (grundløsningen) betyder, at der skal flyttes tre af kommunens fodboldbaner og en hundetræningsbane. Og den eneste mulige nye placering – som vi ser det – vil være syd herfor i den grønne kile. Det betyder, at der bliver meget langt fra stadionområdet, hvor klubhus mv. i dag er placeret, til de fodboldbaner der flyttes længere sydpå i den grønne kile. Der vil derfor opstå et behov for, at kunne placere øvrige funktioner i området fx klubhus eller andet med tilknytning til sportslige og rekreative aktiviteter. Det indebærer en ophævelse af Fingerplanens restriktioner i dele af området, hvilket forudsætter en lempeligere holdning hos de statslige planmyndigheder til, hvad der er muligt i den resterende grønne kile.

Der er heller ikke taget konkret stilling til retablering af fodboldbaner og hundetræningsbane – og vi ser et voldsomt tidsmæssigt pres for at bygge erstatningsbaner til fodboldklubben.

Gasledningen skal nemlig omlægges på fodboldbanerne - ca. 250 m øst for måle/regulatorstationen ved Brøndbyvester Boulevard - da banen her ligger dybt. Omlægningen skal foretages af Energinet.dk og vi har fået oplyst, at dette skal ske ca. 3. kvartal 2011. Konsekvensen af dette er, at anlæg af erstatningsbaner for de tre nordlige baner skal påbegyndes primo 2010 for at være klar til efteråret 2011.

Vi vil gerne høre transportministerens forslag til hvorledes dette tids- og finansieringsmæssige problem løses.

### **Ekspropriationer**

Vi har bemærket, at den endelige VVM-redegørelse udlægger langt større områder til midlertidig ekspropriation end i høringsudgaven. Vi skal gøre opmærksom på, at en stor del af de udpegede områder i Brøndby er fredskov, hvilket ikke fremgår af VVM-redegørelsen. I den forbindelse vil vi gerne høre hvordan områderne efterlades når de midlertidige ekspropriationer ophører. Hvordan retablerer Trafikstyrelsen fx et område med fredskov, der er plantet for 35 år siden?

### **Placering af overskudsjord**

Flere steder i den endelige VVM-redegørelse fremgår det, at der som konsekvens af baneforbindelsen vil være et behov for placering af overskudsjord. Der er bl.a. andet peget på at overskudsjord kan placeres i Bakkeskoven, den grønne kile og på arealer der kommer til at ligge mellem bane og motorvej.

Umiddelbart har vi svært ved at se, at vi som kommune skulle have interesse i gratis at stille kommunalt ejet jord til rådighed for placering af overskudsjord fra projektet. Grundet et overskud af ren jord fra diverse byggeprojekter, er det jo sådan, at vi som kommune har mulighed for at få nogle indtægter ved at modtage jord til fx støjvolde som tilmed beplantes og formes landskabeligt efter vores ønske.

### **Støjbeskyttelse**

Kommunalbestyrelsen er af den opfattelse, at kolonihaver og rekreative områder i øvrigt bør støjbeskyttes mest muligt – de var der trods alt før den grønne kile blev udlagt til transportkorridor i forbindelse med Regionplan 1977. Regionplan 2005 anfører tillige ”Når der etableres nye veje og jernbaner i landzone, skal det så vidt muligt tilstræbes, at Miljøstyrelsens vejledende regler for støj kan overholdes

i eksisterende og i region- og kommuneplanlagte boligområder og *områder med anden støjfølsom anvendelse*".

Den grønne kile og Bakkeskoven mister sin værdi som rekreativt område på grund af støjen, og vi mener at disse områder skal sikres mod, at støjen fra jernbanen overstiger 59 dB, som er grænsen gældende for rekreative områder i det åbne land. Vi savner også samtidig en angivelse af, hvorledes støjgenerne samlet set bliver fra motorvej og jernbane i Brøndby Kommune.

Vi finder det også betænkeligt, at der kun er lavet en beregning af støjdbredelsen på 64 dB eller mere på strækningen ved den muslimske gravplads, da gravpladsen er støjfølsom anvendelse, der er underlagt et krav om at skulle holde sig på max 55 dB(A) i forhold til vejtrafikstøj.

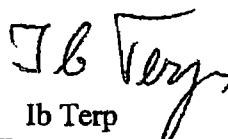
#### **Økonomi**

Brøndby Kommune modtog i juni 2009 et brev fra Trafikstyrelsen, hvori Trafikstyrelsen gav udtryk for at Brøndby Kommune skulle betale 9,4 mio. kr. for at retablere eksisterende og planlagte stiforbindelser. Det er kommunalbestyrelsen klart uenig i, da er vores opfattelse, at det er staten, der med baneprojektet er "skadevolder", og at udgifterne til retablering af stiforbindelser selvfølgelig må dækkes af baneprojektets økonomi.

#### **Øvrige bemærkninger til Trafikstyrelsens behandling af høringsvar**

Brøndby Kommune sendte i høringsfasen et omfattende og grundigt høringsnotat til VVM-redegørelsen. Når vi ser på behandlingen af kommunens kommentarer i Trafikstyrelsens høringsnotat fra april 2009 og i den endelige VVM-redegørelse, så kan vi desværre konstatere, at der er en række af vores kommentarer og spørgsmål, der slet ikke er taget stilling til. Ej heller er faktuelle fejl – som vi har gjort opmærksom på - rettet. Det finder vi selvfølgelig klart utilfredsstillende.

På vegne af Brøndby Kommunalbestyrelse

  
Ib Terp  
Borgmester

Kopi sendt til medlemmerne af Folketingets Trafikudvalg



Holte d. 20. Oktober 2009

**Til Transportminister Lars Barfoed**

**Til Miljøminister Troels Lund Poulsen**

**Til Trafikudvalget og Miljøudvalget**

**Folketingets Medlemmer**

### **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 den internationale trafik og for infrastrukturen i hovedstadsområdet er det en ualmindelig dårlig løsning.

Komiteen mener, det er en større fejltagelse end den, der ville have været sket, at hele voldterrænet var blevet inddraget til baneareal, såfremt det visionære tunnelforslag i nedennævnte lille beretning, ikke var blevet blevet fremsat i tide.

#### **Indledning vedr. løsning af vanskelige baneanlæg**

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.

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.

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 bliver 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 detaljeret alternativt forslag med Amager som korridor og med en linieføring ud af byen over Avedøre Holme.

Desuden foreligger der et meget flot ikke dyrere forslag, om en linieføring fra Amager videre på en dæmning i Køge Bugt 5 km fra kysten, til kysten syd for Skensved Å, hvorved der løses kæmpe problemer tillige med, at 200 ha natur ikke behøver at blive inddraget til banearreal. Forslagene er indsendt til høringen

Alternativerne med Amager som korridor i stedet for Kulbanevej er særdeles relevante, og hvorfor skal de ikke underkastes en grundig undersøgelse ? Dette hører endvidere med til de formelle såvel VVM som SMV krav.

Det synes også at være en forudsætning, at alle relevante løsninger er undersøgt til bunds, før den rigtige beslutning om det endelige projekt kan tages.

Ved Boulevardbanen i 1901 var man heldigvis meget omhyggelig med tre (og senere endnu en) kommissioner og international konkurrence, se ovenfor,

Hidtil har man kun koncentreret sig om løsning med Kulbanevej som korridor, på trods af løfter fra Banestyrelsen 1998, hvorfor? Hvorfor ingen første høring? Ingen undersøgelser er sket af Amagerløsningerne, hvordan kan man bare kassere dem uden at undersøge, om de nu også er kassable?

Hvordan kan Trafikstyrelsen offentligt erklære at Amagerløsningerne falder udenfor projekteringslovens rammer ? Det siger lovteksten intet om??

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

- 1) Man fører konsekvent aldrig en stærkt trafikeret hovedbane gennem byer og byområder og følsom natur, hvis der er alternative muligheder. Generne og ødelæggelserne er alt for store, også i anlægsperioden.
- 2) En 2-sporet bane er håbløs for lille. Den har slet mulighed for at klare stærk persontrafik sammen med en godstransittrafik i udvikling mellem kontinentet og skandinavien. Jævnfør de store vanskeligheder, især i Kastrup, der er med Øresundsanlægget allerede 10 år efter indvielsen.
- 3) 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.
- 4) Nybygningsløsningen er ikke bygget med muligheder for udvidelse til 4 spor. Når det hurtigt viser sig, at banen ikke kan klare opgaven, hvad så ?

Det er Komiteens inderste håb, at Folketingets medlemmer giver dette vigtige baneanlæg et tiltrængt eftersyn. Anlægget skal jo bruges i mange år til gavn for mange mennesker og for Danmark som helhed, og helst som en stor succes.

Med venlig hilsen

Niels Th Kiær, civilingeniør / Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager  
Granstuevej 29, 2840 Holte, tlf 45420272, **mail:** [ntk@fasttvnet.dk](mailto:ntk@fasttvnet.dk)

Bo Lytzen  
Søndergade 5, Hyllinge pr.  
4700 Næstved.  
☎ 55 44 45 49,  
E-mail: [bolytzen@mensa.dk](mailto:bolytzen@mensa.dk)

Hyllinge den: 21/10-09

TIL:  
Trafikudvalget

**Vedr.: ENERGI-BESPARELSER VED ANLÆGGELSE AF NY JERNBANE**

**Brug beliggenhedsenergi til alle nye JERNBANER**

Af [bo lytzen](#), 20.10.2009 kl 23:33

Ved at lade stationerne være 10-15 meter OVER terræn, med en passende LANG tilkørsel opnås:

- 1) En langsommere forbigøring af stationen og
- 2) en GRATIS opbremsning ved standsning OG
- 3) en GRATIS Acceleration ved start.
- 4) enkel krydsning af banen UNDER stationen.

Jeg har foreslået dette ved metrobyggeriet, hvor det så vidt jeg ved er benyttet nogle steder

---

Jeg har indrykket dette indlæg i "Ingeniørens nyhedsbrev" som kommentar.  
Jeg kunne ønske, det i disse tider ville blive politisk besluttet, at fremtidige stationer blev anlagt på denne måde.

Derfor denne henvendelse

Venlig hilsen

Bo Lytzen

**Fra:** Rikke Wesch  
**Sendt:** 26. oktober 2009 14:04  
**Emne:** Vedr. Ringstedbanens anlæg gennem Valby

Kære Trafikudvalg.

Tillykke med forliget om ringstedbanen!

Valby Lokaludvalg har med stor glæde erfaret, at Trafikudvalget i forbindelse med det indgåede forlig har besluttet at afsætte økonomiske midler til en overdækning af Ringstedbanens forløb langs Kulbanevej i Valby. Valby Lokaludvalg noterer sig med tilfredshed, at Trafikudvalget med beslutningen har lyttet til de lokale beboeres ønsker og behov.

Valby Lokaludvalg er på baggrund af offentliggørelsen af beslutningen blevet kontaktet af flere lokale beboere fra blandt andet Finnebyen. Alle efterlyser de en forklaring af hvad forliget konkret betyder i forhold til banens anlæggelse.

På denne baggrund ønsker Lokaludvalget en uddybning af hvorvidt forliget indebærer, **at jernbanen anlægges således at toppen af overdækningen flugter med det nuværende terræns niveau eller om der fortsat kalkuleres med, at banen anlægges i et rør, der løber gennem området i en 2,5 meter høj vold jvf.. det oprindelige udspil i Trafikstyrelsens baggrundsmateriale?** I forlængelse heraf er hele spørgsmålet om bevarelse af hele eller dele af Finnebyen naturligvis også interessant.

Valby Lokaludvalg håber naturligvis på en løsning, der indebærer, at banen anlægges i niveau eller så tæt herpå som muligt.

Med håb om et snarligt svar

På vegne af Valby Lokaludvalg

**Rikke Stampe Wesch**  
Udvalgssekretær

---

VALBY LOKALUDVALG

Tlf: 36180191  
Mobil 26774191

[www.valbylokaludvalg.kk.dk](http://www.valbylokaludvalg.kk.dk)

Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager  
Svaninge Alle 11  
2770 Kastrup

29 10 2009

Trafikstyrelsen  
Gammel Mønt 4  
1117 København K

Folketinget  
Trafikudvalget  
1220 København K

Folketinget  
Miljø-og Planlægningsudvalget  
1220 København K

Borgmesteren  
Lolland Kommune  
Jernbanegade 7  
3930 Maribo

Høringssvar

Femern Bælt (herunder, udvidelse af jernbanestrækning på tværs over Amager)

Komiteen har set på Trafikstyrelsens udsendte høringsmateriale om planerne, at udbygge jernbanestrækning til Femern Bælt.

En del af forslaget i høringsudsendelsen, er udvidelse af banestrækningen Øresundsbanen, delvis tværs over Amager mellem Kastrup og Tårnby, langs de eksisterende spor.

Forslaget indgår i Femern Bælt, er udsendt som en del af høringen om Femern Bælt, er groft oversigtligt behandlet i det følgende, sammen med landanlægget.

VVM Pligtig og SMV pligtig

Udbygningen af banen, er VVM pligtig og SMV pligtig.

Vedtagelse af forslaget skal ske ved vedtagelse af anlægslov i Folketinget efter VVM og SMV.

Ikke fuldt udnyttet bane

Banen er endnu ikke fuldt udnyttet, men delvis.

Togpassagerer har berettet, at det nærmere er reglen end undtagelsen, at tog ikke kan overholde køreplanen, og i mange tilfælde er togaflysninger sket. Årsagen er bl.a. problemer på svensk side. Og at flere passagerer skal mases ind i tog med for få siddepladser.

Trafikstyrelsen har ikke gjort noget for at få tog med flere siddepladser (lange tog) i større stil, og må formodes at få problemer, når Citytunnelen på svensk side tages i brug (stationen Triangeln, har for korte perroner i forhold til perronlængde på ikke svensk side).

Jernbanestrækningen er en del belastet af kørsel til klargøringsanlægget til tog på Den kunstige Halvø, og det er ikke umiddelbart muligt at fjerne tog til klargøring, idet anlægget udgør en investering på 300 mio. kr., og anden placering ikke umiddelbart kan udpeges.

Mulighed for kollision mellem to modgående tog

Kørsel på jernbanestrækningen besværliggøres af, at tog i retning mod Sverige, som ikke har ærinde på stationen i Lufthavnen (underjordiske), umiddelbart før indføring til station, skal skære modgående spor i niveau, hvorfor tog skal standse (tager tid at få et tog igang, herunder tunge godstog, og belaster banen).

Samtidig er der mulighed for kollision.

Øresundsforbindelsen blev advaret mod udformningen ved anlæg af Øresundsbanen, og en niveaufri skæring foreslået.

Banetrafikken er således generet.

Terrorangreb

Ved terrorangreb vil en sprængning af f.eks. et kemitog ved skæringer i niveau, sættes de eneste jernbanespor mellem det resterende Europa og nordlige Skandinavien ud af drift i evt. uge, og samtidig mere eller mindre, sætte Skandinaviens største Lufthavn ud af spillet.

Trafikken mellem de to store byer i Øresundsregionen, vil blive voldsomt generet og Tårnbymotorvejen må forventes spærret.

## Mindre risiko for kollision

Hvis der etableres en niveaufri skæring, vil banen kunne blive bedre udnyttet, og større sikkerhed vil være tillægsgevinst.

Det skønnes dog ikke umiddelbart, at den forbedrede udnyttelse vil være nok, til at imødegå den foreslåede udvidelse med spor ud for Lufthavnen, idet banen er belastet, hvorfor følgende foreslås.

## Udvidelse af banen 1

På Den kunstige Ø Peberholm i Øresund etableres 2 nye spor langs de eksisterende spor på en længde af ca. 4 km (størst mulig længde) med sporforbindelser flere steder til de eksisterende 2 spor, hvorved det er muligt at køre godstog til siden, med henblik på at blive overhalet af hurtigkørende tog.

Takket være flere sporforbindelser på hele strækningen, vil det være muligt for et bagved hurtigt kørende godstog, i forhold til et langsomt foran kørende, at overhale det, via sporforbindelser.

## Udvidelse på øen Amager 2

På strækningen efter banens i landføring på Amager ved Sorte Løbet, udbygges banen med 2 spor langs de eksisterende spor, og med flere sporforbindelser, hvorved langsomt kørende godstog kan køre til siden, for ikke at blokere for hurtigkørende tog.

Udbygningen kan ske til Ørestad.

## Udvidelse af banen 3

Er der behov for yderligere udbygning, kan det ske, ved at bane ændres ud for Lufthavnen.

Godsbane bruges som ny station forbi Hilton hotel, og den eksisterende underjordiske station nedlægges. Kræver, at der etableres 2 nye spor langs de eksisterende to godsspor med sporforbindelser til godssporene, og at der anlægges 2 perroner mellem de 4 spor.

Forbindelse til Lufthavnen kræver, at metroens ovenover beliggende bro, forsynes med trapper og elevatorer med til perroner, og evt. udvides i bredden.

Forslaget medfører, at der skal ske ombygning og udvidelse af banens underføring

af motorvejen til 2 spor, og at motorvejens vejbaner incl. nødspor (2,5 m) (mindste samlet bredde 10,5 m mellem autoværn) flyttes nordpå, for at skaffe plads til banen.

Det skønnes, at flytning af motorvejen ikke vil kræve ekspropriationer i nævneværdigt omfang.

Det forudsættes, at spor udvides mindst forbi Netto (runde bygning) ved Strandvejen, hvilket vil sige, at sporenes længde (nye spor) er mindst 1 km.

Skal der ske udvidelse af motorvejen til 6 spor plus nødspor (2,5m) frem til Strandvejen, ved en nordlig flytning, vil det kræve ekspropriationer på strækningen mellem jernbanens underføring af motorvej og Strandvej, og at vejbanebredde forøges til 14 m.

Ved bygning af bane var man ikke opmærksom på de gener en 2 sporet bane til Lufthavnen bevirkede. Flere gange har tog ikke kunne køre fra stationen, efter de er gået i stå, og det har bevirket store gener.

Stationen i Lufthavnen i Zurich blev udført med også kun 2 spor, men det er siden blevet ændret, således at stationen har 4 spor (her nævnt som forslag).

#### Udbygning af banen 4

Bane kan yderligere udbygges via 2 ekstra spor langs eksisterende spor fra udkørslen af Lufthavnen.

Forslaget indebærer, at banen på en mindst 2 km lang strækning fra mindst før Netto og frem til overdækningens støttemur op mod Amager Landevej bliver 4 spor. Hvis der anlægges en lokalstation ved banens underføring af Amager Landevej, vil det kræve mindst 1 perron (bedst med 2 perroner).

#### Udbygning af banen 5

Den tilbageblevne strækning vil stadig danne en forhindring for flere tog, hvorfor banen skal udvides til 4 spor tværs over Amager.

Det kræver, at mellem Ørestad og Tårnbyoverdækningens støttemur, skal den eksisterende bane udvides til 4 spor, hvilket der er plads til, idet kun 3 større ting vil kræve ombygning. Dels udvidelse af station Ørestad til 4 spor, og med to perroner. Banen er her forberedt til udbygning, i modsætning til udvidelse af bandedelen i overdækningen. Overdækningen, og flytning af højhus blok G Vinkelhusene. Hertil at banen, kunne føres under blok F, hvis ende ellers skal nedrives (mindre blok med ikke særligt mange lejligheder). Stationen Tårnby, udvides til 2 perroner, og 6 nedgange.

Hertil ombygning af diverse broer.



## Udbygning af banen 6

Yderligere udvidelse kan kun skabes ved, at der fra KBH H etableres 4 spor. Hvilket vil sige, at Sydhavns-gadetunnelen udvides til 4 spor, hvilket vil være en meget kostbar løsning.

En langt billigere løsning, vil være, at sporene forlægges fra nuværende, og føres tværs over golfbanen Vest for Bella Centret og over/under havnen ved Nokken og direkte indføres til KBH H.

