

Notat med Trafikstyrelsens bemærkninger til rapporten "Bedre bane - bedre løsninger"

Gammel Mønt 4
1117 København K
Telefon 7226 0000
Fax 3338 1439
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Indledning

Trafikstyrelsen har gennemgået rapporten "Bedre bane – bedre løsninger", udarbejdet af Stellan Lundberg, ÅF Samhøllsplanering, for borgernetværket "En bedre bane", Valby Lokaludvalg og Hvidovre Kommune og offentliggjort den 25. februar 2010.

Notat
Journal T351-000048
Dato 11.03.2010

Rapporten fremlægger en række forslag til udformning af Nybygningsløsningen i København-Ringsted projektet på strækningen fra Ny Ellebjerg Station til Avedøre Havnevej. Forslagene tager udgangspunkt i den projekterede løsning, som Trafikstyrelsen har fremlagt, og som der i den politiske aftale af den 22. oktober 2009 er truffet aftale om at fremme til anlægslov i foråret 2010. I den politiske aftale er der afsat 10,35 mia. kr. til projektet.

I tillæg til rapporten fremlægges anslåede ejendomsværdiforringelser og anlægsomkostninger.

Trafikstyrelsen skal indledningsvis bemærke, at alle de fremlagte forslag har karakter af at være ambitiøse og idealistiske ideer på et meget tidligt skitseniveau, friholdt for enhver økonomisk konsekvens for det samlede baneprojekt, og de afspejler et mangelfuldt kendskab til kompleksiteten af de mange fysiske omstændigheder, som er forbundet med området. De fremlagte forslag har tidligere været drøftet og vurderet i forskellige detaljeringsgrader i Trafikstyrelsens projektorganisation, og som sådan er der ikke kommet nye ideer eller oplysninger til frem.

En lang række elementer i rapporten er blevet beskrevet og forklaret gennem det seneste halve år i Transportministerens besvarelser af de mange spørgsmål til Folketingets Trafikudvalg om projektet. Dokumentation af og forklaringerne på udformningen af Trafikstyrelsens projekterede løsning, der blev offentliggjort i miljøreddegørelsen den 8. september 2009, er således allerede blevet suppleret.

Kommentarer til rapportens anbefalinger

I det følgende kommenteres rapportens anbefalinger:

1. "at dette vigtige baneprojekt tilpasses således, at forudsætningerne for eksisterende og ny bebyggelse i Valbyområdet og i Hvidovre-strækningen langs motorvejen/den nye jernbane bliver acceptable og fra et samfundsøkonomisk synspunkt rimelige".

Generelt kan det nævnes, at der i den indledende projektering er taget højde for alle de nævnte forhold. Ved planlægningen af et så stort projekt er der mange forskellige hensyn, der skal afvejes mod hinanden. Nedenfor gennemgås de tre lokaliteter, som rapporten fokuserer på, og hvor banens linjeføring og højde/dybde skal ses i sammenhæng.

Kulbanevej

Arealet langs med Kulbanevej er et gammelt gasværksareal, hvor der er sket omfattende forurening af jord og grundvand.

Området er i dag domineret af en genbrugsplads og to store oplagingspladser for entreprenørmateriel. Herudover ligger et rodet og uplejet areal med buskads, som anvendes til hundeluftning og bærer præg af bortkastet affald. Endvidere ligger der et areal med fodboldbaner. Når anlægsarbejderne påbegyndes, skal disse arealer eksproprieres midlertidigt.

Langs Kulbanevej overdækkes banen på en strækning over ca. 700 m. Den højtliggende tunnelløsning langs Kulbanevejs nordlige side sikrer, at udgravningen af forurenede jord begrænses, og at spredning af forurening til grundvand minimeres.

Arealet oven på tunnelen jorddækkes, og der gennemføres en landskabsbearbejdning, så der bl.a. skabes et vandret plateau med plads til at genetablere fodboldbaner, der overholder Dansk Boldspil Unions størrelseskrav til turneringsbaner. Endvidere har Trafikstyrelsen skitseret en række forslag til rekreative aktiviteter i den bypark, som tænkes etableret i samarbejde med Københavns Kommune. Området udformes med varieret terræn, hvor beplantningsgrupper og terrænet i samspil skaber nicher, passager og kig i parken som f.eks. legepladser til institutioner, grillpladser, ramper, stier til motionsaktiviteter, lille sø mv. Alt i alt et grønt parkområde, der forbindes med Lerknolden i Vigerslevparken. Den endelige udformning aftales med kommunen i detailprojekteringsfasen.