Banen afkortes med omkring 1 km. Omend kurven tvinger farten lidt ned.

Nuværende godsforbindelse via godsshunten bibeholdes og tilslutning til forlagte spor til KBH K sker ud for golfbanen, via niveaufri skræring.

## Alternativ linieføring af København-Køge-Ringsted over Amager

En linieføring København-Køge-Ringsted via Avedøre Holme, vil mindske antallet af ekspropriationer og nedrivninger af ejendomme markant, og skabe baneforbindelse til Avedøre Holme, via linieføring over Amager langs Amagermotorvejen, og med tilslutning til enten Sydhavns-gadetunnelen eller via en bro/tunnel over/under havnen ved Nokken og direkte indføring til KBH H.

Sporforbindelser mellem øvrige sporanlæg og banen etableres ude af niveau, hvorved svenske godstog kan køre fra Ørestad, og direkte af den nye baneforbindelse til Køge-Ringsted udenom Ny Ellebjerg.

En station kan anlægges på Avedøre Holme.

Nedgravning og tunnellægning af banen i Valby behøves ikke.

Andre alternative linieføringer kan ske fra Avedøre Holme eller fra Amager til Køge Nord (dæmning).

Forslagene er fremlagt for Trafikstyrelsen, som har fravalgt forslaget, uden nogen videre forklaring, herunder ikke VVM behandlet, eller SMV behandlet forslagene.

Forslagene er tillige ikke omtalt i et fremlagt høringsmateriale, uagtet at det har store miljømæssige fordele, hvorfor befolkningen ikke har kunnet tage stilling til det.

I forbindelse med baneforslaget fra Trafikstyrelsen bemærkes, at det vil være et ultimativt krav, at der anlægges mindst 4 spor fra KBH H og til Ny Ellebjerg, hvis fremlagte høringsmateriale lægges til grund for linieføring København-Køge-Ringsted. Idet 2 spor reserveres til aflastning af spor mellem Hvidovre og KBH H (via Valby) og København-Køge-Ringsted spor skal føres til Ny Ellebjerg, hvor det er meningen, at spor skal udgå fra.

## Miljøbeskyttelse

Miljøbeskyttelse mod banestøj vil være påkrævet også ikke mindst på Amager i lighed med andre steder.

Og det vil sige overdækning af baneanlægget på strækningen mindst 100 m før baneanlægget passerer Oliefabriksvej og mindst 100 m efter betonmurs afslutning øst for overdækningen.

Øvrige strækning øst for overdækningens afslutning og frem til Lufthavnen skal også miljøbeskyttes mod banestøj.

Samme skal øvrige strækninger på Amager.

Grundvandsbeskyttelse er nødvendig, herunder mod indvinding af yderligere grundvand for at tørholde baneanlægget.

## For lille dimensioneret bane

Fra begyndelsen af planlægningen af Øresundsforbindelsen, har udgangspunktet været 2 jernbanespor over Øresund, men trafikken har nu et omfang, så banen er belastet, om ikke helt.

Spørgsmålet er i virkeligheden, om der fra begyndelsen burde være beregnet 4 jernbanespor mellem Lund-Malmø-København ?

Hvilket vil sige, at Øresundsbroen burde være bygget med 4 jernbanespor.

Øresundsbroen vil ikke kunne udvides med 2 spor til godstog.  
Broen vil formodenlig kolapse.

På svensk side udbygges banen til 4 spor mellem Lund-Malmø, og 4 spor fremføres tæt til Øresundsbroen.

Beboere i Tårnby gjorde under anlæggets bygning Øresundsforbindelsen bekendt med, at der ville være mange tog, men anlægget blev bygget med kun 2 spor.

Planlægningen af fremtidig banetrafik, er Trafikstyrelsens opgave.

En udbygning af banen tværs over Amager med tilhørende overdækning, og nye spor over Øresund, vil være betydeligt billigere end forbindelse over H-H med 4 spor og ny bane langs motorvejen, og ringgodsbane. Ringgodsbane vil kunne bruge som ringbane for S-tog.

Om banens videre føring fra Ringsted og til Fehmern Bælt bemærkes.

Banen forudsættes med mindst 2 spor frem til Fehmern Bælt, og ikke stop umiddelbart nogle km fra kyst med 2 spor.

Banen er i virkeligheden planlagt underdimensioneret, og burde være planlagt udbygget med mindst fire spor fra umiddelbart syd for Guldborgsund frem til Næstved.

Fra kysten forudsættes mindst 4 spor planlægningsmæssigt med arealerhvervelse, hvoraf mindst 2 spor bygges frem til Guldborgsund, over, og videre.

Begrundelse er problematikken af belastningen af Øresundsbanen, som skal udvides 10 år efter anlæggelse.

Eksisterende klapbro over Guldborgsund udvides til 4 spor, og forberedes til 6, uden at bro skal udvides.

Privatbanens spor forudsættes ført over bro på egne 2 spor, så tog ikke skal holde og afvente tog fra og til Fehmern Bælt, f.eks. gennemkørende godstog.

Omkostningerne til anlæg af 4 spor vil være betydeligt mindre, hvis udvidelse i forhold til de allerede nu planlagte, sker samtidig.

Planlægningsmæssigt bør banen bygges til højst mulig fart.

Fra Næstved udbygges bane i retning mod Køge til 2 spor, hvorved langsomme godstog kan køre til København via ny bane til Køge, og ikke genere passagertrafikken via Næstved-Roskilde.

Herved opnås bedre forbindelse mellem Køge og Næstved.

Miljøbeskyttelse skal ske med højere prioritet end Trafikstyrelsen lægger op til i KBH-Køge-Ringsted, hvor sikring af byen Københavns vand, ikke sker ved banens passage over og ved indvindingsområde, hvor banen nedgraves 2 m ifg. miljøredegørelse 5. Forurening har lettere ved at trænge ned til grundvandet.

Sikring er her bane bygget på en vandtæt konstruktion i beton, hvorved tabte kemikalier kan opsamles. Og banen ikke nedgraves.

Generelt har forslaget som Trafikstyrelsen har fremlagt den fejl, at det er for lille dimensioneret, og vil få år efter skulle udbygges med mia til følge, frem for ikke store beløb, hvis forudsigtelighed er planlagt.

F.eks. jernbanens tilslutning til land på Lolland kan kræve omfattende areal, hvis der skal bygges flere spor til hensætning af tog, f.eks. godstog, som skal ses efter inden/ fra passage af Fehmern Bælt. Samme passagertog for uønsket passagerer.

Hertil lokal station. Mange nye passagerer må forventes at komme til, som på Øresundsbanen.

Udbygning af privatbane

For at alle fordele bliver tillagt udbygning af bane til Femern Bælt, bør privatbane fra Nakskov udbygges flere km frem til syd for sundet, og føres over med 2 spor.

En øremærket pulje kun til udbygning til 2 spor (på helst hele strækningen) på 200 mio. kr. vil kunne give adskillige km og miljøbeskyttelse.

Et ikke særlig brugt tiltag, et omvendt udbud, med rådgivning, vil kunne presse og give mest mulig.

Banens nye spor bør overvejes at være samme slags som Øresundsforbindelsen.

Banen vil kunne nævne fordele og ulemper.

En særlig ting kunne være forberedelse af banen til el.

Ved at lægge pres på politikere, lykkedes det beboere i Tårnby at få Regeringen til at bygge overdækning af motorvej og bane.

Til overdækningen bevilgedes fra en særlig pulje, 300 mio. kr.

Overdækningen og tilhørende jord til beplantning, blev udført inden for rammen.

En formodning om at samme vil kunne ske på Sydhavsørene, om udbygning af bane, er ikke udelukket.

Udbygning kræver VVM og SMV.

Udbygning kræver ikke anlægslov, men lokalplan.

Høringssvar

Styrelsen skal ikke udlægge høringssvar på net.

Folketingsudvalgene – udlægning på net.

Tilsvarende Lollands Kommune.

Med venlig hilsen



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K.

VALBY LOKALUDVALG  
Valby Kulturhus, 1. sal  
Valgårdsvej 4-8  
2500 Valby

[www.valbylokaludvalg.kk.dk](http://www.valbylokaludvalg.kk.dk)

Att: Transportminister Lars Barfoed

## KØBENHAVN – RINGSTEDBANENS FORLØB GENNEM VALBY

12.11.2009

Kære Lars Barfoed,  
Valby Lokaludvalg takker for svaret på vores henvendelse af 7. oktober 2009.

Valby Lokaludvalg er, som tidligere nævnt, tilfreds med, at der nu er truffet beslutning om at udvide anlægsbudgettet således, at en nedgravning og overdækning af banestrækningen gennem Kulbanevejområdet realiseres.

Men den løsning, der i brevet skitseres af ministeren, mener vi ikke lever op til de løfter, der blev givet af de tilstedeværende Folketingspolitikere på mødet d. 24. september på Kulbanevej. På dette møde fremgik det, at Trafikudvalget ville arbejde på, at anlægge banen i niveau med det omkringliggende terræn på hele den omtalte strækning.

I den forbindelse omhandler det mest presserende problem fodboldklubben Rikkens fortsatte virke. Ud fra de oplysninger, Valby Lokaludvalg tidligere har fået i sagen, vil den løsning, Ministeren skitserer i svarbrevet af 9. november 2009, ikke muliggøre retablering af turneringsegne fodboldbaner, som fodboldklubben Rikken p.t. råder over, og som er meget væsentlige for fodboldklubbens virke. Kun en nedgravning i niveau på hele strækningen, vil være tilstrækkelig.

Endvidere vil Valby Lokaludvalg appellere til, at Ministeren sikrer, at der i baneløsningen ved Vigerslev Parken tages størst mulige hensyn til beboerne



i området, som i den senere tid har rejst bekymring for de voldsomme støjgener, der uundgåeligt vil være som følge af togtrafikken.

Valby Lokaludvalg ser frem til konkretiseringen af projektet hvor ovenstående forhold forventes at komme i betragtning.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Ejner Jensen'.

Ejner Jensen,  
Formand, Valby Lokaludvalg

P.s. Brevet sendes i kopi til medlemmerne af Folketingets Trafikudvalg.

**Fra:** Flemming Molin [mailto:fmj@webspeed.dk]

**Sendt:** 13. november 2009 08:04

**Til:** min@trm.dk; Nadia Amina Steen Steensen

**Cc:** Flemming Damgaard Larsen; Henriette Kjær; Jens Vibjerg; Kristian Pihl Lorentzen; Hans Chr. Schmidt; Karsten Nonbo; Kim Christiansen; Pia Adelsteen; Helge Adam Møller; Magnus Heunicke; Jens Christian Lund; Poul Andersen; Klaus Hækkerup; Pia Olsen Dyhr; Jesper Petersen; Johs. Poulsen; Per Clausen

**Emne:** Re: Ministerkommentar til henvendelse

Kære Lars Barfoed.

Tak for Deres brev af 4 november 2009

Vi er klar over, at de beregninger trafikstyrelsen har lavet er lavet i henhold til forskrifterne fra Miljøstyrelsen.

De vi sætter spørgsmål tegn ved er, at der er lavet faktiske målinger som ikke stemmer overens med Trafikstyrelsens beregninger, der er heller ikke taget hensyn til, hvordan det samlede støjbillede kommer til at se ud.

Der er idag mange borger i Karlsunde der ligger over 58 dB og vi frygter, at støjen vil stige, så det eneste vi ønsker er, at Trafikstyrelsen garantere at vi ikke stiger i støj, det vil sige, at støj niveauet ikke kommer over 58 dB, det burde ikke være et problem at give os denne garanti hvis Trafikstyrelsen er så sikker på de beregninger de har lavet.

Hvis Trafikstyrelsen ikke kan give os en garanti må det jo skyldes at de selv er usikre på deres beregninger, og derved har man jo givet Folketingets Trafikudvalg forkerte oplysninger.

Vi ser frem til, at modtage en garanti fra Trafikstyrelsen

Med venlig hilsen

Flemming Molin

Formand

Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Karlsunde (SGK)

----- Original Message

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 4. november 2009  
Dok.id 917981  
J. nr. 004 - u18 - 1315

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 15. oktober 2009 stillet mig følgende spørgsmål 35 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 35:**

”Ministeren bedes kommentere henvendelse af 13. oktober 2009 fra Flemming Molin, Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Karlslunde vedr. støj og støjberegninger i forbindelse med København-Ringsted projektet, jf. TRU alm. del - bilag 34.”

**Svar:**

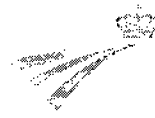
Der er i henvendelsen fra sammenslutningen af Grundejerforeninger i Karlslunde fremsat tvivl om resultaterne af de støjberegninger, Trafikstyrelsen har gennemført i forbindelse med undersøgelserne af Nybygningsløsningen København – Ringsted, og som der med aftalen af 22. oktober er truffet politisk beslutning om at gennemføre.

Trafikstyrelsens beregninger er gennemført i henhold til forskrifter fra Miljøstyrelsen, ligesom vurderingen af det samlede støjbidrag fra en kommende jernbane og fra motorvejen er sket ud fra gældende praksis og aftale med Miljøstyrelsen. Alle de omtalte undersøgelser er baseret på beregninger.

I henvendelsen ønskes en garanti for, at det ”samlede støjbillede ikke stiger” som følge af etableringen af Nybygningsløsningen. Hertil bemærkes, at Trafikstyrelsen i forbindelse med undersøgelserne har oplyst, at støjen fra de enkelte togpassager vil kunne høres i omgivelserne og dermed medføre et ændret støjbillede.

Men den gennemsnitlige støjbelastning vil kun blive øget marginalt som følge af trafikken på en ny bane. Dette fremgår af høringsudgaven af miljøredegørelse fra september 2008 hæfte 11, s. 16-17 og i miljøredegørelsen fra september 2009 hæfte 6, s. 18-19.





Der vil blive opsat støjskærme langs jernbanen efter gældende kriterier, men beregningerne viser, at de ikke vil have nogen effekt for den samlede gennemsnitlige støjbelastning i området. I henhold til reglerne skal der dog ikke opsættes støjskærme langs den pågældende strækning ved Karlslunde.

Side 2/2

Med venlig hilsen

Lars Barfoed



Borgmesteren  
Rådhuset  
Hvidovrøvej 278  
2650 Hvidovre

Brevnr.: 709387  
Sagsnr.: 48299

21 DEC. 2009

Folketingets Trafikudvalg  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

### Invitation til møde med Hvidovre Kommunalbestyrelse om konsekvenserne ved etableringen af København-Ringstedbanen gennem Hvidovre

Med regeringens trafikaftale med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance af 22. oktober 2009 om etablering af en ny jernbane fra København til Ringsted, blandt andet gennem Hvidovre Kommune, er der sat midlertidigt punktum for de sidste 10-15 års diskussion om udvidelse af jernbanekapaciteten til Ringsted.

Hvidovre Kommunalbestyrelse er imidlertid skuffede over, at ingen af kommunens forslag til minimering af miljøkonsekvenserne er blevet indarbejdet i beslutningen. Her tænkes især på løsningsmodellen "Smaller motorvej i Hvidovre" og tilvalgsmuligheden "Overdækning af Holbækmotorvejen og jernbanen i Hvidovre".

Kommunalbestyrelsen vil derfor gerne invitere Trafikudvalget sammen med trafikministeren til en drøftelse af jernbanens konsekvenser for borgerne langs linieføringen gennem Hvidovre Kommune.

Vi tillader os at foreslå et sådant møde til afholdelse enten den 27. januar eller den 23. februar 2010, kl. 15.30 – 17.00 i Byrådssalen på Hvidovre Rådhus.

Af hensyn til forberedelsen af mødet vil vi bede om en tilbagemelding om udvalget vil deltage i mødet, hvilken dag udvalget foretrækker og hvor mange der ønsker at deltage.

Jeg har d.d. også sendt en invitation til trafikminister Lars Barfoed.

Med venlig hilsen

  
Helle Adelborg  
fung. borgmester

## EN BEDRE BANE

### Overdæk jernbanen København-Ringsted i tæt bebyggede boligområder

#### Vi er

- En samling af boligforeninger fra Valby og Hvidovre, der står til at blive naboer til den kommende jernbaneforbindelse København-Ringsted.
- Repræsentanter for 1.515 husstande i vores grundejer-, andels- og lejerforeninger.
- Repræsentanter for over 6.100 borgere i lokalområdet, der gennem underskriftsindsamlingen *Overdæk Ringstedbanen i tæt bebygget område* ønsker jernbanen nedgravet og overdækket.

#### Vore hovedsynspunkter

- Vi er tilhængere af, at der anlægges en ny jernbane, men modstandere af at jernbanen anlægges i åbent terræn gennem tæt bebyggede storbyområder.
- Vi ønsker at jernbanen bliver fuldt nedgravet og overdækket (cut and cover) på hele strækningen langs Kulbanevej, gennem Vigerslevparken, langs Vigerslev Allé og langs Allingvej – indtil Avedøre Havnevej. De samfundsøkonomiske fordele ved Nybygningsløsningen berettiger meromkostningen ved at lave tunnelløsninger i lokalområdet, specielt fordi tilbagebetalingsperioden er meget lang.
- Ved arealreservationen fra oktober 2003 har Folketinget og Trafikstyrelsen stillet områdets beboere en tunnelløsning i udsigt. Det er grundlaget, hvorpå borgerne siden da har bosat sig i området, herunder grundlaget for boligkøb.
- Hvis jernbanen anlægges som planlagt i åbent terræn i et i forvejen trafikbelastet område, vil den øgede partikelforurening umuliggøre brug af dieseltog (f.eks. IC4) på den nye bane, fordi grænseværdierne vil blive overskredet. Der ville i så fald opstå en situation, hvor banens naboer er berettigede til at sagsøge myndighederne, jf. EF-domstolens dom C237/07 af 25. juli 2008.

#### Vi påpeger flg. problemer for vore boligområder ved jernbanen i dens nuværende form

- Støj- og partikelforureningen i området – som i forvejen er stor, og som beviseligt gør folk syge – vil blive forøget, specielt fordi banen flere steder skal ind og ud ad tunnelmundinger.
- Lerknolden, der er et vigtigt – og fredet – rekreativt område for vores beboere og en del af Vigerslevparkens samlede forløb fra Damhussøen til Gl. Køge Landevej, forsvinder som parkområde.
- Områdets andels- og ejerboliger vil permanent miste værdi, da anlægsfase- og banestøj ikke kompenseres af efterfølgende fordele ved jernbanen i form af f.eks. stationer eller støjvolde mod motorvejen. Herved risikerer beboerne enten stavnsbinding eller store økonomiske tab, specielt hvis man har optaget SDO-lån, ligesom områdets ejendomsskatteprovenu – og dermed kommunernes økonomi – forringes.
- Områdets lejerboliger bliver mindre attraktive, hvorved foreningerne frygter, at områdernes ressourcestærke borgere flytter væk.
- Det bliver umuligt at retablere boldbaner o. lign. i deres nuværende form langs Kulbanevej, da banen ikke er fuldt nedgravet, og der derfor bliver en 2 meter høj vold over banen. Banen har således oplaget barriere-effekter, specielt i Valby.

- Den bevaringsværdige Finneby bliver ødelagt.
- Vigerslev Allé hæves meget i forhold til det nuværende niveau, specielt ved andelsboligforeningen Thorvaldsminde.

### **Vi påpeger flg. fordele ved en dybere cut-and-cover-løsning**

- Der kan skabes et sammenhængende grønt område oven på banen, som kan forbinde Vigerslevparken med Kulbanevej og området ved Ny Ellebjerg.
- Støj- og partikelforureningen forhindres for mange tusind borgere.
- De rekreative områder kan bevares og forbedres: Både Vigerslevparken og boldbanerne langs Kulbanevej. Lerknolden kan evt. ommodelleres til et endnu bedre grønt område.
- Det bliver lettere at kontrollere forureningen i de beboede områder, når banen er tunnellagt, og partikelforureningen ved tunnelmundingerne minimeres.
- Områdets boliger vil undgå økonomiske tab.
- Vigerslevvej, Hvidovrevej og Vigerslev Allé skal ikke hæves, sidstnævnte til fordel for bl.a. andelsboligforeningen Thorvaldsminde.
- Overskudsjord kan benyttes til støjvolde langs Holbæk-motorvejen.

En rådgiverrapport, som beboerne har været med til at bekoste, og som nærmere skitserer mulighederne, herunder økonomiske overslag og mulige visioner for et sammenhængende grønt område gennem Vigerslev og Valby, vil snarligst tilgå Trafikudvalget fra Valby Lokaludvalg. Vi beder om at Trafikudvalget vil være lydhøre over for de løsninger, der skitseres.

### **Venlig hilsen**

### **Beboernetværket EN BEDRE BANE**

Ejerforeningen Centerparken, Centerparken / Kulbanevej i Valby  
Lejerforeningen Henriksgården, Vigerslevvænge / Kulbanevej i Valby  
Lejerforeningen Oasen, Finnebyen, Kulbanevej i Valby  
Andelsboligforeningen Store Vigerslevgaard, Gårdstedet / Vigerslevvej / Vigerslev Allé i Valby  
Andelsboligforeningen Solkrogen, Vigerslev Allé i Hvidovre  
Andelsboligforeningen Thorvaldsminde, Vigerslev Allé i Hvidovre  
Grundejerforeningen Skellet, M. Bechs Allé m.v. i Hvidovre  
Grundejerforeningen Baunebakkegård, Allingvej m.v. i Hvidovre  
Grundejerforeningen Klardam Øst, Klardam m.v. i Hvidovre  
Grundejerforeningen Baunebakken, Allingvej m.v. i Hvidovre

som ved foretrædet for Trafikudvalget repræsenteres af



**Anders Jacobsen**

Andelsboligforeningen  
Store Vigerslevgaard



**Christian Wittrock**

Andelsboligforeningen  
Thorvaldsminde



**Nicolai Guido Klausen**

Grundejerforeningen  
Baunebakkegård

## Andragende til Folketingets Trafikudvalg fra Beboernetværket EN BEDRE BANE, 14. januar 2010

### Introduktion

Vi er her i håb om at kunne påvirke jer til ved anlæggelsen af København-Ringsted-banen at lave en cut-and-cover-løsning på hele strækningen i de tæt bebyggede områder i Valby og Hvidovre fra Kulbanevej til Avedøre Havnevej, og altså ikke kun langs dele af Kulbanevej og en del af Vigerslev Allé og Allingvej.

Vi kalder os *En Bedre Bane* for at signalere at vi hilser banen velkommen, men mener at der findes en *bedre* løsning end den planlagte. Vi repræsenterer 10 boligforeninger langs den berørte strækning, i alt 1.515 husstande, og taler derudover til jer i dag på vegne af ca. 6.200 borgere der med deres underskrift har støttet kravet om at banen bør overdækkes. Vi repræsenterer både lejere, andelshavere og boligejere, herunder mange mennesker, der normalt ikke engagerer sig i lokale forhold eller politik generelt.

Vi er Anders Jacobsen, formand i andelsboligforeningen Store Vigerslevgaard i Valby; Christian Wittrock, bestyrelsesmedlem i andelsboligforeningen Thorvaldsminde ved Vigerslev Allé, og Nicolai Guido Klausen, der repræsenterer grundejerforeningen Baunebakkegård på Allingvej i Hvidovre.

### Arealreservationen fra 2003

Vi vil først henlede jeres opmærksomhed på Arealreservationen til Nybygningsløsningen. En arealreservation som Folketinget vedtog d. 7. juni 2001 (Lov nr. 497) for at fjerne den usikkerhed der i årevis havde hersket i lokalområdet, specielt for boligejerne. Trafikstyrelsen udsendte på den baggrund d. 20. oktober 2003 et notat der i flg. styrelsen selv fortsat er gyldigt.

Notatet blev bl.a. udsendt til 300 grundejere og offentliggjort på styrelsens internetsider, og borgerne blev krystalklart stillet en tunnelloøsning i udsigt. Vi citerer fra notatet: "Fra Vigers-

lev Station føres banen i en tunnel langs Kulbanevej og gennem Vigerslevparken og videre herfra under og langs sydsiden af Holbækmotorvejen frem til Avedøre Havnevej, hvor banen stadig i en tunnel føres frem til Brøndbyøstervej.”

Selve de reserverede arealer berører kun relativt få ejendomme, men anlæggelsen af en ny jernbane til gods- og fjerntrafik har altså stor betydning for hele nærområdet. Arealreservationen er det grundlag hvorpå der er foretaget boligkøb i området, også på arealer der ikke direkte blev reserveret. Det er det grundlag hvorpå kommunerne har disponeret i området. Når det nu foreslås at anlægge jernbanen i åbent terræn på store dele af strækningen, er det en fundamental ændring af dette grundlag. Områdets beboere er blevet stillet en tunnelløsning i udsigt, og det er efter en sådan at de har disponeret.

Nu kan de så se frem til et klækkeligt værditab på deres ejendom. Langs Allingvej anslår ejendomsmæglere i området at der vil være tale om tab på ca. ½ million kr. på et gennemsnitligt parcelhus. I andelsboligforeningen Thorvaldsminde – der til nye andelshavere, som de skulle, har oplyst om den nye bane i tunnel på ”den anden side” af motorvejen – er lejlighederne i dag nærmest usælgelige, fordi den faktiske bane kommer 6-8 meter fra boligblokkene, endda efter at de er skåret over og delvist er eksproprieret.

Vi er udmærket klar over at det koster selvfølgelig ekstra at anlægge en cut-and-cover på hele strækningen, og en halv milliard er jo mange penge sidst på måneden. Men de besparelser staten opnår i anlægsfasen ved en bygge banen oven på jorden, slår igennem som værditab i lokalområdet, der formentlig samlet set langt overgår de statslige besparelser. Og ekstraudgiften til overdækningen skal jo ses i forhold til en meget lang afskrivningsperiode.

### **Støj, vibrationer og luftforurening**

Vi vil også gerne benytte lejligheden til at bringe fokus på forureningsproblemer i vores tæt beboede områder. Allerede i dag kommer der en stor forurening fra Holbæk-motorvejen, og med et stort antal tog vil denne forurening blive betydeligt større. Dieseltog vil udsende et højt niveau af partikler direkte ud i det tæt beboede område fra Kulbanevej til Avedøre Havnevej. Og her er især svovlpartiklerne særlig sundhedsskadelige. Togene vil accelere-

re på vej ud af byen, hvilket vil udsende skyer af udstødningsgasser. På vej ind mod byen vil togene bremse op med bremsestøv til følge.

Ud over luftforureningen er der i dag et højt støjniveau fra motorvejen. Med den fremsatte løsningsmodel, vil denne støj blive øget signifikant i det område hvor der bor flest mennesker, fordi banen kommer til at løbe blotlagt i Vigerslevparken og ved Vigerslev Allé og Allingvej. Togene vil derved give en meget stor støjbelastning for mange mennesker. På vej ud af byen vil der komme bl.a. lavfrekvente lyde, og på vej ind mod byen vil togene udsende høje bremselyde. Netop de lavfrekvente og de højfrekvente lyde er dokumenteret til at være mere skadelige end andre frekvenser, og det kan give alle beboere i området et forøget sygefravær pga. stress-relaterede sygdomme. De støjberegninger som er foretaget tager ikke højde for støjens frekvensspektrum. Støjdæmpningen er desuden beregnet ud fra de maksimale støjgrænser (64dB) og det planlagte antal tog. Det vil således ikke være muligt at benytte flere tog, ændre på sammensætningen af togtyper eller sende flere tog om aftenen/natten, uden at grænserne overskrides.

En tunnelføring over hele strækningen fra Kulbanevej til Avedøre Havnevej vil fuldstændig eliminere støj fra togene. Dette vil være en meget stor fordel for de mange beboere langs banen. Især med tanke på den store forøgelse af togtrafikken, som må forventes i forbindelse med åbningen af Femern-forbindelsen. Med en tunnel vil det også være muligt at begrænse luftforureningen fra togene i de tæt beboede områder, og evt. flytte den ud på den anden side af Avedøre Havnevej, hvor der ikke bor så mange mennesker. Derved risikeres der ikke problemer iht. EU direktiver (96/62 og 99/30), hvor myndighederne kan blive pålagt at skride ind overfor en forurening (jf. EF-domstolens dom C237/07).

Et andet problem er strukturlyde og rystelser fra tog og især godstog. Dette kan løses ved hjælp af et fjederdæmpningssystem af sporene. Oprindeligt var Thorvaldsminde blevet lovet, at et sådant system skulle benyttes over hele strækningen ved Thorvaldsminde, men i lovforslaget nævnes systemet nu kun for 3 af de 4 boligblokke. Det vil i praksis betyde at en ekspropriation af yderligere 9 lejligheder i Thorvaldsminde vil være påkrævet. Dette er ikke nævnt i lovforslaget. Samme problem gør sig gældende ved den bevaringsværdige Finneby, hvor 7 huse skal rives ned fordi man ikke ønsker at bruge fjederdæmpningssystemet her. Ej heller nævnes noget om boligerne Vigerslev Alle 396+400 som også ligger for tæt på banen ifm. rystelser.

## Helhedsperspektiver for lokalområdet

Langt de fleste negative konsekvenser kan elimineres, og nogen steder kan etableringen af banen i en fuld cut-and-cover ligefrem bidrage positivt til lokalmiljøet. Flere af boldbanerne på Kulbanevej kan genetableres, hvis der anlægges en jernbane der stikker dybere. Hellere at der bliver spillet fodbold end brændt biler af... Lerknolden vil – ved en fuld nedgravning og overdækning af jernbanen – ikke få en kraftig barriere-effekt, der i høj grad vil reducere hele Vigerslevparkens værdi som et grønt område for løbere, hundeluffere, søndagsture og daglig transport for mange. En remodellering efter etableringen vil kunne øge værdien af Vigerslevparken.

På samme måde som Ørsted-parken i København i sin tid blev anlagt oven på jernbanen, kan der etableres parkarealer oven på overdækningen. En grøn sti, som den der passerer gennem Frederiksberg, vil kunne løbe fra Avedøre Havnevej til Grønttorvet, hvor Københavns Kommune har mange kreative planer. Et nyt grønt bælte til rekreative udfoldelser vil være med til at skabe glæde for naboerne – i stedet for modstand.

Det enorme tab af ejendomsværdi vil blive kraftigt reduceret, nogle vil måske ligefrem få en øget værdi, hvis overskudsjorden deponeres som støjvold mod motorvejen i modsætning til den planlagte løsning, hvor de støjdæmpende tiltag er fjernet. Langt færre vil blive tvunget ud i økonomisk ruin grundet fald i ejendomsværdien. Særligt dem med SDO-lån er udsat, da deres lån skal holde sig inden for 80% af værdien gennem hele lånets løbetid. Kommunernes skatteprovenu vil ikke falde som resultat af faldende ejendomsværdi, enkelte steder vil der måske ligefrem være en stigning. Et mere attraktivt lokalmiljø med grønne områder kan forhindre at de ressourcestærke beboere vil fraflytte området. Vedligeholdelsen af jernbanen vil blive mindre, da elementerne ikke vil blive udsat for klimaet. Og ved f.eks. en total ekspropriation af Thorvaldsminde opstår der en mulighed for at anlægge en station under jorden på netop dette sted, hvor Vigerslev Allé har kapaciteten til at bære busserne der skal føde stationen. Desuden vil den ligge tæt nok på Hvidovre Hospital til, at den vil kunne understøtte den planlagte udvidelse af dette. Kunne man forstille sig etableringen af en metro-cityring i åbent landskab gennem Frederiksberg Have for at spare på anlægsomkostningerne? – Nej vel. Men det er sådan en løsning man har valgt i vores nærområde, bare med meget tungere og hurtigere tog.



## Afslutning

Vi vil, så snart ministeren er klar til det, overrække ham de 6.200 underskrifter der støtter vores sag, og vi vil sammen med Valby Lokaludvalg fremsende udvalget en rådgiverrapport, der nærmere beskriver økonomi og visioner for en bedre bane. Vi beder om at I lytter til de forslag I vil modtage.

Hvad er det så vi beder om? – En dybere nedgravning langs Kulbanevej, så overdækningen kommer i niveau med terrænet, som beboerne blev stillet det i udsigt ved mødet i cirkestellet i september. En fortsættelse af cut-and-cover-anlægget gennem Vigerslevparken, så de rekreative områder bevares. En dybere nedgravning under Vigerslev Allé og en overdækning af banegraven langs Allingvej frem til Avedøre Havnevej.

Det er dét vi på vegne af over 6.000 borgere i banens nærområde beder jer om at gennemføre. Hvis I gør det, lever I op til den tunnellsøsnung som banens naboer blev stillet i udsigt i arealreservationen; I sikrer at man kan begrænse støj- og partikelforureningen; og I sikrer at der kan ske et reelt kvartersløft i Valby og Hvidovre. Det vil da ikke være så ringe endda.

Tak for jeres opmærksomhed.

Angående Nybaneløsningen.

Sammenslutningen af beboere langs Nybanen holdt møde d. 03-01-10, hvor vi bl.a. drøftede udkastet til forslag om Lov om anlæg af en jernbanestrækning København – Ringsted over Køge, med høringsfrist d. 22. januar 2010.

Ud fra høringslisten har vi bemærket at beboere, der ligger klods op af banen ikke berettiget til, at sende høringsvar. Det undrer os ganske meget, da netop beboere fra de berørte områder i henhold til forvaltningsloven, sædvanligvis har krav på et blive hørt. Hvidovre kommune er derimod berettiget. Vi vil derfor anmode om at Hvidovre kommune medtager Andelsboligforeningen Thorvaldsminde's ønsker og krav i det høringsvar, som kommunen indsender vedr. Ringstedbanen.

Vi har på de såkaldte "dialogmøder" med trafikstyrelsen, drøftet vores bekymring og skepsis til de gener vi vil få, både i anlægsperioden og ikke mindst i driften mht. vibrationer og strukturlyd. Det har været meget vanskeligt, at få Trafikstyrelsens beregninger og først på det sidste møde, vi holdt med Trafikstyrelsen, kom de frem med et forslag om en fjedreløsning, som en repræsentant for COWI fremviste. Dette blev fulgt op med et tilbud om at besigtige tilsvarende anlæg i Berlin, som dog kun meget vanskeligt kan sammenlignes med Thorvaldsminde's. Dette beror på konstruktionen af de omkringliggende bygninger, som er usammenlignelig.

I forslaget til anlægslov står der på side 18

På en kort strækning i Hvidovre, hvor jernbanen passerer en andelsboligforening, monteres et vibrationsabsorberende fjedersystem under skinnerne ud for de tre nærmest liggende boligblokke. Herved begrænses indgrebet i ejendommene.

Det er en direkte tilsidesættelse af Trafikstyrelsens /COWI's egne beregninger.

I den endelige Miljøredegørelse – hæfte 6 (september 2009) skrives der på side 29 øverst: "Ved andelsboligforeningen Thorvaldsminde etableres der en fjedre - konstruktion på en ca. 250 m strækning som en del af den projekterede løsning. Det vil betyde, at ingen af de tilbageblevne boliger i foreningen vil blive belastet med vibrationer over grænseværdierne på 75 dB."

I Trafikstyrelsens udgivne notat om Thorvaldsminde (september 2009) står der på side 4, under punktet Vibrationer:

"Hvis banen anlægges uden vibrationsdæmpende foranstaltninger, vil vibrationsniveauet overstige den vejledende grænseværdi indtil 20 m fra midten af nærmeste spor."

Anlægges banen uden brug af et sådant fjedresystem over en strækning på 250m, vil det ikke være muligt at møde de gældende lovkrav omkring støj og vibrationer for alle Thorvaldsminde's boligblokke. Det vil betyde, at 48 lejligheder skal nedrives, og ni lejligheder skal ombygges. De 3 blokke IV, V og VI beliggende tættest på Hvidovrevej vil således også blive berørt af banen, så det også der bliver nødvendigt at ekspropriere lejligheder.

Medarbejder Jens Schelde fra Teknik- og Miljøafdelingen i Hvidovre kommune har deltaget i møderne. Han må have COWI's papirer over deres beregninger for vibrationer fra d. 24-04-09. I disse papirer på side 6 er der et skema over estimeret uden dæmpning af spor. Det viser at samtlige A opgange i Thorvaldsminde befinder sig betydeligt mindre end 20 m fra nærmeste spor:

386A og 390A = 8 m. 392A = 12m. 394A = 10 m.

Skemaet viser også, at grænseværdierne for vibrationer overskrides ud for alle A- opgange, såfremt der ikke benyttes en løsning som fjedresystemet.

Trafikstyrelsen har selv lavet beregninger på vibrationer i etageejendomme i forbindelse med udbygningen af Nordvestbanen. ( Trafikstyrelsens side over projekter. Fagnotat om vibrationer i driftfasen. Side 8, punkt 3. Metode til undersøgelse).

På grundlag af de undersøgelser, Lydteknisk Institut har foretaget, kan fremdrages

nogle generelle forhold:

- Bygninger med kælder har generelt et lavere vibrationsniveau end bygninger med gulv på jord.
- De laveste vibrationsniveauer er observeret på gulve af beton og tilsvarende stive konstruktioner, omkring 0 til 7 dB højere vibrationsniveau end i jorden udenfor.
- Gulve på træbjælkelag af traditionel konstruktion (60-90 cm mellem bjælkerne, frit spænd 3-4 meter) bevirker en betydelig forstærkning af vibrationsniveauet, typisk mellem 5 og 10 dB højere vibrationsniveau end i jorden udenfor. På gulve på træbjælkelag på 1. sal er der observeret op til 15 dB højere niveauer end i jorden.

Thorvaldsminde bygninger er konstrueret med træbjælkelag og har kun et mindre fundament. Bygninger er således ikke af en stiv konstruktion, og dermed vil bygninger i Thorvaldsminde forstærke stukturlyde og rystelser.

Skemaet fra COMI er beregningerne er lavet ud fra en fart på henholdsvis 140 km/t for passagertog og 108 km/t for godstog. I udkastet til anlægslov nævnes en max fart på 250 km/t. Betyder det at togene vil komme til, at køre hurtigere forbi os end i COWI's beregninger? Her tænker vi eks. på tog der kommer fra Sverige. Ved højere hastighed vil rystelser og strukturyde blive kraftigere end hvad Trafikstyrelsen har ladet indgå i deres beregninger. Derfor er det nødvendigt at fremsætte krav om nye beregninger, for vurdering om en fjedreløsning vil kunne give en tilstrækkelig dæmpning. Dette kan eventuelt sammenholdes med et krav en hastighedsregulering på den pågældende strækning.

#### I anlægsfasen

I udkast til anlægslov står der på side 26. Støj og vibrationer 8.3.1 står der:

Hvor anlægsarbejderne gennemføres i nærheden af beboelse, varsles der særskilt om støjende arbejde. I særlige tilfælde kan berørte naboer tilbydes midlertidigt ophold uden for egen adresse, f.eks. naboer til byggepladser, hvor soveværelset vender ud til byggepladsen og som derfor ikke kan få tilstrækkeligt nattero, naboer der har aften/natarbejde og som skal sove om dagen, eller naboer som har arbejdsplads hjemme og generes af støj og/eller vibrationer.

Thorvaldsminde ligger på tværs af anlægsarbejdet. Vi har derfor ingen værelser der vender væk fra støjen. Alle i beboelsen vil blive berørt.

Særligt støjende arbejde vil forekomme, når der eksempelvis visse steder foretages ramning af spunsvægge med rambuk. Disse gener vil normalt kun forekomme i begrænsede perioder for den enkelte nabo, idet arbejdsstedet løbende flyttes.