Der opretholdes de samme veje og stier, som der findes i dag, og fremkommeligheden ad veje og stier bliver ikke forringet.

Det er aftalt med Københavns Kommune, at der i anlægsperioden ydes et fast beløb på 10 mio. kr. til dækning af anlæg og drift af midlertidige boldbaner i nærområdet til klubliv og fodboldaktiviteter.

Udformning af det grønne område efter anlæg af banen vil give området et væsentligt kvartersløft.

Vigerslevparken

I Vigerslevparken anlægges banen i niveau på en strækning over ca. 100 m, og der landskabsmodelleres, således at banen nærmest pakkes ind i parken.

Området ved Lerknolden bliver bearbejdet, så skråningsanlægget fra Vigerslevvej og mod vest får et jævnt fald ned mod den fritlagte Harrestrup Å, der passerer af banen på en lille bro som samtidig vil skabe en ny faunapassage for både vandlevende dyr, mindre landdyr samt flagermus. Alt i alt bliver der et sammenhængende grønt strøg, der forbinder byparken langs med Kulbanevej og Vigerslevparken.

Vigerslev Allé og Thorvalds Minde

Tunnelen under Vigerslev Allé anlægges så lavt som anlægsteknik muligt. Dette indebærer, at vejen efter reetablering ved Hvidovregade vil ligge ca. 1,5 m over niveau faldende til nuværende niveau mellem Thorvalds Mindes blok I og II. Ud for blok I vil vejen være hævet ca. 0,5 m i forhold til i dag. Linjeføringen af Vigerslev Allé ændres minimalt omkring tunnelmundingen, og der bliver således samlet set meget få ændringer

Den nuværende gangtunnel under Holbækmotorvejen erstattes af en gangbro, og der vil i detailprojektering af udformning af broen bl.a. indgå sikkerhedsskærme og afskærmning mod indkig.

På en 250 m lang strækning, der således dækker de seks boligblokke op mod Hvidovrevej, etableres under skinnerne en vibrationsdæmpende fjederkonstruktion. Herved minimeres vibrationerne fra driften af banen i væsentlig grad, og niveauet umiddelbart uden for tunnelens ydervæg vil være under den vejledende grænseværdi.

Mange hensyn

Der er således i udformningen af den projekterede løsning taget mange forskellige hensyn: funktionelle, æstetiske, miljømæssige, anlægs og banetekniske samt økonomiske hensyn. De samfundsøkonomiske forhold kan ikke vurderes for en enkelt, kort strækning, men må vurderes for det samlede projekt.

2. "At det fortsatte arbejde klarlægger alternative ambitionsniveauer for tilpasning til bymiljøerne".

I det fortsatte arbejde – detailprojekteringen – vil der kunne forekomme mindre justeringer i forhold til den projekterede løsning, idet andre løsningsforslag gennem en lang proces er blevet valgt fra. Projektet er blevet politisk behandlet på baggrund af et beslutningsnotat, og jævnfør den politiske aftale "En moderne jernbane" af 22. oktober 2009 blev løsningsmuligheden med overdækning af banen langs Kulbanevej tilvalgt. Ambitionsniveauet med den nye bane er derfor allerede fastlagt, og der vil således ikke blive undersøgt yderligere alternative løsninger.

3. "At forudsætningerne for en overdækning allerede ved Retortvej klarlægges. Dette kræver tilpasning af baneprofilet ved Ny Ellebjerg Station, hvilket skal undersøges og gennemføres på et tidligt stadie. Herigennem øget banekapaciteten, de negative effekter på byudviklingsområderne minimeres og en sænket baneprofil for Ringstedbanen muliggøres, hvilket stærkt minimerer de negative effekter for park- og boligområder ved Kulbanevej".

Rapporten anfører, at det er nødvendigt at udføre niveaufri skæring af sporene ved Ny Ellebjerg af kapacitetsmæssige årsager, og at gennemførelse af dette medfører, at den nye bane kan sænkes, hvorved indgreb i Retortvej og Kulbanevej kan minimeres.

Argumentet for en niveaufri skæring er, at godstrafikken vil forøges ud over, hvad man tidligere har kalkuleret med.