I papirer fra COWI (power point) er den kritiske afstand ca. 110 m ved rammet spuns for boliger.

Forgravet spuns er den mindst belastende - kritisk afstand ca. 21 m. Blok 4 befinder sig 3,05 m fra tunnelvæg/sekstanspæle.

(Se Trafikstyrelsens tegninger over projektet ved Thorvaldsminde).

Imidlertid betyder hensynet til opretholdelse af togtrafikken, at der også skal arbejdes i aften- og nattetimer. Sent arbejde vil primært forekomme, hvor den nye jernbane skal tilsluttes den eksisterende jernbane - ved Ny Ellebjerg, Ølsemagle, Fjællebro-Ringsted og hvor større broer over veje skal ombygges.

Kan i kræve at der skal foranstalles særlig støjforanstaltninger?

På side 11 står der

På strækningen langs Holbækmotorvejen placeres jernbanen i en gravet tunnel, og et stykke af Vigerslev Allé bliver retableret oven på tunnelen.

I Trafikstyrelsens notat om Thorvaldsminde står der under Arbejdsgruppens arbejde:

Status i projektet er, at Vigerslev allé ved Hvidovregade vil være ca. 1,5 m over nuværende terræn, hvorefter den i vestlig retning falder til det nuværende niveau mellem blok 1 og 2. Desuden vil der ske mindre justeringer af vejens kurve.

Vi vil gerne gøre indsigelser mod at Vigerslev allé hæves over terræn.

- Det vil betyde at beboerne yderligere vil blive belastet af vejstøj
- at beboer i de nederste lejligheder vil få yderligere gener, når bilister kan kigge lige ind i deres lejligheder
- at Thorvaldsminde ikke vil kunne anvende udendørsarealerne uden betydelige støjgener.

Vi mener det er vigtigt at Hvidovre kommune opponerer imod dette, da I sikkert bare vil få et svar om at det er Hvidovre kommune der skal foranstalte støjafskærmning, idet det er en lokalvej. Dvs. en udgift til kommunen.

I udkastet side 17 står der om CO2 at udledning vil blive reduceret.

For Thorvaldsminde vil det betyde forøget forurening.

I forvejen er vi generet af støj og luftforurening fra motorvejen, som i dag overskrider grænseværdierne. Såfremt der er tale om en luftkanal ved Thorvaldsminde, vil det betyde at vi bliver yderligere belastet af sodpartikler og svovlpartikler fra dieseltogene, som de seneste undersøgelser viser er mere farlige end dieselpartikler fra bilparken. Dertil vil vi yderligere vil blive generet af luftforurening fra motorvejen, når den hvirvles op i forbindelse med tog, der henholdsvis kører ind og ud af tunnelen i høj fart.

Svovlpartikler er langt farligere end CO2.

Derfor må man rettelig kunne fremsætte et ultimativt krav om at alle dieseltog skal køre på svovlfri diesel og have monteret partikeelfiltre. Dertil kommer at det skal være et krav at der foretages en analyse vedrørende luftforurening, for at klarlægge om bebyggelsen Thorvaldsminde vil blive uegnet som bolig.

Uddrag fra Thorvaldsmindes brev til trafikordfører: (se vedhæftet fil)

I de seneste dokumenter fra TS vedrørende anlægningen figurerer der pludselig en total ekspropriation mellem Vigerslev Alle 392 og 394 (blok 3 og 4). Helt op ad nr. 392 er der pludselig en lille firkant tegnet ind. På intet tidspunkt er en sådan ekspropriation blevet taget op på dialogmøderne eller på nogen måde behandlet. Vi er kun blevet informeret om ekspropriation af lejligheder og en eventuel nedrivning af dele af foreningens bygninger. Det er måske også noget der ikke skal oplyses, hvis der ikke bliver stillet de rigtige spørgsmål? Vi overvejer, om det kan være udluftningskanaler, der skal lede luft ud fra tunnelen, luft som måske er forurennet eller på anden måde indebærer lugt, støvgener eller forurening. Vi finder det en uacceptabel opførsel over for borgerne, når vigtige oplysninger udelades.

Alt i alt indikerer ovenstående argumenter, at Nybanen er projekteret alt, alt for tæt på Thorvaldsminde.

Har Teknik- og Miljøafdelingen ikke de henviste papirer angående målinger m.m. kommer vi gerne forbi med relevant materialer.

Vi har ikke peget på en overdækning af motorvej, fordi vi igennem dialogmøderne og i Høringsvaret gentagende gange fået at vide, at det intet har med dette projekt at gøre. Derfor har vi sammen med grundejerforeningerne på Allingevej, andelsboligforeninger, lejerboliger, Valby Lokaludvalg og Enhedslisten forsøgt, at påvirke politikkerne på Christiansborg til en overdækning af jernbanen, tæt på beboelse. Vi kan henvise til hjemmesiden <http://enbedrebane.dk>.

Vi er i færd med at rejse økonomiske midler sammen med Valby Lokaludvalg til eksternt faglig bistand fra Sverige. Der er møde på Valby Kulturhus onsdag d. 6-01-10 kl. 16.00 i lokaludvalgets lokaler på 1 sal.

Vi har drøftet argumenter der vil komme til at berøre hele Hvidovre kommune.

- Øget luftforurening og støjbekæmpelse, vil give flere helbredsrelaterede sygdomme = øget sundhedsudgifter
- Faldende ejendomsvurdering = faldende skattegrundlag. Eks. har en grundejer fået at vide af en ejendomsmægler at huset vil blive vurderet 500.000 lavere pga. jernbanen, uden hensyntagen til de generelt faldende boligpriser.
- Thorvaldsminde ved pt. ikke hvilken indflydelse projektet vil komme til at koste os, men pt. er folk stavnsbundne. De kan ikke sælge. Derfor betyder det også noget for Hvidovre kommune, at der ikke sker en løbende udskiftning af beboersammensætningen og tilgang til kommunens ejerboliger fra Thorvaldsminde.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen Thorvaldsminde

Adelgade 13  
1304 Kbh. K  
Telefon 7226 7000  
Fax 7226 7070  
areal@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

## **Notat om baggrunden for og betydningen af arealreservation til en eventuel ny jernbane mellem København og Ringsted over Køge**

Notat  
Journal 314-1  
Oktober 2003

### **Hvad er baggrunden for arealreservationerne?**

Jernbanen mellem København og Ringsted er den mest trafikerede jernbanestrækning i Danmark. Da kapaciteten på strækningen udnyttes i meget stor grad, giver det begrænsninger for den videre udvikling af jernbanetrafikken. I 1997 vedtog Folketinget derfor i lov nr. 343 af 20. maj 1997 om projektering af jernbaneanlæg København - Ringsted, at en større udbygning af strækningen skulle undersøges nærmere.

I perioden 1997 - 1999 blev der gennemført undersøgelser for anlæg af en ny jernbane med tre forskellige mulige placeringer i brede tracéer på strækningen København - Ringsted. Det drejer sig om Udbygningsløsningen, Nybygningsløsningen og den såkaldte Kombinationsløsning. Desuden blev der i 1998 afholdt to offentlige høringer om projektet.

Den eksisterende jernbane kan med visse forbedringer klare jernbanetrafikken i de kommende år. Men med den økonomiske vækst, der er i samfundet, og med det øgede behov, der bliver for effektiv kollektiv transport og for transport af gods, kan det på et senere tidspunkt blive aktuelt at bygge en ny jernbane.

### **Hvorfor foretages arealreservationerne?**

Arealreservationerne foretages for at sikre en større langsigtet udviklingsmulighed for jernbanetrafikken i fremtiden.

I projekteringsloven fra 1997 blev der som nævnt reserveret arealer i tre brede tracéer til en eventuel ny jernbane i området mellem København og Ringsted. Dette gav anledning til usikkerhed for mange lodsejere, beboere og virksomheder i Hovedstadsområdet. Desuden har det vanskeliggjort kommunernes planlægning.

Folketinget besluttede derfor i lov nr. 497 af 7. juni 2001 om ændring af lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted, at arealreservationerne skulle indskrænkes, for at så få som muligt bliver pålagt arealreservationer.

#### **Hvem har besluttet linjeføringen?**

Folketinget har besluttet, at linjeføringen for en eventuel ny jernbane skal gå mellem København og Ringsted over Køge. Beslutningen bygger på de undersøgelser, der blev foretaget i perioden 1997 - 1999, samt de bemærkninger, der indkom i forbindelse med de to offentlige høringer om projektet i 1998.

Det er Banestyrelsen, der har udarbejdet planerne for arealreservationerne for en ny jernbane. Trafikstyrelsen for jernbane og færger, som er blevet oprettet den 1. juli 2003, har fået overdraget sagsbehandlingen i forbindelse med projektet.

#### **Er der fortsat reserveret arealer til et 5. spor?**

I projekteringsloven er det også besluttet at opretholde reservationen for et 5. hovedspor på sydsiden af Vestbanen på strækningen mellem Valby, hvor Øresundsbanen grener fra, og Høje Taastrup.

Et 5. hovedspor kan på den største del af strækningen anlægges på de nuværende banearealer. Reservationen berører derfor kun ganske få lodsejere.

#### **Hvor stort er det reserverede areal ?**

Det areal, der reserveres, er forsøgt begrænset mest muligt, så det svarer til, hvad det nye baneanlæg vil fylde i marken.

Der reserveres et areal, der er tilstrækkelig bredt til anlæg af en 61,8 km lang dobbeltsporet elektrificeret jernbane, som er projekteret til en strækningshastighed på 250 km i timen. Det betyder, at banen skal anlægges med store kurver og meget små stigninger.

Det udlagte tracé spænder fra en bredde på ca. 12 m, hvor banen skal nedgraves med spunsvægge, over en bredde på ca. 38 m, hvor banen skal anlægges i åbent land med skråninger og støjvolde, til en bredde på ca. 70 m, hvor der skal være plads til stationsanlæg, overhalingsstationer og udfletningsanlæg. Bredden af det areal, der er nødvendigt til anlægget, er på hele strækningen tillagt 10%.

Desuden er der reserveret arealer med mulighed for anlæg af to stationer. En station i Ishøj ved Ishøj Stationsvej og en station i Køge, Køge Nord station, der bygges som en omstigningsstation mellem lokalbanen Lille Syd (Roskilde - Køge - Næstved), S-tog på Køge Bugt Banen og den nye jernbane mellem København og Ringsted. Køge Nord station anlægges ca. 500 m nord for S-banestationen Ølby på det sted, hvor de tre baner løber sammen, nord for Lyngvej, hvor Lyngvejens Stadion ligger i dag.

## Hvor skal den nye bane ligge?

Arealreservationerne for det nye baneanlæg følger i hovedsagen linjeføringen for Nybygningsløsningens hovedforslag.

Fra Københavns Hovedbanegård forløber tracéet langs Godsforbindelsesbanen frem til Ny Ellebjerg station, der anlægges som endestation for Ringbanen. Fra Ny Ellebjerg station og frem til den nye Vigerslev station på Ringbanen følger tracéet Øresundsbanen og Ringbanen.

Fra Vigerslev station føres banen i en tunnel langs Kulbanevej og gennem Vigerslevparken og videre herfra under og langs sydsiden af Holbækmotorvejen frem til Avedøre Havnevej, hvor banen stadig i en tunnel føres frem til Brøndbyøstervej. Herfra føres den i en dyb banegrav frem til stibroen for Voldgaden og Motorring 3. Banen føres under Motorring 3 i en dybtliggende tunnel, der fortsætter frem til Brøndbyøster Boulevard. Herfra føres den videre i en dyb banegrav, i tunnel under Søndre Ringvej og videre forsænket i terræn frem til Vallensbæk Sø, som passeres på en opfyldning i terræn.

Fra Vallensbæk Sø føres banen i tunnel under Motorring 4 og herfra mod syd med en linjeføring i terræn vest for Vejleåvej og industriområderne mellem denne og Køge Bugt Motorvejen. En ny station kan placeres i området omkring Ishøj Stationsvej. Fra Greve Centervej, som føres over banen, forløber tracéet tæt på - og langs vestsiden af Køge Bugt Motorvejen i terræn helt frem til Skensved Å, hvor banen i tunnel føres under Køge Bugt Motorvejen for herefter at forløbe i terræn på østsiden af vejen frem til skæringen med Sydbanen (Lille Syd), hvor den planlagte nye station Køge Nord placeres. Fra Køge Nord følger tracéet Køge Bugt Motorvejen på øst- og sydsiden frem til udfletningsanlægget for Sydmotorvejen, som banen føres under i tunnel.

Fra udfletningsanlægget forløber tracéet i hovedsagen forsænket i terræn på sydsiden af Vestmotorvejen forbi Vemmedrup og Bjæverskov og frem til indfletning i Vestbanen ved Adamshøj øst for Kvær-



keby Stationsby. Banens nordlige spor føres over Vestbanens spor og forløber herfra på nordsiden af Vestbanen frem til Ringsted station. Det sydlige spor forløber langs sydsiden af Vestbanen frem til stationen.

#### **Hvor mange ejendomme berøres?**

Arealreservationerne berører ca. 309 ejendomme, heraf 81 parcelhuse og andre boligejendomme, 100 landbrugsejendomme, 61 erhvervsvirksomheder og 67 andre ejendomme, som f.eks. statsligt og kommunalt ejede ejendomme udlagt som vej- og parkarealer m.v.

Trafikstyrelsen vurderer, at i alt 44 ejendomme med tilsammen 58 boliger vil blive berørt i så væsentlig grad, at staten vil skulle overtage hele ejendommen, såfremt det besluttes at anlægge den nye jernbane. Hertil kommer totalekspropriation af et mindre antal landbrugsejendomme og erhvervsvirksomheder.

Det anses desuden for nødvendigt at nedlægge i alt 140 kolonihaver og 55 nyttehaver fordelt på 8 havekolonier.

#### **Hvornår bliver jernbanen anlagt?**

Der er ikke truffet beslutning om at anlægge den nye jernbane mellem København og Ringsted. Det reservede areal skal således kun anvendes, hvis Folketinget på et tidspunkt vedtager en anlægslov for et nyt jernbaneanlæg og afsætter midler til anlægget.

Det fremgår af forarbejderne til projekteringsloven, at der ikke på kortere sigt er mulighed for at realisere de betydelige investeringer til et nyt jernbaneanlæg. Det er derfor vedtaget i loven, at det er mest hensigtsmæssigt at indskrænke arealreservationerne til et omfang, som er tilstrækkeligt til at sikre en større langsigtet udvikling i jernbanetrafikken i fremtiden.

#### **Er placeringen af jernbanen endelig?**

Anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København over Køge til Ringsted er et dyrt projekt. Den daværende regering indstillede derfor projektet indtil videre. Den nuværende regering har heller ikke truffet beslutning om at fremme projektet.

Det er derfor heller ikke endelig afklaret, om der skal anlægges en helt ny bane, eller om der skal gøres brug af muligheden for at udbygge den eksisterende jernbane mellem Hvidovre og Høje Taastrup med et 5. spor på sydsiden af jernbanen.

Projekteringsloven har fastlagt den overordnede linjeføring for en ny jernbane mellem København og Ringsted over Køge. Banestyrelsen har ud fra bl.a. tekniske hensyn udarbejdet den detaljerede linjeføring. Placeringen, som den fremgår af det offentliggjorte materiale, fastlægger et bælte af arealer med tilstrækkelig bredde til, at der kan anlægges en ny jernbane mellem København og Ringsted over Køge.

For at begrænse indgrebene i arealanvendelsen mest muligt - herunder de restriktioner, der lægges på kommunernes anvendelse af arealerne, er arealbehovet til en ny bane København - Køge - Ringsted begrænset til det, anlægget fylder i marken + 10%.

Beslattes det politisk, at der skal arbejdes videre med en udvidelse af jernbanen, skal der foretages yderligere undersøgelser. Der skal udarbejdes en VVM-redegørelse for anlægget, det vil sige, at der foretages en vurdering af anlæggets virkninger på miljøet. Redegørelsen vil blive sendt i offentlig høring. De nærmere undersøgelser i forbindelse med miljøredøgørelsen kan medføre, at der sker justeringer af linjeføringen.

Vedtager Folketinget efterfølgende en anlægslov for projektet, vil jernbaneanlægget blive realiseret, og staten vil skulle ekspropriere de reservede arealer til baneanlægget.

I forbindelse med ekspropriationernes gennemførelse vil ekspropriationsmyndigheden foretage en samlet prøvelse af projektet, og der vil i denne forbindelse ligeledes kunne ske justeringer af linjeføringen.

### **Hvor længe gælder arealreservationen?**

Projekteringsloven angiver ikke, hvor længe arealreservationerne skal gælde. Af hensyn til de berørte ejere og brugere har Trafikministeriet besluttet at fastsætte en tidsbegrænsning for arealreservationerne. Det er besluttet at reservationerne i første omgang gælder for en periode af 10 år. Inden udløbet af perioden vil Trafikministeriet vurdere, om reservationerne skal forlænges i yderligere en periode, hvis det ikke er blevet besluttet at anlægge jernbanen.

### **Hvad betyder arealreservationen for rådigheden over ejendommen?**

Arealreservationen har ingen betydning for brugen af og rådigheden over ejendommen. Det vil sige, at man fortsat kan udnytte sin ejendom, som man hidtil har gjort. I princippet svarer arealreservationen

til den reservation, der foretages i forbindelse med lokalplanlægning. Dette betyder, at der ikke sker nogen ændringer i den hidtidige anvendelse af en ejendom, men arealreservationen kan få betydning ved et ønske om en ændret anvendelse.

Reservationerne betyder, at der er lagt begrænsninger på adgangen til at foretage større byggeri eller andre dispositioner, som væsentligt vil vanskeliggøre eller fordyre senere anlæg af jernbanen.

### **Får man erstatning?**

Der gives ikke erstatning for arealreservationen. Der ændres ikke på ejendomsretten til arealet/ejendommen og heller ikke på den mulighed, der er, for at fortsætte den anvendelse, der hidtil har været.

Projekteringsloven giver visse muligheder for at afbøde eventuelle uønskede følger af arealreservationerne, idet der også forud for den endelige beslutning om anlæg af jernbanen er mulighed for i visse tilfælde at ekspropriere.

I disse tilfælde fastsættes overtagelsesprisen i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Grundejere har ikke et egentligt retskrav på at få en ejendom overtaget.

Læs nærmere nedenfor under afsnittene:

- Hvad hvis man ønsker at foretage bygnings- eller anvendelsesmæssige ændringer på ejendommen?
- Hvad hvis ejendommen skal sælges?

### **Hvad hvis man ønsker at foretage bygnings- eller anvendelsesmæssige ændringer på ejendommen?**

Der er forskel på, hvordan almindelige boligejere, ejere af erhvervs-ejendomme og ejere af landbrugsejendomme skal forholde sig, såfremt der ønskes foretaget ændringer i benyttelsen af ejendommen.

For alle ejendomstyper gælder, at Lov nr. 343 af 20. maj 1997 om projektering af jernbaneanlæg København - Ringsted med senere ændring i lov nr. 497 af 7. juni 2001 giver mulighed for, at en ejendom - også forud for en endelig beslutning om at anlægge banestrækningen - vil kunne overtages af staten.

Trafikstyrelsen kan således, jf. projekteringslovens § 2, stk. 1, beslutte, at der skal eksproprieres, hvis der ønskes udført bebyggelse

eller andre foranstaltninger, der skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentligt fordyre en senere gennemførelse af baneanlægget.

Notat  
Journal 314-1  
Oktober 2003

### Almindelige ejerboliger

Hvis der skal foretages bygningsmæssige ændringer på ejendommen, skal ejendommens ejer forholde sig som hidtil.