Trafikstyrelsens kapacitetsundersøgelser viser imidlertid, at der med den forudsatte trafik ved jernbanens åbning i 2018 og 25-40 år frem afhængigt af den trafikale udvikling – ikke er behov for anlæg af niveaufri skæring ved afgreningen fra den eksisterende jernbane ved Retortvej.

Det nye jernbaneanlæg er dog forberedt til, at der eventuelt senere kan etableres en niveaufri skæring i form af en bro ved Retortvej.

Rapporten viser en skitse-mæssig planløsning for en niveaufri udfletning af den nye bane øst for Ny Ellebjerg Station (og altså ikke ved Retortvej). Geometrisk er løsningen imidlertid ikke mulig hverken på det horisontale eller det vertikale plan.

Vejomlægningen af Retortvej over i Kulbanevej er et af de forslag, der fremkom i forbindelse med projektets offentlige høring. Forslaget blev stillet af Valby Lokaludvalg, og Trafikstyrelsen vurderede, at det er en bedre helhedsløsning for området både vejteknisk og af hensyn til banens passage gennem området.

Rapporten omtaler byfornyelsesplaner, hvor der skal investeres minimum 10 mia. kr. til nye bolig- og erhvervsområder på gamle og store industriområder i Valby.

Der foreligger imidlertid ikke lokalplaner for området, hvorfor eventuelle investorprojekter må forholde sig til jernbanens forløb i området. Anlægsprojekter kan ikke planlægges under hensyn til måske kommende projekter, hvor ingen kender sandsynligheden for, at de føres ud i livet.

Sænkning af banen: se næste punkt.

4. "At forudsætningerne klarlægges for en ca. 2 m sænkning af baneprofilen igennem parken ved Kulbanevej".

Sænkning af banen et eller flere steder på strækningen Retortvej- Al-lingvej kan ikke gennemføres uden konsekvenser for hele banestrækningens højde/dybdeplacering.

I den projekterede løsning anlægges banen langs Kulbanevej i en tunnel, der i den østlige ende er ca. 2 m højere end omgivelserne for herefter at falde mod vest. Banen passerer under Vigerslevvej, som hæves ca. 2 m på det højeste sted. Banen anlægges i Vigerslevparken først i trug, krydser på en lille bro over Harrestrup Å og fortsætter ned under Vigerslev Allé og ind i en ca. 620 m lang tunnel under vejen.

Hvis banen sænkes yderligere langs Kulbanevej, vil det få konsekvenser for håndtering og bortskaffelse af store mængder forurenede jord samt risiko for spredning af forurening til grundvand. Det vil kræve grundvandssænkning, og gravning i det højtliggende kalklag vil yderligere fordyre projektet.

Anlægsarbejderne igennem Vigerslevparken og under Vigerslev Allé indebærer alle store miljørisici ved løsninger med dybe tunnelanlæg. De særlige forhold i området er domineret af den meget forurenede gasværksgrund fra det tidligere Valby Gasværk, hvor banen forløber igennem. I Hvidovre Kommune vest for Harrestrup Å ligger der et vandindvindingsområde, som vil være sårbart for tilstrømmende forurenede vand fra gasværksgrunden, hvis der skal foretages grundvandssænkninger i Vigerslevparken. Myndighederne vil næppe tillade denne type grundvandssænkning, hvorfor dybe tunnelloøsninger vil kræve meget dyre anlægsmetoder. Da banen i dette tilfælde skal anlægges under åen og under nogle store spildevandsledninger, bliver dybden af tunnelbunden ca. 19 m, og det får samtidig indflydelse på tunneldybden under Vigerslev Allé, hvilket yderligere vil forøge omkostningerne.

5. "At forudsætningerne klarlægges for den krydsende passage af Harrestrup Å i Vigerslevparken og de store kloakrør vest for åen. I den henseende skal forudsætningerne for så overfladenære løsninger som muligt klarlægges".

Trafikstyrelsen har vurderet, at den projekterede løsning udgør den mest skånsomme passage gennem Vigerslevparken, hvor miljørisici undgås og gener begrænses i fornødent omfang, ligesom der er taget anlægstekniske, visuelle og økonomiske hensyn.

Rapporten foreslår en løsning, hvor banen anlægges med en overdækning gennem Vigerslevparken og over Harrestrup Å. Denne løsning kædes sammen med løsningen "Smalere motorvej", hvor rapportens forslag indskrænker motorvejen til 2+2 kørespor, mens det i Trafikstyrelsens løsningsmulighed var 2+3 kørespor.