By- og Boligministeriets Bygningsreglement for småhuse af 15. september 1998 regulerer fortsat, hvilke byggearbejder kommunen skal give byggetilladelse til, før de kan udføres på ejendomme. Bygearbejder, der efter reglementets pkt. 1.5 kan udføres uden byggetilladelse, men som skal anmeldes til kommunen inden udførelsen, eller som efter reglementets pkt. 1.7, hverken kræver byggetilladelse eller anmeldelse, kan som hidtil udføres uden byggetilladelse.

Kræver en bygningsændring byggetilladelse, skal der som hidtil ansøges hos kommunen.

I sager, der kræver byggetilladelse, vil kommunen på grund af arealreservationen skulle indhente Trafikstyrelsens accept af, at byggetilladelsen gives. Trafikstyrelsen vil som hovedregel give tilladelse til de ønskede bygningsmæssige ændringer. I enkelte tilfælde vil byggetilladelsen ikke kunne gives, dette gælder såfremt Trafikstyrelsen skønner, at den ønskede bygningsmæssige ændring vil vanskeliggøre eller væsentlig fordyre gennemførelsen af baneprojektet.

### Erhvervsejendomme

Ejere af erhvervsejendomme skal med hensyn til ønsker om at foretage bygningsmæssige ændringer forholde sig som hidtil, det vil sige, at man skal søge om en eventuel byggetilladelse hos kommunen. Kommunen vil på grund af arealreservationen skulle indhente Trafikstyrelsens accept af, at byggetilladelsen gives.

Trafikstyrelsen kan nægte, at den ansøgte byggetilladelse gives, såfremt Trafikstyrelsen skønner, at den ønskede bygningsmæssige ændring vil vanskeliggøre eller væsentlig fordyre gennemførelsen af baneprojektet.

### Landbrugsejendomme

Notat  
Journal 314-1  
Oktober 2003

Ethvert ønske om at foretage ændringer i anvendelsen af bestående bebyggelse eller ubebyggede arealer på en landbrugsejendom - også ændringer, der efter Planlovens §§ 36-38 kan foretages uden tilladelse fra kommunen, skal forelægges Trafikstyrelsen til godkendelse.

Hvis der ønskes foretaget anvendelses- eller bygningsmæssige ændringer på en landbrugsejendom, der kræver tilladelse fra kommunen, ansøges som hidtil hos kommunen, der på grund af arealreservationen vil skulle indhente Trafikstyrelsens accept af, at en eventuel tilladelse gives.

### **Hvad hvis ejendommen skal sælges?**

Hvis man ønsker at sælge sin ejendom, sættes boligen til salg som sædvanlig, f.eks. hos en ejendomsmægler.

Arealreservationen bør i princippet ikke påvirke salgsprisen, idet ejendommen ved en eventuel senere ekspropriation erstattes fuldt ud. Det kan ikke udelukkes, at der kan opstå situationer, hvor det er vanskeligt at afhænde en ejendom på grund af uvisheden om, hvornår den eventuelt vil blive eksproprieret.

Såfremt det viser sig, at det på grund af arealreservationerne ikke er muligt at sælge en ejendom, giver projekteringsloven mulighed for, at staten forud for den endelige beslutning om anlæg af jernbanen på visse betingelser kan erhverve denne, hvis den skønnes at blive berørt i væsentligt omfang.

For at Trafikstyrelsen kan imødekomme en anmodning om forlods overtagelse, er det også et krav, at der foreligger særlige personlige grunde, som f.eks. sygdom, alder, familiemæssige eller andre sociale forhold, der begrundes, at ejendommen skal sælges.

Kravet om, at ejendommen skønnes at ville blive berørt i væsentligt omfang, indebærer, at der i hvert enkelt tilfælde må foretages en vurdering af projektets betydning for den pågældende ejendom. Udgangspunktet er, at projektet skal omfatte en så stor del af ejendommen, at staten med stor sandsynlighed under alle omstændigheder ville skulle overtage ejendommen eventuelt ved ekspropriation for at kunne realisere projektet.

Det er i øvrigt en betingelse, at projektet hindrer salg af ejendommen på normale vilkår, hvilket ejeren f.eks. kan dokumentere ved erklæring fra en ejendomsmægler.

Notat  
Journal 314-1  
Oktober 2003

Overtagelsesprisen fastsættes af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Grundejere har ikke et egentligt retskrav på at få en ejendom overtaget.

### **Kan man optage lån i ejendommen eller omprioritere?**

Arealreservationen ændrer ikke på ejendommens værdi. Arealreservationen bør derfor ikke være til hinder for, at man som grundejer kan optage lån i eller omprioritere sin ejendom på sædvanlige vilkår.

Såfremt anlægget besluttet, og der derfor foretages ekspropriation til anlægget, vil der blive givet fuld erstatning for det eksproprierede, hvorfor en evt. fremtidig ekspropriation af hele eller dele af ejendommen ikke ændrer på værdien af den sikkerhedsstillelse, der er givet i ejendommen for eventuelle lån.

Trafikstyrelsen har sendt orienteringsmateriale om arealreservationerne til realkreditinstitutterne og brancheorganisationen for ejendomsmæglere.

### **Hvor kan man få flere oplysninger?**

Det er Trafikstyrelsen, der skal behandle spørgsmål, der vedrører arealreservationerne. Styrelsen står til rådighed med en række medarbejdere, der kan besvare både tekniske og juridiske spørgsmål om arealreservationerne. Medarbejderne kan kontaktes på telefon:

Gunna Hofdahl	tlf. 72 26 70 17
Niels Hermind	tlf. 72 26 70 33
Ann-Merete Høise	tlf. 72 26 70 27
Aase-Marie Christiansen	tlf. 72 26 70 03

Man kan også skrive til Trafikstyrelsen, Adelgade 13, 1304 København K eller til e-mail: [areal@trafikstyrelsen.dk](mailto:areal@trafikstyrelsen.dk).

Der er desuden oplysninger om arealreservationerne på Trafikstyrelsens hjemmeside [www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

## **Hvor kan man klage over Trafikstyrelsens afgørelser?**

Trafikstyrelsens afgørelser i sager om arealreservationerne kan indbringes for Trafikministeriet, Frederiksholms Kanal 27 F, 1220 København K, telefon nr. 33 92 33 55 e-mail [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

Notat  
Journal 314-1  
Oktober 2003

Hvidovre d.11 januar 2010

Til Trafikudvalget.

Vedr. Jernbanen københavn-Ringsted. – En bedre bane.

Så fik vi en nybygningsløsning, men er vi enige om det færdige projekt ? Er Trafikudvalget, for vi der bliver nabo til banen, ser gerne banen nedgravet og overdækker fra Kulbanevej og til Avedøre Havnevej.

Der er også et spørgsmål der trænger sig på, hvorfor bruges det ene vejspor på motorvejen fra Folehaven og ud til Avedøre Havnevej ikke til jernbanen. Der er stadig 2 spor til motorvejen. Jeg har hørt at det vil vejdirektoratet ikke være med til, men i en så vigtig sag om samfundsressurser er der vel ikke nogen der kan være "En hellig Ko". Vi der bor langs banen kunne ellers godt tænke os at få lidt særbehandling, for vi har rigelig støj fra motorvejen, og ønsker ikke også fra togene.

Det er jo Trafikudvalget, som skal beslutte den endelige løsning, og jeg har tillid til ,at hvis medlemmerne får set problemerne på stedet, kan De også beslutte den rigtige bane, til glæde både for samfundet og for beboerne langs banen.

Med venlig hilsen Mogens Jørgensen

  
Allingvej 32  
2650 Hvidovre



NOTAT

København-Ringsted-projektet gennem Hvidovre.

Dato: 17.01.2010

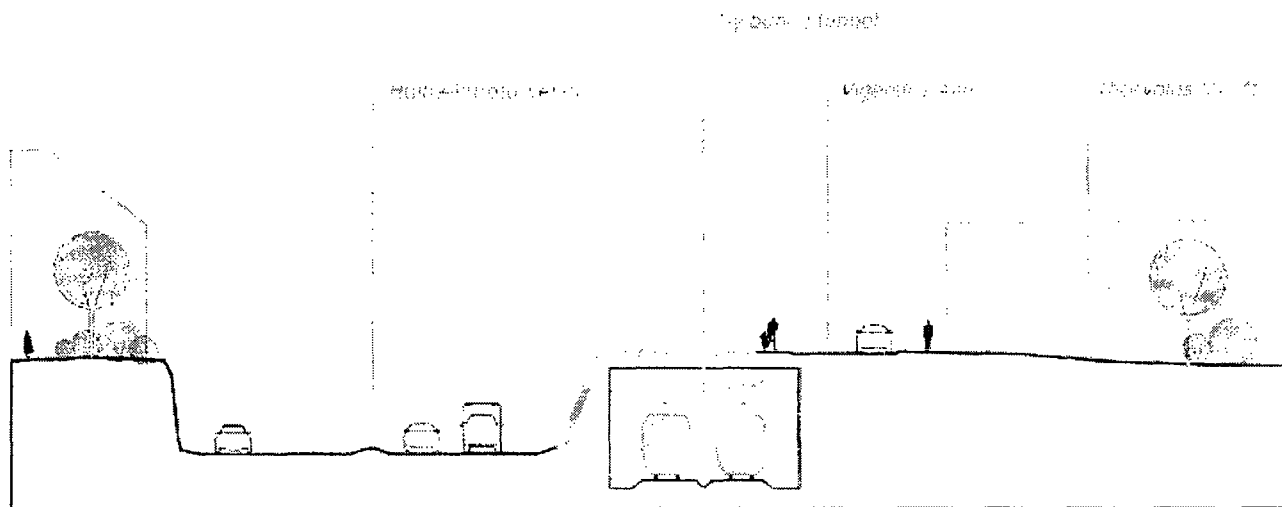
Løsningsmuligheden "Smallere motorvej i Hvidovre".

Fra: Thyge Lauritsen

Til: Folketingets Trafikudvalg og trafikordførere og til Hvidovre kommunes kommunalbestyrelse

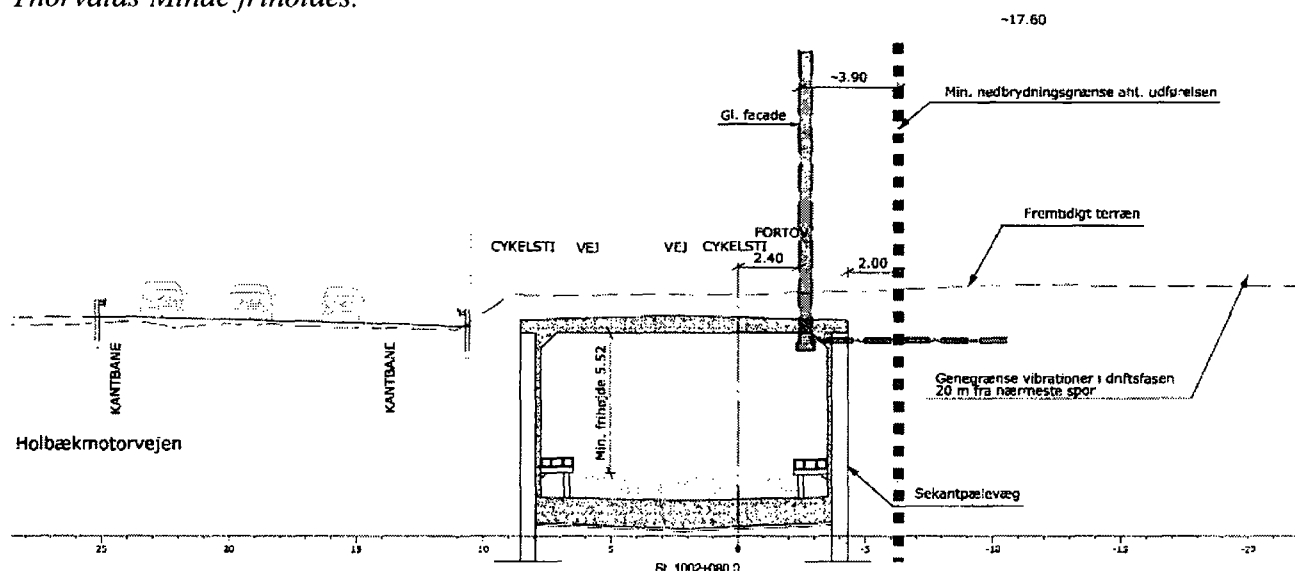
**Indledning**

Formålet med nærværende notat er at gøre opmærksom på løsningen "Smallere motorvej i Hvidovre" (fig.1), således at loven om jernbanen gennem Hvidovre ikke vedtages uden at politikerne har haft lejlighed til at se og vurdere denne løsning i forhold til "Grundløsningen" (fig.2), som Trafikstyrelsen foreslår.



(Fig.1)

Snit af løsningsmuligheden **Smallere motorvej i Hvidovre**. Tunnellen under Vigerslev Allé er i forhold til grundløsningen flyttet ud i motorvejsarealet, og derved kan endelejlighederne i A/B Thorvalds Minde friholdes.



(Fig.2)

Snit gennem **Grundløsningen**. Den sekssporede Holbækmotorvej ligger uberørt, medens tunnelen under Vigerslev Allé går helt ind under de 3-etagers ejendomme i A/B Thorvalds Minde, hvor gavllejlighederne må nedrives.

**Konklusion**

Det må kræves, at løsningsmuligheden *Smallere motorvej i Hvidovre* (frem til 250m vest for Hvidovrevej) opstilles som alternativ til *Grundløsningen*, således at der kan foretages en reel sammenligning mellem de to forslag - og derefter et politisk valg.

*Jernbaneprojektet er et meget voldsomt indgreb i Hvidovres centrale del.*

Derfor kan Transportstyrelsens projektledelse ikke bare af "tids- og ressourcemæssige grunde" udelukke *Smallere motorvej i Hvidovre*.

### Folehavens og Holbækmotorvejens historie

Folehaven blev for snart mange år siden indskrænket fra tre til to kørebaner i hver retning efter at Amagermotorvejen blev taget i brug i 1987.

Efterfølgende blev Holbækmotorvejen, som oprindeligt var bygget med tre kørebaner i hver retning, indsnævret til kun to indadgående spor og en længere venstresvingsbane ved Vigerslevvej.

Indsnævringen begynder helt ude ved broen over Brøndbyøstervej, hvor den højre kørebane ledes op på Avedøre Havnevej. Øst for Havnevej benyttes en del af det nedlagte spor til en længere tilkørselsbane, medens resten ligger ubenyttet hen ved siden af det oprindelige nødspor i sydsiden.



Fig.3

*Motorvejen, set mod øst. Det er Hvidovrevej, der på broen føres hen over motorvejen. Øverst til venstre ses Allingvej og i forlængelse heraf skimtes Vigerslev Allé. Til højre ligger den ubenyttede kørebane ved siden af det oprindelige nødspor. De treetagers huse i baggrunden er Thorvalds Minde.*

Motorvejen har stadig tre vestgående spor fra Folehaven, men der er strengt taget kun brug for to, da Folehaven henholdsvis Vigerslevvej kun leverer trafik fra to spor, - en trafik, som reguleres af lyssignalet dér.

*Der er altså to vejbaner på motorvejen, som kan konverteres til jernbanespor som vist på fig.1.*

### Trafikstyrelsens argumenter for en ny jernbane

Trafikstyrelsen generelle argumenter for en ny jernbane er bl.a.:

- at der "sker en overflytning fra bil til tog og således opnås bedre fremkommelighed især på tæt befærdede veje." (3).

- at "København-Ringstedprojektet vil have en positiv effekt på biltrafikken, fordi der overflyttes rejser fra vej til bane. Konsekvenserne af et baneprojekt er således også en forbedring af trafikken på vejnettet og i særdeleshed på motorvejene." (notat s. 45)

- at "En udvidelse af kapaciteten på banestrækningen mellem København og Ringsted vil påvirke vejtrafikken, idet nogle rejsende vil vælge toget frem for bilen." (2)

- at det i "forbindelse med "En grøn transportpolitik" er besluttet at indføre kørselsafgifter i vejtrafikken." (6).

### **Vejdirektoratets argumenter for at bevare den sekssporede Holbækmotorvej**

Vejdirektoratet finder løsningen *Smallere motorvej i Hvidovre* "uacceptabel, idet den begrænser motorvejens kapacitet og udvidelsesmuligheder" (1) og "Smallere motorvej i Hvidovre er uhensigtsmæssig, fordi kapaciteten på vejstrækningen nedsættes samtidig med, at det bliver umuligt at udvide motorvejen på et senere tidspunkt." (2).

Og Vejdirektoratet skriver i sit høringssvar om løsningsmuligheden "Smallere motorvej i Hvidovre": "Denne løsning er klart uhensigtsmæssig i forhold til grundløsningen, idet kapaciteten nedsættes på vejstrækningen, og en fremtidig udvidelse umuliggøres. Vejdirektoratet vil derfor pege på grundløsningen som den bedste løsning." (3).

### **Hvad man bl.a. undgår ved "Smallere motorvej"**

Man *undgår* at grave en ca 500 m lang tunnel under Vigerslev Allé, krydsende Hvidovrevej og videre under Allingvej frem til Ulstrupvej.

Man *undgår* at hæve Vigerslev Allé - op til 1,5 m - og lægge vejen oven på tunnelen.

Man *undgår* at ekspropriere gavllejligheder i fire blokke i boligforeningen Thorvalds Minde.

Man *undgår* at genere beboere i den nærliggende bebyggelse ved en forøgelse af det lokale vejstøjniveau fra den hævede Vigerslev Allé.

Man *undgår* de meget komplicerede ledningsomlægninger i området omkring Hvidovrevej. Det drejer sig om ledninger af alle slags som fx kloak, gas, vand, el, telefon og fjernvarme. Og det er betydelige omlægninger, der bevirker at nogle ledninger må føres mod nord ad Hvidovregade, mod vest ad veje parallelle med Allingvej og siden igen mod syd ad Klardam og/eller Ejstrupvej.

Man *undgår* at flytte Vejdirektoratets pumpestation, som ligger i forbindelse med Hvidovrevej-broen.

Man *undgår* et gigantisk byggerod med meget betydelige gener for borgerne ved afspærringer og trafikomlægninger omkring Vigerslev Allé/Hvidovrevej/Allingvej gennem hele byggeperioden, som vil vare 1 - 2 år.

### **Trafikstyrelsen accepterer Vejdirektoratet**

Trafikstyrelsen er noget selvmodsigende i forhold til argumenterne for en ny jernbane. Men Styrelsen accepterer Vejdirektoratets krav og kommer bl.a. med flg. kommentarer:

"Efter høringsperioden har Trafikstyrelsen arbejdet videre med at optimere tilvalgsmuligheden "Smallere motorvej i Hvidovre" bl.a. med hensyn til motorvejsindskrænkning, tunnellængde, vejændring, omlægning af store ledninger mv. for eventuelt at kunne imødekomme lokale ønsker om at eliminere arealkonflikterne med ekspropriationer og omfattende ledningsomlægninger i området og dermed mange gener i anlægningsperioden. Omkostninger og fysiske indgreb er samlet set imidlertid større end i grundløsningen, og Trafikstyrelsen arbejder nu kun videre med grundløsningen med anlæg af en tunnel under Vigerslev Allé" (krydsende under Hvidovrevej og videre under Allingvej frem til Ulstrupvej)(4).

Det er et meget knudret (og udokumenteret) svar, men det kan vel nærmest oversættes til forståeligt dansk som:

*Jo, vi har set på, hvad "Smallere motorvej" går ud på, men vi vil nu påstå, at grundløsningen er billigere og arbejder derfor kun videre med denne.*

Men sandheden er snarere, at Trafikstyrelsen har afvist at undersøge løsningen om den "Smallere motorvej i Hvidovre". Styrelsen påstår, at den hverken har tid eller råd til det.

Trafikstyrelsen skriver nemlig, at "Tidligt i processen traf projektledelsen af tids- og ressourcemæssige grunde beslutning om kun at fortsætte projekteringsarbejdet med den projekterede

løsning.”(5), på trods af at Trafikstyrelsen tidligere har skrevet at ”*det er ikke trafikstyrelsen der tager stilling til valg af løsning. Beslutningen træffes af Folketinget.*” (6). Men derom senere.

I udkastet til anlægslov har man slet ikke nævnt løsningen ”*Smallere motorvej*” på trods af at både Hvidovre kommune og mange hvidovreborgere har ønsket, at denne løsning skal indgå som et alternativ til ”*Grundløsningen*”, jf. ovenfor.

### **Grundløsningen - Trafikstyrelsens beskrivelse:**

Jernbanens linieføring skal føres *uden* om motorvejen og dens reserverede udvidelsesarealer. Derfor skal der i de næste 3-4 år udføres enorme anlægsarbejder i Hvidovres områder *nord* for motorvejen. Hvor meget der skal udføres fremgår af Trafikstyrelsens hjemmeside, hvorfra det følgende er taget og lettere redigeret:

”*Påvirkning af omgivelserne – mens banen bygges.*”

Nybygningsløsningen medfører et omfattende anlægsarbejde. Det påvirker omgivelserne, når den nye bane skal bygges. Under projekteringsarbejdet planlægges derfor en række initiativer for at *mindske generne og for at skåne omgivelserne* mest muligt:

#### *Vigerslev Allé, (Thorvalds Minde)*

Vigerslev Allé lægges om mellem nr. 376 og Hvidovrevej.

Mellem Hvidovregade og Hvidovrevej lukkes vejen i forbindelse med etablering af (jernbane)tunnel.

I anlægsfasen på ca. *12 måneder* etableres omkørsel ad Hvidovrevej og Toft Sørensens Vænge.

Der vil være arbejdskørsel på Vigerslev Allé og Hvidovrevej i forbindelse med etablering af

(jernbane)tunnel. Når tunnelen er anlagt, lægges Vigerslev Allé tilbage oven på tunnelen.

(Gavløjlighederne i fire treetagers ejendomme i Thorvalds Minde nedrives og nye gavle opføres længere mod nord.)

#### *Hvidovrevej og Toft Sørensens Vænge*

Ved Hvidovrevej og Toft Sørensens Vænge skal der omlægges større kloakledninger.

Toft Sørensens Vænge indskrænkes til én vognbane med lysregulering. På Hvidovrevej kan trafik i begge retninger opretholdes.

#### *Hvidovregade*

Hvidovregade skal hæves og tilpasses Vigerslev Allé. I anlægsperioden på *6-9 måneder* lukkes for udkørsel til Vigerslev Allé, og der etableres omkørsel ad Næsborgvej. Den eksisterende gangtunnel lukkes, og der etableres en ny stibro over banen og motorvejen. Den nye gangbro etableres før (gang)tunnelen lukkes, så forbindelsen over Holbækmotorvejen for de lette trafikanter kan opretholdes i hele anlægsperioden.

#### *Fjernvarmeledninger*

Ved *Toft Sørensens Vænge, Dalumvej, Hvidovrevej, Klovsborgvej og Ulstrupvej* skal der ske omlægning af fjernvarmeledninger. Det vil i perioder være nødvendigt at afspærre mindre strækninger helt. Der etableres omkørsler ad sidevejene og fodgængeradgang til de enkelte ejendomme. Der etableres (jernbane)tunnel under Hvidovrevej for jernbanen. Tunnelen bygges i to halvdele, og Hvidovrevej indsnævres til ét kørespor i hver retning i anlægsperioden på *18-21 måneder*. Der etableres midlertidig cykel- og gangsti i hver side af vejen.

#### *Allingvej*

Allingvej lukkes for gennemkørende trafik i anlægsperioden på ca. *12 måneder*. Der etableres omkørsel ad Holbækmotorvejen-Folehaven eller ad Kløverprisvej.

Der sikres adgang til de boliger, der ligger langs Allingvej.

Stien over Allingvej og Holbækmotorvejen lukkes i *10-12 måneder* i anlægsperioden, og gående henvises til Hvidovrevej.

#### *Avedøre Havnevej*

Jernbanen føres under Avedøre Havnevej. Broen etableres i to etaper, så trafikken på Avedøre Havnevej kan opretholdes i hele anlægsperioden på *16-18 måneder*. Det sker ved at inddrage midterrabatten og reducere kørebanebredden. Der lukkes for adgang til Allingvej i anlægsperioden med omkørsel ad Holbækmotorvejen. Der anlægges midlertidige stier for lette trafikanter på begge sider af vejen.

#### *Brøndbyøstervej*

Brøndbyøstervej hæves, den eksisterende motorvejsbro fjernes, og Brøndbyøstervej føres *over* jernbanen og motorvejen på en *ny bro*. Brøndbyøstervej lukkes i anlægsperioden på ca. *24 måneder*, og der etableres omkørsel ad Kettevej og Avedøre Havnevej. Brøndbyøstervej indsnævres, og der vil forekomme en del arbejdsstrafik.”(1).

#### **Konsekvensberegninger - og arealreservationer til Hvidovre Hospital**

Der bør laves kalkulationer og konsekvensberegninger, som belyser forholdene ved en *sekssporet motorvej og jernbanen under Vigerslevvej/Allingvej contra en firsporet motorvej med en overdækket jernbane på henh. langs med motorvejsarealets nordside*. Ca. 250m vest for Hvidovrevej (ved Allingvejs-støttemurens vestende kort før Ulstrupvej) kan jernbanetunnelen gradvis trækkes ind i det grønne område mellem motorvej og Allingvej. *Derved kan motorvejen beholde tre vestgående spor fra omtrent samme sted, som hvor motorvejen i dag ophører i østgående retning (se foto på side 2) – dvs. i princippet som vist på Trafikstyrelsens skitse øverst på side 1, som viser forholdene omkring Vigerslev Allé og Hvidovrevej.*

Med andre ord: *Kalkulationer og konsekvensberegninger for "Grundløsningen" contra "Smallere motorvej" – men dog kun smallere til ca 250 m vest for Hvidovrevej.*

*Først når sådanne beregninger foreligger, kan man tage en kvalificeret beslutning om jernbanens endelige linjeføring gennem Hvidovre.*

Og man skal huske, at en overdækket jernbane kan indgå som en del af en senere overdækning af den fire- henh. sekssporede motorvej. Det åbner så mulighed for at fjerne støjvolden ved Hvidovre Hospital, som derved får forøget sit grundareal med 15.000-20.000 m<sup>2</sup> til fremtidige udvidelser. Desuden muligheder for meget store, grønne områder for Hvidovres befolkning oven på den overdækkede jernbane.

Dette er blot nogle af de elementer, der bør tages med i betragtning, når der skal tages endelig politisk beslutning om milliardinvesteringer gennem Hvidovre.

Det er i øvrigt meget betænkeligt, at Trafikstyrelsen i realiteten har godkendt arealreservationer til en sekssporet motorvej til Folehaven og videre mod øst - uden at befolkning/politikere er orienteret om det, og uden at man har klarlagt konsekvenserne af en sådan beslutning.

*Er det mon i overensstemmelse med fremtidens trafikpolitik?*

#### **Politikernes afgørelse**

Helt generelt kan man spørge, om Trafikstyrelse og Vejdirektorat virkelig tror, der kan proppes flere biler ind i København? når det samtidig forventes, at politikerne inden længe vil indføre trængselsafgifter i Hovedstaden.

Som enhver kan se, er Københavns gader i forvejen helt fyldt med biler, så der er ingen grund til at reservere yderlige areal til motorvejsudvidelser gennem Hvidovre på bekostning af en optimal jernbanelinieføring og arealreservationer til Hvidovre hospital.

*Hovedstaden har nået mætningspunktet hvad angår biltrafik. En øgning af trafikken må ske via den kollektive trafik, hvilket også er et af argumenterne for at bygge "Ringstedbanen".*

*Det må nu være op til politikerne på Christiansborg at afgøre, hvorvidt Vejdirektoratet skal kunne disponere over disse vigtige arealer på motorvejen gennem Hvidovre, eller om de skal bruges til jernbaneprojektet.*

Thyge Lauritsen.

Avedøregårdsvej10, 2650 Hvidovre

Kilder:

- (1) - Trafikstyrelsen, Miljørededgørelse 5, september 2008, side 13.
- (2) - Trafikstyrelsen, Høringsnotat, april 2009, side 77, Vejdirektoratets høringssvar (210M)
- (3) - Trafikstyrelsen, Miljørededgørelse 1, september 2008, side 80, sidste afsnit.
- (4) - Trafikstyrelsen, Høringsnotat, april 2009, side 77, sidste afsnit.
- (5) - Trafikstyrelsens hjemmeside, Støj, Nybygningsløsningen, Fase 3, 10.august 2009
- (6) - Trafikstyrelsen, Høringsnotat, april 2009, side 45

Se også indlæg i Hvidovre Avis den 7. og 12.januar 2010.

(Kildehenvisningerne skal korrekturlæses)

Hvidovre, den 27.januar 2010.

Til Trafikudvalget.

I fortsættelse af min henvendelse til Trafikudvalget, TRU 176, fremsender jeg kopi det høringssvar, som jeg sendte til Trafikstyrelsen den 22.januar.

Heraf fremgår det, at der er en *besparelse på ca. 40 mio.* kr. ved at vælge "Smallere motorvej i Hvidovre".

For at illustrere den omtalte "*Grundløsningen*" *contra* "*Smallere motorvej*" – *men dog kun smallere til ca 250 m vest for Hvidovrevej*", har jeg indtegnet de to løsningsmuligheder på et kort, som vedlægges.

I øvrigt henviser jeg til en artikel på Ingeniøren.dk: "Skuffet Hvidovre-borgmester kræver ..."  
[http://ing.dk/artikel/105771-skuffet-hvidovre-borgmester-kræver-holbaekmotorvejen-overdaekket?utm\\_medium=email&utm\\_source=nyhedsbrev&utm\\_campaign=ingformiddag](http://ing.dk/artikel/105771-skuffet-hvidovre-borgmester-kræver-holbaekmotorvejen-overdaekket?utm_medium=email&utm_source=nyhedsbrev&utm_campaign=ingformiddag)

Med venlig hilsen

Thyge Lauritsen  
Avedøregårdsvej 10  
2650 Hvidovre  
e-mail: thyge.lauritsen@get2net.dk

Bilag:

Kopi af mit Høringssvar til Trafikstyrelsen (fil: kopi af høringssvar)  
Kort med løsningsmulighederne (fil: jernbaneforslag)

KOPI

Til trafikstyrelsen.  
Hermed fremsendes mit

### Høringssvar vedrørende Jernbanen gennem Hvidovre:

Jeg foreslår en løsning, som er et kompromisforslag mellem *Grundløsningen* ("Den projekterede løsning") og *Smallere motorvej i Hvidovre*.

Løsningen kan i korthed beskrives som følger:

*Jernbanens linieføring mellem Hvidovregade og Ulstrupvej parallelforskydes (i forhold til Grundløsningen), 16-17 m mod syd, ud på motorvejsarealet, hvorved tunnelen kommer fri af Vigerslev Allé/Allingvej og kan passere gennem/under Hvidovrevej-broen og videre frem til Ulstrupvej. På den øvrige strækning gennem Hvidovre er linieføringen som i Grundløsningen.*

Denne løsning giver en **besparelse på ca. 40 mio.kr.** i forhold til Grundløsningen - i stedet for en fordyrelse på 40 mio.kr.

I øvrigt henviser jeg til mit vedhæftede notat af 17.01.2010, som også kan ses på Folketingets hjemmeside/Trafikudvalget, TRU 176.

Priser, som er opgivet af Trafikstyrelsen, fremkommer således:

De identificerede prisforskelle fordeler sig således på hovedpostniveau, baseret på den strækning, hvor de 2 løsningsmuligheder ikke er sammenfaldende:

Hovedpost (Alle beløb i mio. kr.)	Den projekterede løsning (2007 priser)	Smallere motorvej i Hvidovre (2007 priser)	Fordyrelse (2007 priser)	Fordyrelse inkl. 30%tillæg jf. "Ny anlægsbudgettering" (2009 priser)
Arealer og rettighedserhvervelser	27	12	-15	-19
Ledninger	140	139	-1	-2
Jordarbejder og sporunderbygning	41	36	-5	-6
Veje (smallere motorvej og trafikledelsessystem)	52	164	112	148
Konstruktioner	510	450	-60	-80
<b>Fordyrelse i alt</b>			<b>31</b>	<b>41</b>

Ovennævnte priser er en sammenligning mellem de to løsninger - *helt ud til Avedøre Havnevej.*

Men mit kompromisforslag forudsætter imidlertid, at "Smallere motorvej" kun går frem til Ulstrupvej. *Derved berøres de sidste ca. 800 m af de tre vestgående kørebane inden Avedøre*



*Havnevej ikke af jernbanen, ligesom til/frakørselsramperne ved nordsiden ved Avedøre Havnevej også kan friholdes.*

Skønmæssigt reduceres posten "Veje" derfor fra 164 mio.kr. til 104 mio.kr., hvorved prisen på "Smallere motorvej" bliver til **en besparelse på ca. 40 mio.kr.** - (i 2009-priser) i stedet for en tilsvarende fordyrelse.

Med venlig hilsen

Thyge Lauritsen,  
Avedøregårdsvej 10  
2650, Hvidovre.

Ovennævnte er fremsendt som e-mail til Trafikstyrelsen den 22.jan.2010.

Kilder: Ovennævnte prisopstilling stammer fra en mail fremsendt fra Trafikstyrelsen (Jesper Sejl) til Hvidovre kommune (Jens Schelde) tirsdag d. 13. oktober 2009.



## Vedr. Jernbanen gennem Hvidovre.

Supplerende bemærkninger til tidligere fremsendt materiale (TRU 176).

Den 22.jan. 2010 fremsendte jeg til Trafikudvalget bl.a. nedenstående skema, som oprindeligt stammer fra Trafikstyrelsen, og som sandsynligvis har dannet grundlag for transportministerens svar til Trafikudvalget (TRU alm. del Svar på Spørgsmål 1399, fra den 24. september 2009, J.nr.004-u18-001234), som vedlægges i kopi.

Priser, som er opgivet af Trafikstyrelsen (sorte tal):

"De identificerede prisforskelle fordeler sig således på hovedpostniveau, baseret på den strækning, (1300 m) hvor de 2 løsningsmuligheder ikke er sammenfaldende":

Mine korrigerede priser (røde tal, baseret på en strækning på 650 m):

Hovedpost (Alle beløb i mio. kr.)	Den projekterede løsning (2007 priser)	Smallere motorvej i Hvidovre (2007 priser)	Fordyrelse (2007 priser)	Fordyrelse inkl. 30%tillæg jf. "Ny anlægsbudgettering"
Arealer og rettighedserhvervelser	27	12	-15	-19
Ledninger	140	139	-1	-2
		107	-33	-42
Jordarbejder og sporunderbygning	41	36	-5	-6
Veje (smallere motorvej og trafikledelsessystem)	52	164	112	148
Nævnt tidligere (27.jan.)		104	52	68
Konstruktioner	510	450	-60	-80
<b>Fordyrelse i alt</b>			31	<b>41</b>
<b>Neg.Fordyrelse=besparelse</b>				<b>-79</b>

Efterfølgende er jeg blevet opmærksom på flere betydende detaljer:

Posten "Ledninger" (blå tal) er i begge løsninger angivet til ca. 140 mio.kr., på trods af, at det "omfattende anlægsarbejde" i Hvidovres bykerne slet *ikke forekommer* ved løsningen "Smallere motorvej"(jf. mit notat af 17.01., s.4).

Derfor må denne post kunne reduceres med skønsmæssigt 40 mio.kr og dette lagt til den i mit høringssvar til Trafikstyrelsen (Kopi til TRU den 27.jan) nævnte besparelse på 40 mio.kr, vil der blive en **samlet besparelse på ca. 80 mio.kr.**

Derudover har jeg følgende **kommentarer/korrektioner til transportministerens svar af 24. september 2009 til Trafikudvalget:**

Indsnævringen af motorvejen er kun nødvendig på en strækning fra ca. lidt øst for Hvidovregade til ca. Ulstrupvej, i alt knapt 650 m. (se: <http://map.krak.dk/m/MkNgs> eller tidligere fremsendt "Krak-kort").

Herefter kan banen følge samme linjeføring som "Grundløsningen". Derved bliver den strækning, hvor de to løsningsmuligheder *ikke* er sammenfaldende kun *halvt så lang, som den strækning, transportministeren angiver.*

Bilisterne på motorvejen i *østgående* retning benytter i dag kun to af de tre kørespor på strækningen fra Avedøre Havnevej, og motorvejen slutter som *motorvej* omtrent ved Ulstrupvej. (se foto, fig. 3 i mit notat af 17.01.). Herefter er der, som det kan ses på billedet, hastighedsbegrænsning på 70 km/t. Det tredje østgående kørespor ligger, som det også kan ses, *ubenyttet* hen. Desuden er der et østgående nødspor.

På samme måde som den østgående motorvej holder op ved Ulstrupvej, kan man lade motorvejen i vestgående retning *begynde som tresporet motorvej* her ved Ulstrupvej, efter at jernbanen er løbet ind i det grønne buskads syd for Allingvej. Det er på samme sted, som dér hvor jernbanen i "Grundløsningen" kommer ind i buskadset, men fra tunnelen under Allingvej.

Alt i alt frigøres der således to kørespor og to nødspor på de nævnte 650 m af motorvejen, således at der kan blive plads til tunnelen på motorvejsarealet.

Og man skal her være opmærksom på, at motorvejen *kun* tilføres vestgående trafik fra *enten* Folehavens to spor *eller* fra Vigerslevvejs to højresvingsbaner, men *ikke* fra begge veje samtidigt, da der er lyssignal ved Vigerslevvej/Folehaven.

Og på begge de nævnte veje er der 60 km/t, medens hastighedsgrænsen kan være fx 70 km/t på den vestgående "motorvej". På denne måde kan man undgå trafikophobning på dette korte stykke inden Ulstrupvej, hvor den egentlige tresporede motorvej så kan begynde.

I den forbindelse kan man sammenligne forholdene med fx Lyngby Omfartsvej, hvor der er en tosporet motorvej med smalt nødspor og hastighedsbegrænsning på 90 km/t.

Når man tager disse forhold taget i betragtning, vil jeg stille et stort spørgsmålstejn ved nødvendigheden af et "*permanent, elektronisk trafikledelsessystem*", som transportministeren skriver.

Transportministeren skriver også, at der er "*Vejarbejde og trafikoplægninger i forbindelse med etablering af den smallere motorvej, herunder trafikledelsessystem for motorvejen under udførelsen*".

Ved "Grundløsningen" bliver der sandelig også "Vejarbejde og trafikoplægninger" inkl. afkortning af tre ejendomme i Thorvalds Minde, - men da det er gennem Hvidovres bykerne, har det næppe den store bevågenhed i *Vejdirektoratet*.

Broen, der fører Hvidovrevej over motorvejen, må sandsynligvis udskiftes, da understøtningsforholdene bliver ændret. Det må en undersøgelse af broens statik- og armeringsforhold afgøre, men spændvidden på de enkelte brofag reduceres til ca. 70 % og påvirkningerne på bropladen reduceres tilsvarende.

*Motorvejsrampen fra øst* op til Avedøre Havnevej berøres *ikke*, da den "Smallere motorvej" slutter 600-700 m øst for Havnevej.

"*Udførelsen tæt op ad en trafikeret motorvej vil på grund af de snævre og vanskelige arbejdsforhold betyde merudgifter for entrepriserarbejderne*", skriver transportministeren. Det er korrekt, men det er jo betingelserne. Tænk blot på hvad man har oplevet de senere år på Ringmotorvejen.