Det fremgår ikke af rapporten, om nødspor bevares, hvilket har betydning for såvel trafiksikkerheden som for kapaciteten på motorvejen.

Overdækningen i parken indebærer etablering af et markant parkelement i form af ca. 9 m høj ås - svarende til højden på et 3 etagers hus - på en strækning over ca. 400 m.

Trafikstyrelsen har ikke undersøgt denne variant, men et foreløbigt skøn angiver en meromkostning i forhold til den projekterede løsning, hvor motorvejen ikke røres. Dette skyldes primært ændringer i længdeprofil og tunnellængde samt elektronisk regulering af motorvejstrafikken.

Trafikstyrelsens løsningsmulighed "Smallere motorvej" (2+3) indgår ikke i den politiske aftale om projektet.

6. "At forudsætningerne for at håndtere bebyggelsen Thorvalds Minde klarlægges med hensyntagen til tilpasningsmulighederne for Holbæk-motorvejen til 2 + 2 vognbaner".

Lige fra projektstart har Trafikstyrelsen haft fokus på denne del af banestrækningen, hvor pladsen er trang, og mange løsninger har derfor været undersøgt. Ved at indsnævre Holbækmotorvejen som foreslået i rapporten muliggøres anlæg af banen delvis i motorvejens nuværende areal, og inddragelse af 3 endelejligheder i hver af tre boligblokke i Thorvalds Minde bliver herved ikke nødvendig. Men alternativet med en smallere motorvej er fravalgt fordi den medfører en række større fysiske indgreb i forhold til den projekterede løsning, herunder:

- 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.

Merprisen for en smallere motorvej i Hvidovre er ca. 40 mio. kr.

Den projekterede løsning, hvor banen anlægges i tunnel under Vigerslev Allé medfører af anlægstekniske grunde at de ovennævnte 9 lejligheder skal eksproprieres, men tunnelen får imidlertid ingen yderligere indflydelse på boligblokkene, idet der etableres en vibrationsabsorberende fjederkonstruktion under sporene i tunnelen.

7. "At forudsætninger klarlægges for at en tilfredsstillende løsning for den allerede i dag meget trafikstøjplagede bebyggelse langs Holbæk-motorvejen og Allingvej".

Den projekterede løsning holder sig inden for Miljøstyrelsens grænseværdier for støjbeskyttelse ved anlæg af en ny jernbane, og det indgår ikke i baneprojektet at støjdæmpe fra motorveje.

Trafikstyrelsens beregninger på det samlede, gennemsnitlige støjbidrag fra motorvejen og banen viser, at banestøjen vil være neutral i forhold til støjen fra motorvejen. Udformningen af den nedgravede bane i åbent trug langs Allingvej kan bidrage til afskærmning mod støj fra jernbanen på grund af banens lave placering med mellem 3 til 7 meter fra sporet op til støttemurens overkant. Selvom den enkelte togpassage vil kunne høres, vil det i det daglige være støjen fra motorvejen, der er den mest generende.

8. "At forudsætningerne afklares for en ny stationsplacering ved Hvidovre Hospital".

For en station taler en øget passagertilgang fra lokalområdet samt indpendling til Hvidovre Hospital. Der er imidlertid flere forhold, som taler mod en etablering. For det første øges anlægsomkostningerne og omkostninger til togdriften. For det andet påføres den del af de rejsende, som skal til Københavns Hovedbanegård eller mod vest, en ekstra rejsetid på 2-3 minutter som følge af standsning i Hvidovre. For det tredje er der allerede i dag via de eksisterende baner adgang til det overordnede busnet. Det er derfor vurderet, at ulemperne vejer tungere end fordelene, og der er ikke planlagt etablering af station i Hvidovre. Linjeføringen vest for Avedøre Havnevej tilrettelægges dog, så en senere etablering af station er en mulighed.

Trafikstyrelsens øvrige bemærkninger til rapporten:

Anlægsomkostninger

I rapporten anføres en række meromkostninger for længere tunneler mv. i forhold til Trafikstyrelsens projekterede løsning. Der anføres usikkerhed i prissætningen på grund af manglende data, hvilket Trafikstyrelsen står uforstående overfor, idet disse data er blevet videre-

givet til rapportskriveren. Usikkerhedsinterval bygger på erfaringer fra Sverige.