Og i øvrigt vil "Grundløsningen" give enorme trafikale problemer i selve Hvidovre gennem den årelange periode, hvor anlægsarbejderne står på (se Trafikstyrelsens beskrivelse, gengivet i mit notat s.4).

**Konklusion:**

**Når den "Smallere motorvej" kun får den halve længde (ca. 650 m), når et permanent trafikledelsessystem ikke er nødvendigt, når motorvejsrampen ved Havnevej lades uberørt, når de enorme anlægsarbejder i Hvidovre undgås, så kan det *umuligt* være dyrere at lave en "Smallere motorvej".**

**Det er således min vurdering, at der ligger en *samlet besparelse på ca. 80 mio. kr.* ved at vælge "Smallere motorvej".**

En senere *udvidelse af motorvejen* er efter min mening ret urealistisk, idet det ikke er muligt at tilføre byen mere trafik end der kan aftages fra de tilstødende veje, - her specielt Vigerslevvej og Folehaven.

Men hvis man endelig vil have en udvidelsesmulighed, så tror jeg, at der kan være plads til *tre østgående og to vestgående kørespor*, og med en smal midterrabat under Hvidovre-vejen-broen.

Og fra Ulstrupvej er der som nævnt uændret tre vestgående motorvejsspor.

Ved Folehaven er der masser af areal til evt. udvidelse af antallet af opmarch-baner både for venstresving mod nord ad Vigerslevvej og for ligeudkørende ad Folehaven.

At banen ligger i "trug" efter Ulstrupvej skyldes, at der er en "bakke" på motorvejen mellem de to broer, og jernbanen kan ikke bare løbe "op og ned" som motorvejen, - derfor ligger banen relativt dybt på denne strækning, hvor den i *begge* løsninger fortsætter i "*det grønne buskads langs med Allingvej*".

Den vibrationsdæmpende konstruktion i tunnelen ud for Thorvalds Minde kan sandsynligvis udelades, da jernbanen i "Smallere motorvej" ligger knapt 20 m sydligere.

Hele tunnelens konstruktion kan sikkert gøres spinklere i "Smallere motorvej"-løsningen, idet tunnelen ikke skal dimensioneres for trafikbelastning, men kun for belastning fra jorddækning m.m. Man bør derfor se på, om de store besparelser, der ganske givet er ved "Smallere motorvej", ikke kan anvendes til en overdækning af banen, en såkaldt "Brio-løsning", helt ud til Avedøre Havnevej.

Det er mit håb, at Christiansborg-politikerne kan få forelagt et *gennemarbejdet* forslag til "Smallere motorvej", - med de i mit notat af 17.01 og med de i nærværende skrivelse anførte detaljer indarbejdet, - før der tages endelig beslutning om motorvejens linjeføring gennem Hvidovre.

Med venlig hilsen  
Thyge Lauritsen  
Avedøregårdsvej 10  
2650 – Hvidovre.

Bilag : Transportministerens svar til Trafikudvalget, TRU 1399 fra 24.sep. 2009.

**Trafikudvalget 2008-09**  
**TRU alm. del Svar på Spørgsmål 1399**  
**Offentligt**

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg Christiansborg 1240 København K

Dato 24. september 2009 J. nr. 004-u18-001234 Deres ref. Frederiksholms Kanal 27 F, 1220 København K  
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 27. august 2009 stillet mig følgende spørgsmål 1399 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 1399:**

"Vil ministeren redegøre for, hvori de større omkostninger og fysiske indgreb består ved tilvalgsmuligheden "smallere motorvej i Hvidovre" på side 77 i Trafikstyrelsens høringsnotat for København-Ringsted projektet, og kan ministeren be- eller afkræfte, hvorvidt denne tilvalgsmulighed medfører færre gener for de lokale borgere i anlægsperioden og i drift end grundløsningen?"

**Svar:**

Løsningen "Smallere motorvej i Hvidovre" har følgende 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 "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 motorvejen. 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 arbejdskørsel.

Løsningen vil endvidere umuliggøre en eventuel senere udvidelse af motorvejen.

Den projekterede løsning igennem Hvidovre vil forløbe i en tunnel under Vigerslev Allé og videre under Allingvej til Ulstrupvej, hvor banen kommer ud og forløber i et trug i det grønne buskads langs med Allingvej. Udførelsen foregår tæt på boligerne, og vejene vil blive inddraget til arbejdsarealer under udførelsen. Det er nødvendigt at afkorte tre ejendomme i Thorvalds Minde Andelsboligforening, hvorved 9 lejligheder bliver nedlagt. Tunnelen ud for Thorvalds Minde vil blive udformet med vibrationsdæmpende konstruktioner, som sikrer, at der ikke bliver mærkbare gener i form af vibrationer fra tog i driftsfasen. Vigerslev Allé vil blive ført tilbage oven på tunnelen, så vejanlægget stort set bliver som i dag.

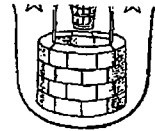
Med venlig hilsen  
Lars Barfoed

Se orig. på:

<http://www.ft.dk/dokumenter/tingdok.aspx?samling/20081/almindel/TRU/spm/1399/svar/646917/732608/index.htm>

## BRØNDBY KOMMUNE

Teknisk Forvaltning  
Park Allé 160, Postboks 178  
2605 Brøndby  
Tlf. 4328 2828 Telefax 4328 2450  
E-mail: [teknik@brondby.dk](mailto:teknik@brondby.dk)  
Hjemmeside: [www.brondby.dk](http://www.brondby.dk)  
Postgiro: 3 00 85 33



Trafikstyrelsen  
[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)  
[mnh@trafikstyrelsen.dk](mailto:mnh@trafikstyrelsen.dk)

### Borgmesteren

Skrivelser adresseres hertil, ikke til navngivne personer

Dato	Vort j. nr.	Brev nr.	Sagsbehandler	Lokal tlf. nr.
22. januar 2010	153-2008-56613		PNS	2418

### Hørings svar til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

Brøndby Kommune har modtaget udkast til forslag til lov om anlæg af København-Ringsted forbindelsen, som er i høring frem til den 22. januar 2010.

Brøndby Kommune fremsendte den 20. januar 2010 et hørings svar til anlægsloven. Da vi har nogle supplerende bemærkninger er dette hørings svar af 22. januar 2010 således det endelige hørings svar. Trafikstyrelsen bedes se bort fra kommunens hørings svar af 20. januar 2010.

Brøndby Kommune har i forbindelse med høringen af forslag til VVM-redegørelsen i efteråret 2008 indsendt hørings svar, ligesom vi efterfølgende har skrevet til transportministeren i forbindelse med udsendelsen af den endelige VVM-redegørelse. Vi må konstatere, at de svar vi hidtil har fået fra transportministeren og fra Trafikstyrelsen, ikke er tilfredsstillende, ligesom vi heller ikke føler os beroliget.

Det er uundgåeligt, at det store anlægsprojekt får negative konsekvenser for de borgere og rekreative områder i Brøndby, som anlægget kommer tæt på – og ingen fordele. Det er dog stadig kommunens opfattelse, at generne bliver unødigt store, hvis VVM-redegørelsen – som det ser ud til – bliver lagt til grund for anlægsprojektet.

Vi tillader os derfor at henvise til tidligere breve til Trafikstyrelsen, transportministeren og til Folketingets trafikudvalg. Disse er stadig relevante i forbindelse med forslaget til anlægslov.

Helt overordnet har vi bemærket, at forslaget om anlægslov giver en række bemyndigelser til transportministeren. Det er mit håb, at transportministerens bemyndigelser bliver brugt til at vælge de løsninger, der mindsker de værste gener af København-Ringsted banen for Brøndby Kommunes borgere.

### Linjeføring

Vi stiller os stadig uforstående overfor argumentationen dels for, at banen ikke kan føres nord om kolonihaverne i Brøndby Kommune, dels overfor argumentationen for at lægge banen på en høj dæmning efter Brøndbyvester Boulevard.



Brøndby Kommune  
- brug os på nettet

Rådhusets kontorer har åbent for ekspedition - mandag til torsdag kl. 10-14, torsdag tillige kl. 15.30-17.30, fredag kl. 10-12.

Telefonekspedition - mandag til onsdag kl. 8.30-14.30, torsdag kl. 8.30-17.30, fredag kl. 8.30-12.00

At banen skulle "...sænkes kraftigt for at blive ført under motorvejsramperne til og fra Søndre Ringvej", som Trafikstyrelsen skriver i deres notat, ville kunne undgås, hvis banen blev ført under Brøndbyvester Boulevard i stedet for over, således at Brøndbyvester Boulevard, efter at den har passeret under Holbækmotorvejen, bliver løftet lidt, mens banen lægges i afgravning. Banen er alligevel projekteret til at ligge lavt ved M3 og Søndre Ringvej, hvor den skal passere under vejene. På denne måde kan man ligeledes undgå, at banen, efter at den er ført over Brøndbyvester Boulevard, vil ligge på en fem meter høj dæmning. Dette er et meget voldsomt indgreb i landskabet, da den samlede højde på anlægget med køreledninger må blive omkring 11 meter. Det bør i det mindste undersøges, om det er muligt at lade Brøndbyvester Boulevard gå under motorvejen som i dag, og derefter lade vejen stige lidt mod syd, således at den kan passere over banen. På denne måde kan banen blive liggende i afgravning på hele stykket mellem M3 og Søndre Ringvej, og dermed mindske de støjmessige og visuelle konsekvenser af projektet.

Vi undrer os stadig over, at dette ikke har været en del af høringen, og over at Trafikstyrelsen kan foreslå et så visuelt markant anlæg uden en eneste visualisering. Vi undrer os ligeledes over, at det ikke et eneste sted i forslaget til anlægslov fremgår, at banen skal ligge på en fem meter høj dæmning i Brøndby, mens det er fundet værd at nævne, at banen på strækningen over Jersie Mose vil ligge "*et par meter over terræn*" (side 11-12 i forslag til anlægslov).

Trafikstyrelsen skriver i deres notat af 5. november 2009, at "*Udarbejdelsen af visualiseringer i projektet er sket ud fra en samlet vurdering af, hvor en ny bane vil medføre de mest markante ændringer i omgivelserne.*" Trafikstyrelsen skriver endvidere, at de i Brøndby "...har valgt at fokusere på banens passage af Vestvolden og passagen forbi Brøndby Haveby, afdeling 3...". At Trafikstyrelsen ikke vurderer et anlæg med en samlet højde på op til 11 meter som markant, er os fuldstændig ubegribeligt, da anlægget vil blive placeret i et område af den grønne kile, som i dag er et fladt slettelandskab, og hvor der er store rekreative interesser. Som tidligere nævnt er Vestvolden syd for Holbækmotorvejen i øvrigt beliggende i Hvidovre og ikke i Brøndby Kommune.

Trafikstyrelsens argument om, at banens trace ville skulle forlægges mod syd ind over hundetræningsanlægget, finder jeg ikke relevant, da hundetræningsbanen under alle omstændigheder skal flyttes som følge af nybygningsløsningen.

Trafikstyrelsen argumenterer også med, at der skal tages hensyn til nærliggende vandboringer. Men er det overhovedet undersøgt, om det er en udfordring, der kan løses? Derudover mener jeg ikke, at et argument om, at der skal bruges ekstra meget beton for at opveje vandtrykket, er et reelt argument, da det må være en detalje i det store samlede projekt. Disse merudgifter til en bedre løsning må betragtes som meget små set i lyset af den samlede anlægssum, samtidig med at der er et reelt hensyn at tage til de borgere, som i det daglige skal tåle den nye bane.

#### **Miljø- og naturforhold**

I forslaget til anlægslov fremgår følgende omkring afhjælpende foranstaltninger i forhold til de miljømæssige og naturmæssige konsekvenser af projektet: "*...at den nye jernbane med en række afhjælpende foranstaltninger kan anlægges uden væsentligt at påvirke naturområder og levesteder for dyr og planter.*" (side 15-16) samt at "*Afhjælpende foranstaltninger er i et vist omfang nødvendige og er derfor indarbejdet i den projekterede løsning*" (side 18-19). Ingen rekreative naturområder i Brøndby Kommune er nævnt i denne beskrivelse – hverken Bakkeskoven, Brøndbyskoven eller den grønne kile er nævnt - mens der fx er nævnt to parker i Københavns Kommune. Som det fremgår af forslaget er der ikke indarbejdet én eneste afhjælpende foranstaltning i forbindelse med banens forløb gennem Brøndby Kommune. Derimod har vi noteret os, at der lægges op til en overdækning af banen ved Kulbanevej, som medfører en merudgift på 350 mio. kr. (jf. forslag til anlægslov side 19 og 20). Det er vi da glade for på vegne af Københavns Kommune, men vi stiller os meget uforstående overfor, at de naturmæssige og rekreative værdier ved Kulbanevej skulle være større eller vigtigere end fx værdierne i den grønne kile.



Af forslaget til anlægslov fremgår det ligeledes, hvilke naturlokaliteter der er langs linjeføringen (side 4 i forslag til anlægslov med kort over naturlokaliteter). Brøndby Kommune har flere gange påpeget, at der mangler en angivelse af Bakkeskoven, der i dag er fuldt tilplantet med fredsskov. Denne angivelse er stadig fraværende.

### **Støj**

Generelt er det Brøndby Kommunes opfattelse, at der gøres for lidt for at støjbeskytte de rekreative områder. Af forslaget til anlægslov fremgår det, at der vil blive udført støjdæmpning i forhold til en grænseværdi på 64 dB (side 17). Det vil betyde at den grønne kile og Bakkeskoven mister en stor del af sin værdi som rekreativt område på grund af støjen, og vi mener at disse områder skal sikres mod, at støjen fra jernbanen overstiger 59 dB, som er grænsen gældende for rekreative områder i det åbne land (jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997).

Med hensyn til området ved den muslimske gravplads finder vi det meget kritisabelt, at Trafikstyrelsen ikke mener, at der skal tages hensyn til gravfreden på trods af, at gravpladsen er støjfølsom anvendelse, der er underlagt et krav om at skulle holde sig på max 55 dB (A) i forhold til vejtrafikstøj, jf. Lokalplan 135. Trafikstyrelsen har kun vurderet ud fra en støjudbredelse på 64 dB eller mere. Jeg har svært ved at forstå, at man fra statens side vil krænke gravfreden på denne måde og dermed krænke alle de muslimer, som i fremtiden skal foretage begravelser med en stærkt forøget støjgen, og jeg betragter det som disrespekt for den muslimske befolkningsgruppe.

### **Fodboldbaner**

Brøndby Kommune har en væsentlig interesse i at sikre muligheden for at retablere de tre fodboldbaner, der ødelægges af den ny baneforbindelse. Forslaget om anlægslov behandler desværre ikke dette spørgsmål.

Trafikstyrelsen har tidligere i et brev til os skrevet, at der vil blive givet økonomisk erstatning ved ekspropriation samt et beløb til reetablering af boldbaner, hvilket vi er glade for. Vi er dog stadig bekymrede for muligheden for rent praktisk at finde erstatningsarealer, hvorpå fodboldfaciliteterne kan placeres. Da kommunen stort set er udbygget vil der kun være mulighed for genplacering i den grønne kile, der er underlagt en række stramme restriktioner jf. Fingerplan 2007. En afledt effekt af, at banerne skal flyttes er, at de kommer til at ligge i en meget stor afstand fra det resterende stadionområde, hvor der i dag er klubhus, omklædningsfaciliteter, toiletter mv., hvilket betyder, at det vil være nødvendigt at skabe nogle nye faciliteter i nærheden af de flyttede fodboldbaner. Dette vil både betyde en betydelig merudgift, som bør afholdes af staten, ligesom der vil være en udfordring i forhold til bestemmelserne i Fingerplan 2007 med at få tilladelse til at placere fodboldbaner og ikke mindst faciliteter til omklædning mv. Det er således stadig vores forventning, at det må være anlægsmyndigheden, som har ansvaret for, at kommunen kan få de nødvendige statslige godkendelser til reetablering af baner og øvrige faciliteter i tilknytning til fodboldbanerne i den grønne kile.

### **Økonomi**

Brøndby Kommune modtog i juni 2009 et brev fra Trafikstyrelsen, hvori Trafikstyrelsen gav udtryk for at Brøndby Kommune skulle betale 9,4 mio. kr. for at retablere to eksisterende og planlagte stiforbindelser, hvilket vi selvfølgelig udtrykte vores utilfredshed med. Efterfølgende skrev Trafikstyrelsen i følgende deres notat af 5. november 2009 om stiforbindelsen under motorvejen fra Bakkeskoven til boligområdet ord for Kettevej i Hvidovre: *"Den nye jernbanes tracé langs med motorvejen vil hindre denne stiadgang, hvis ikke der blev etableret en stitunnel underjernbanen. Finansiering af tunnelen vil derfor ske i henhold til skadevolderprincippet og betales 100 pct. af staten."* Trafikstyrelsen henviser til at Lokalplan 136 for området som beskriver stiforbindelsen. Så den revurdering er vi selvfølgelig tilfredse med.

Men vi kan stadig ikke se logikken i, at Trafikstyrelsen fastholder, at det er kommunen, der skal betale 4,5 mio. kr. for en stitunnel under Brøndbyøstervej, da de mener, at stiforbindelsen kan foregå i niveau over den omprofilerede Brøndbyøstervej. Vi har svært ved at se, at dette kan lade sig gøre, da vejen ligger på dæmning, med mindre at cyklister skal føres et stykke nordpå, mod færdselsretningen på

Brøndbyøstervej, før de kan føres over vejen og sydpå igen. Trafikstyrelsen angiver selv, at en "stunnel under Brøndbyøstervej giver et væsentligt forbedret stiforløb..." men nævner ikke at der også for dette område ligger en lokalplan (Lokalplan 135), som beskriver stiforbindelsen. En inkonsekvent argumentation fra Trafikstyrelsens side. Vi må således fastholde, at en stitunnel under Brøndbyøstervej skal finansieres i henhold til skadevolderprincippet. Generelt savner vi, at skadevolderprincippet fremgår af anlægsloven, fx skrevet ind i lovens bemærkninger (side 33-38).

Jeg håber, at vores kommentarer giver transportministeren og Folketingets øvrige medlemmer anledning til eftertanke og en forståelse for, at staten må finde løsninger, der mindsker de værste gener af København-Ringsted banen for Brøndby Kommunes borgere. I denne forbindelse minder vi om, at vi har inviteret transportministeren til at besøge området sammen med repræsentanter for Brøndby Kommune. Vi savner fortsat svar på denne invitation.

Med venlig hilsen

  
Ib Terp

Kopi sendt til medlemmerne af Folketingets Trafikudvalg



Kommunalbestyrelse  
Økonomiudvalget  
Hvidovrevej 278  
2650 Hvidovre

Transportminister Lars Barfoed  
Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Trafikstyrelsen  
Gammel Mønt 4  
1117 København K

Tlf. direkte: 3639 3001

Åbningstider:  
Mandag-onsdag: kl. 09.00-14.30  
Torsdag: kl. 13.00-17.30  
Fredag: kl. 09.00-13.30

Brevnr.: 713789  
Sagsnr.: 55016

21. januar 2010

## Hvidovre Kommunes bemærkninger til Udkast til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København - Ringsted over Køge

Den 18. januar 2010 behandlede Hvidovre Kommunalbestyrelses økonomiudvalg Trafikstyrelsens udkast til ovennævnte lovforslag.

Først og fremmest skal vi gøre opmærksom på, at vi finder det helt uacceptabelt, at styrelsen sender et så vigtigt udkast i høring to dage før jul med en høringsfrist, der ikke tager højde for jule- og nytårsferien.

### Basale problemer ved den valgte løsningsmodel og lovforslaget

Hvidovre Kommune mener, at det grundlæggende er en stor fejl og en discountløsning at gennemføre byggeriet af den valgte Nybygningsløsning, således som lovforslaget lægger op til.

For det første har Trafikstyrelsen i anledning af det tidligere forslag til tunnelført bane foretaget nogle arealreservationer, som stadig er tinglyst. Arealreservationen er beskrevet i styrelsens notat af oktober 2003.

Forslaget går ud på, at den nye bane føres i tunnel fra det eksisterende baneterræn videre i tunnel langs Kulbanevej/Vigerslevparken/Holbækmotorvejen, som forudsat i de arealreservationer, der er foretaget (tinglyst) på de respektive ejendomme.

Disse arealreservationer, har med rette givet folk forventning om en tunnelfremført jernbane. De har derfor i god tro købt fast ejendom i områderne langs banen med den forvisning, at banen ikke ville give hverken støjgener eller andre miljøgener, som dels vil få en negativ indvirkning på deres investering, dels vil forringe livskvaliteten. Disse borgere føler sig i dag vildledt.

Det er på tide at trafikministeren, regeringen og Folketinget tager borgerne livskvalitet og generelle sundhed alvorligt. Det har man kunnet før, f.eks. i Tårnby, da man overdækkede både jernbane og motorvejen ved krydsningen af Englandsvej. Og så gjorde man det delvist ved at bevillige 350 mio.kr. til den forhøjede overdækning ved Kulbanevej.

Det er tankevækkende, at der i andre storbyområder etableres tunnelførte jernbaner for at mindske generne for beboerne i de pågældende områder, men ikke i København/Danmark. Man skal blot over på den anden side af Øresund til Malmø, hvor man er i gang med at etablere en 17 km lang jernbanetunnel ind til de centrale dele af byen. Denne tunnelførte jernbane er i 2005 sat til at koste godt 7 mia. DKK. Nybygningsløsningen er sat til ikke at koste mere end 10 mia.kr. (forhøjet med 0,35 mia.kr. til overdækningen ved Kulbanevej) for en strækning på ca. 60 km. Trafikstyrelsen har i Miljøredegørelsen vurderet, at Nybygningsløsningen, med tunnelført bane gennem Valby og Hvidovre vil koste 12,3 mia.kr.

Regeringen og partierne bag beslutningen om Nybygningsløsningen vægter tilsyneladende økonomi højere end borgernes livskvalitet og sundhed.

Men en tunnelføring af den nye jernbane er blevet forkastet med henvisning til, at den er for dyr. Hvidovre Kommune stiller et stort spørgsmålstegn ved, om det på lang sigt ikke vil være lige så billigt og i hvert fald en mere hensigtsmæssigt at vælge en tunnelført fremføring af jernbanen gennem de tættest bebyggede områder i Københavns og Hvidovre kommuner, da man således vil undgå fremtidige flaskehalse og fjerne støjgenerne og andre miljøbelastninger for beboerne på denne strækning samt undgå ekspropriationer og omlægning af mange ledninger og tekniske anlæg.

#### *Godstog*

For det andet mener Hvidovre Kommune, at Trafikstyrelsen/ Trafikministeren i udkastet til lovforslaget prøver at dække over generne fra den godsbanetrafik, der kan forventes at komme på strækningen.

I Miljøredegørelsen er der kun regnet med to godstog i timen i hver retning døgnet rundt, mens der i beslutningsgrundlaget åbnes for muligheden for, at der kan komme tre godstog i timen i hver retning døgnet rundt.

#### **Alternativ løsningsmodel**

Hvidovre Kommune har ved tidligere lejligheder, senest i brev af 11. september 2009 til Folketingets Trafikudvalg, foreslået at banen som minimum placeres i niveau med Holbækmotorvejen ("Smallere motorvej i Hvidovre") for derved at reducere antallet af boliger, der skal eksproprieres og minimering af miljøgenerne. Denne alternative løsning er også foreslået af flere af beboere langs banen. Senest har en borger - Thyge Lauritsen - sendt en udførlig gennemgang til trafikordførerne i Folketinget og Trafikudvalget, om de klare fordele der er ved løsningsmodellen "Smallere motorvej i Hvidovre".

Transportministeren har i et svar til Folketingets Trafikudvalg i september 2009 oplyst, at merprisen for "Smallere motorvej i Hvidovre" er ca. 40 mio.kr. Endvidere oplyser ministeren, "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, ...". Her til kommer de færre gener for de lokale borgere i den fremtidige driftssituation.

Såfremt Folketinget ikke vil finde de fornødne midler til den tunnelførte løsningsmodel, skal Hvidovre Kommune opfordre Folketinget ved behandling af anlægsloven at vælge løsningsmodellen "Smallere motorvej i Hvidovre", da merprisen må anses for at være helt marginal.

Derved vil man dels få færre indgreb i de eksisterende boliger, dels få nogle klare miljøforbedringer. Disse forbedringer vil være i form af mindre støj både om dagen og om natten, nu hvor der åbnes for tre godstog i time mod tidligere kun to godstog i timen. Denne mulighed vil i øvrigt også være med til at forringe livskvaliteten for beboerne langs banen.

Vejdirektoratets indsigelser mod denne løsningsmodel må vige til fordel for hensynet til livskvaliteten for beboerne.

Løsningen med den smallere motorvej åbner for muligheden for overdækning af både jernbane og motorvej, hvilket vil beløbe sig til en merudgift på 450 mio.kr. for strækningen Hvidovregade i øst til Ulstrupvej i vest (ca. 450 m).

#### **Bemærkninger til selve udkastet til anlægsloven**

1. På side 18, 3. afsnit, står der: "På en kort strækning i Hvidovre, hvor jernbanen passerer en andelsboligforening, monteres et vibrationsabsorberende fjedersystem under skinnerne ud fra de tre nærmest liggende boligblokke. Herved begrænses indgrebet i ejendommene."

Dette er ikke i overensstemmelse med det, Trafikstyrelsen skriver i "Miljøredegørelse – hæfte 6, september 2009". I den står der på side 29, øverst: "Ved Andelsboligforeningen Thorvalds Minde etableres en fjeder-konstruktion på en ca. 250 m strækning som en del af den projekterede løsning. Dette vil betyde, at ingen af de tilbageblevne boliger i foreningen vil være belastet med vibrationer over grænseværdien på 75 dB."

En strækning på ca. 250 m svarer til strækningen fra Hvidovregade til Hvidovrevej og omfatter samtlige 6 boligblokke på denne strækning.

Af materiale, som Trafikstyrelsen dels har udarbejdet til Andelsboligforeningen Thorvalds Minde, dels har udleveret til Teknisk Forvaltning fremgår det, at bygninger, der ligger tættere end 20 m fra midten af nærmeste spor, vil blive berørt af vibrationerne fra banen, og at grænseværdien på 75 dB vil blive overskredet.

Endvidere er konstruktionen af boligblokkene i Andelsboligforeningen Thorvalds Minde udført med træbjælkelag, der vil forstærke strukturelle og rystelser i modsætning til stive betonkonstruktioner.

Samtlige 6 boligblokke vil komme til at ligge tættere end 20 m fra midten af nærmeste spor.

Hvidovre Kommune vil derfor kræve, at udmeldingen i "Miljøredegørelse – hæfte 6" om, at der etableres vibrationsabsorberende fjedersystem på hele strækningen mellem Hvidovregade og Hvidovrevej fastholdes, og at lovforslaget rettes, så det sikres, at der etableres vibrationsabsorberende fjedersystem på hele strækningen (250 m) fra Hvidovregade til Hvidovrevej.

2. På side 19, afsnit 8.2.3.1. forklares, hvorfor man har valgt den overdækkede løsningsmodel langs Kulbanevej. Der står bl.a., at "overdækningen vil bl.a. mindske barriereeffekterne og reducere støjgenerne i det tæt bebyggede kvarter."

Ovenstående rejser det helt klare og nærliggende spørgsmål, om dette ikke også gør sig gældende i Hvidovre Kommune langs Vigerslev Allé og Allingvej. På disse strækninger vil størstedelen af etageboligerne samt parcelhusene komme til at være lige så tæt på jernbanen, og i visse tilfælde tættere end det er tilfældet på Kulbanevej.

Derfor må der være lige så godt belæg for en overdækning af jernbanen gennem Hvidovre Kommune, som der er for overdækningen langs Kulbanevej, som i øvrigt bør etableres uden niveauforskel i forhold til i dag.

Vi vil derfor kræve, at forligspartierne bag beslutningen om Nybygningsløsningen forud for eller i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven finder de fornødne økonomiske midler, således at banen overdækkes på hele strækningen fra Retortvej/Kulbanevej og til Avedøre Havnevej for ikke at forskelsbehandle beboerne langs den tættest befolkede del af jernbanen.

Det har ved et tidligere og tilsvarende baneprojekt - jernbanen til Kastrup Lufthavn og Malmø - været muligt at finde de fornødne midler til overdækning af jernbane og motorvej i Tårnby, så hvorfor kan det ikke gøres igen?

Samlet ønskes en langsigtet samfundsmæssig holdbar løsning med en fuld tunnelføring gennem kommunen.

Hvis der ikke afsættes de 2 mia.kr. dette koster, bør jernbanen i det mindste lægges ned på motorvejen og der bør samtidig foretages en overdækning af både jernbane og motorvej hvor beboelser ligger tæt på.

Med venlig hilsen

  
Milton Graff Pedersen  
borgmester

  
Finn Gerdes  
formand Teknik- og Miljøudvalget

Kopi af dette brev er sendt til Folketingets trafikudvalg

Byrial Rastad Bjørst  
Bjørnsonsvej 47  
2500 Valby  
[brb@tl.dk](mailto:brb@tl.dk)

Gammel Mønt 4  
1117 København K  
Telefon 7226 7000  
Direkte  
Fax 7226 7070  
[mnh@trafikstyrelsen.dk](mailto:mnh@trafikstyrelsen.dk)  
[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

Journal T102-00008  
Dato 29.01.2010

### **Vedrørende udkast til lovforslag om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge**

Som opfølgning på vores kvitteringsbrev fra den 14. januar skal jeg besvare de spørgsmål du har stillet i dit brev fra den 14. januar.

Strækningen fra København H til Ny Ellebjerg Station er, hvad angår støjdemning, omfattet af lovforslaget om anlæg af jernbanestrækningen København-Ringsted over Køge.

På strækningen fra København H til Ny Ellebjerg Station gennemføres støjdæpende foranstaltninger på grundlag af en grænseværdi på 66 dB, svarende til beskyttelsesniveauet langs eksisterende jernbaner. I forhold til denne grænseværdi, er der i de hidtil gennemførte undersøgelser registreret 8 boliger, der vil blive udsat for en støjbelastning over grænseværdien, og som derfor tilbydes facadeisolering. Støjberegningerne vil blive opdateret i forbindelse med den kommende detaljprojektering. Resultaterne fremgår af Trafikstyrelsens miljøredegørelse - Hæfte 6, som kan findes via vores hjemmeside.

Resultaterne af de gennemførte støjberegninger kan ses på Trafikstyrelsens dynamiske kort, på nedenstående link.

<http://tsgis.trafikstyrelsen.dk/kh-rg/>

Niveauerne for vej- og jernbanestøj kan også findes på grundlag af den såkaldte EU-støjkortlægning, hvor støjniveauet er beregnet langs større vej- og banestrækninger. Resultaterne kan findes via nedenstående link:

<http://noise.mst.dk/>

Konsekvenserne for luftforureningen af en ny bane gennem området vurderes at blive af marginal betydning. Det kan bl.a. udledes af, at antallet af dieseltog vil være væsentligt mindre end antallet af dieselkøretøjer på de større veje i området.

Jeg mener, hermed, at have besvaret de stillede spørgsmål.

Med henvisning til, at de rejste spørgsmål allerede har været behand- Journal T102-00008  
let i miljøredegørelsen og er indarbejdet i lovforslaget, videresender vi  
ikke din henvendelse til Folketinget. Du har naturligvis mulighed for  
selv at rette henvendelse til Folketinget.

Dato  
29.01.2010

Med venlig hilsen



Klaus V Larsen



**Byrial Rastad Bjørst**  
**Bjørnsonsvej 47**  
**2500 Valby**  
**brb@tl.dk**

Trafikudvalget  
Folketinget  
Sendt elektronisk til folketinget@ft.dk


Valby 4. februar 2010

**Forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge**

Den 14. januar skrev jeg et hørings svar til Trafikstyrelsen vedrørende ovenstående projekt. Jeg fik svar den 29. januar. De to breve vedlægges som bilag. Trafikstyrelsens svar giver mig anledning til nogle kommentarer, som jeg vil bede Trafikudvalget om at overveje:

1. Indtil Ny Ellebjerg etableres den nye Ringsted-bane på de eksisterende godsspor. Disse spor har kun været i begrænset anvendelse. De seneste år, er de vist stort set ikke blevet anvendt. Sporerne skal nu anvendes i et helt andet omfang. Fra få gange i døgnet skal der nu køre tog mange gange i timen. Der er tale om en hel ny anvendelse, i praksis en hel ny bane. Derfor bør støjgrænsen for nyetablerede baner anvendes og ikke støjgrænsen for eksisterende baner.
2. Sydhavnen er et kvarter, der er hårdt belastet af trafikstøj, og som samtidig kæmper med store sociale udfordringer. Det kan en tur ad Folehaven og Borgbjergsvej overbevise enhver om. En mindsning af støjen i området vil dels gøre det mere tåleligt for dets nuværende beboere, men det vil også gøre kvarteret attraktivt for ressourcestærke personer. Personer, der kan medvirke til at løfte kvarteret, sådan som det eksempelvis er sket på Vesterbro. Skal Sydhavnen gøres attraktivt for ressourcepersoner, er det ikke tilstrækkeligt, at begrænse støjen til 66 eller 64 db. Af hensyn til Sydhavnens udvikling bør der foretages effektiv støj dæmpning af s- og fjerntogbanerne gennem kvarteret.
3. Vestre Kirkegård er Danmarks største gravplads. Den besøges af de mange efterkommere til de døde. Der ud over er den et smukt rekreativt område for beboerne i Valby, Sydhavnen, Vesterbro og det kommende Carlsbergkvarter. Af hensyn til de mange brugere – og gravfreden, bør der foretages afskærmning for støjen fra banen.

Jeg håber, at ovenstående bemærkninger vil være et positivt til Trafikudvalgets arbejde med lovforslaget.

Venlig hilsen  
  
Byrial R. Bjørst

**Byrial Rastad Bjørst**  
**Bjørnsonsvej 47**  
**2500 Valby**  
**brb@tl.dk**

Trafikstyrelsen  
info@trafikstyrelsen.dk,  
cc. mnh@trafikstyrelsen.dk.

Valby 14. januar 2010

**Svar på høring Udkast til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge**

Det fremgår af det foreliggende forslag, at på strækningen mellem Hovedbanegården og Ny Ellebjerg skal fjerntogene køre på eksisterende jernbanespor ved siden af S-togslinjen.

I dag medfører biltrafikken samt den nuværende trafik af S-tog og almindelige tog på denne linje støj i beboelseskvartererne i Sydhavnen og det sydlige Valby. Banen er ikke afskærmet endskønt den ligger tæt på beboelse. Det må forventes, at den nye linje vil medføre forøget støj.

Tilsyneladende er der i forslaget kun taget stilling til de miljømæssige påvirkninger efter Ny Ellebjerg. Jeg savner undersøgelser af forhold:

1. I hvilket omfang er boligerne i Bavnehøjkvarteret, Sydhavnen og det sydlige Valby (Carl Jacobsensvej, Trekronergade, Strindbergsvej, Bjørnsonsvej og Kløverbladsgade) udsat for trafikstøj i dag (biler og tog)?
2. Hvilke ændringer i trafikstøjen vil den nye forbindelse medføre?
3. Hvilke tiltag bør der foretages i sammenhæng med etableringen af den nye forbindelse for at mindske trafikstøjen i de nævnte områder?
4. Hvilke ændringer i forureningsniveauet i området vil den nye forbindelse medføre (her tænkes navnlig på forurening fra dieseltog)?

Jeg skal venligst anmode om, at Trafikstyrelsen undersøger ovenstående spørgsmål, samt at dette brev oversendes til Folketinget sammen med lovforslaget.

  
Byrial Bjørst

Sagsbeh.:	Pia Nielsen
J. nr.:	153-2008-56613
Dato:	18-02-2010

## Notat til foretræde for Folketingets Trafikudvalg

Brøndby Kommune

Torsdag den 25. februar 2010

### Introduktion

- Brøndby Kommune anerkender den samfundsmæssige nytte af baneprojektet – vi har været medspillere og ikke modspillere.
- Kommunen ser nybygningsløsningen som den mest fremtidssikrede, samtidig med at den generer færrest borgere.
  - o Første prioritet var en nedgravet/boret løsning gennem Brøndby – ikke imødekommet.
  - o Anden prioritet var at få banen ført så tæt på motorvejen som muligt – ikke imødekommet.
- Brøndby Kommune er godt klar over at vi skal tåle nogle gener, men finder det kun rimeligt at kræve at staten som skadevolder viser de hensyn der kan vises, så de værste gener ved banens linjeføring undgås.

### Banens forløb gennem den grønne kile på en 5 meter høj dæmning

- Brøndby Kommune er i mod at banen er planlagt til at ligge på en 5 meter høj dæmning gennem den grønne kile
  - o Vil være medføre voldsomme visuelle gener – den grønne kile er et fladt slettelandskab
  - o Vil virke som en Berlinmur som skærer igennem kommunen.
  - o Vil give anledning til mere støj.
- Den 5 meter høje dæmning har ikke været en del af høringen omkring VVM-redegørelsen
- Fremgår første gang i den endelige VVM-redegørelse.
- Dvs. at kommunen ikke har haft mulighed for at komme med høringssvar til en så væsentlig og indgribende ændring i projektet.
- Der må kunne findes andre løsninger, fx:
  - o Banen sænkes, så den på hele strækningen gennem den grønne kile enten ligger lavt som ved M3 og Søndre Ringvej, eller alternativt i niveau.
  - o Det bør undersøges om banen kan passere under Brøndbyvester Boulevard, så Boulevarden føres under motorvejen og umiddelbart derefter løftes op over banen
- Trafikstyrelsen og trafikministeren henviser til at det vil kræver mere af konstruktionen og fordyre projektet – men det har ikke været muligt at få at vide, hvad det konkret kræver og hvad det konkret vil koste mere.

### Planforhold i forbindelse med reetablering af fodboldbaner mv. i den grønne kile

- Brøndby Kommune er uenige, i at det er kommunens eget ansvar at få skabt det nødvendige plangrundlag for reetableringen af fodboldbaner og hundetræningsbanen.
  - o Fingerplanens grønne kile bestemmelser er udfordringen.
  - o Statens ressource - kommunen har ikke hjemmel.
- Kommunen ser det som en naturlig del af projektet at skaffe de nødvendige ændringer i statens plangrundlag for, at der kan:
  - o Udpeges erstatningsarealer for de arealer der bliver inddraget til den nye jernbane

- Etableres et klubhus eller i det mindste omklædningsrum i tilknytning til de flyttede baner.
- Dertil kommer at det vil påføre kommunen ekstraudgifter, da flytningen af banerne kræver at der etableres nyt klubhus/omklædningsrum i tilknytning til banerne.
- Det bør være noget staten, som skadevolder, der afholder udgifterne.

#### **Forbehold overfor kommunal medfinansiering.**

- Der tages et generelt stort forbehold overfor, at kommunen skal medfinansiere nogle af de udgifter eller følgeudgifter som etablering af denne bane måtte afstedkomme.

#### **Grundvandsbeskyttelse**

- Jernbanen kommer til at skære igennem et område i Brøndby med vigtige kildepladser til vandindvinding.
- Der er på nuværende tidspunkt ikke taget tilstrækkelig forholdsregler til at beskytte grundvandet i anlægs- og driftsfasen.
- Der bør ske en opgradering af beskyttelsen.