Notat
Journal T351-000048
Dato 11.03.2010

Det er ikke muligt på det foreliggende grundlag for Trafikstyrelsen at vurdere meromkostningstallene og foretage konkrete sammenligninger, idet de enkelte poster kræver præcis definition. Desuden er Trafikstyrelsens omkostningstal udtryk for fysikestimater (= den rene materialepris inkl. arbejds løn) ganget med en faktor 1,3 i henhold til principperne om ny anlægsbudgettering, som bl.a. indeholder procenttillæg for usikkerhed og reservemidler. Det er ikke i rapporten angivet, om omkostningerne er ganget med en faktor 1,3.

Under alle omstændigheder vurderes de fremlagte forslag hver især mindst ca. en halv mia. kr. dyrere end den projekterede løsning.

Værdiforringelser af boliger

Hvad angår de beregnende værdiforringelser af de eksisterende boliger langs banen i Valby og Hvidovre er det Trafikstyrelsens opfattelse, at såvel det opgjorte antal boliger som størrelsen af de mulige værdiforringelser er overvurderet.

Antallet af boliger, der vil blive ramt af værdiforringelser som følge af den nye bane, opgøres i rapporten til 1.803. Dette antal er efter Trafikstyrelsens opfattelse meget højt.

Således fremgår det, at de i alt 746 boliger langs Kulbanevej samt Andelsboligforeningen Thorvalds Minde (områderne markeret 1,2,3,4 og 7 på rapportens figur gengivet nedenfor), vil blive ramt af værdiforringelser. Dette sker på trods af, at banen på disse delstrækninger i den projekterede løsning bliver tunnellagt. Det grønne område langs Kulbanevej genskabes. Alle eksisterende forbindelser i området langs Kulbanevej og ved Retortvej omlægges og reetableres. Påstanden om, at anlægget skaber barriereeffekt og forringer fremkommeligheden, synes derfor ubegrundet.



Rapportens kort med angivelse af boligområder. Nederste, gennemgående vej er fra venstre Folehaven og Holbækmotorvejen.

Notat
Journal T351-000048
Dato 11.03.2010

Beboerne må forventes, at opleve gener i anlægsperioden, men projektet vil på alle måder søge at minimere disse gener. Gener i anlægsperioden vil i øvrigt blive større, hvis løsninger med mere tunnel vælges, som følge af mere gravearbejde og længere anlægsperiode.

Syd for Andelsboligforeningen Store Vigerslevgaard (område 5) føres banen i åben grav frem til krydsningen af Harrestrup Å. Støjudbredelsen fra banen dér vil være relativt begrænset, hvilket fremgår af Trafikstyrelsens beregninger, som er fremlagt i projektets miljøredegørelse, hæfte 6 (september 2009).

Lerknolden er i dag et meget støjudsat område lokaliseret mellem Holbækmotorvejen, Vigerslev Allé og Vigerslevvej. Med baneprojektet gennemskæres Lerknolden, og områdets størrelse reduceres derved. Med projektet fritlægges Harrestrup Å, og stien gennem området reetableres med et nyt forløb gennem parken. Lerknolden vil således også efter etableringen af banen kunne benyttes til rekreative formål af områdets beboere. Trafikstyrelsen finder derfor, at antagelsen om, at samtlige 601 boliger i Andelsboligforeningen Store Vigerslevgaard vil blive ramt af værdiforringelser, er stærkt overvurderet og udokumenteret.

Det samme gælder for de i alt 331 boliger i grundejerforeningerne Baunebakkegård, Klardam Øst og Baunebakke (område 8,9,10). Længs de 3 grundejerforeninger lægges banen i trug med en dybde på mellem 3 m og 7 m fra skinne til overkant af truget. Støjudbredelsen dér vil også være begrænset. At de 55 boliger i grundejerforeningen Skellet (område 11) er medtaget i opgørelsen over boliger, der vil få værdiforringelser som følge af Nybygningsløsningen, finder Trafikstyrelsen grundløst, da afstanden til den nye bane dér vil være mellem 250 og 500 meter. Det skal bemærkes, at der synes at være et sammenfald mellem de grundejer- og andelsboligforeninger, der menes at blive påført værdiforringelser som følge af Nybygningsløsningen, og de foreninger, der har finansieret undersøgelsen.

Hvad angår den nye banes påvirkning af ejendomsværdierne i nærområdet er det Trafikstyrelsens opfattelse, at de anslåede værdiforringelser på mellem 200.000-300.000 kr. både er udokumenterede og højt sat. En væsentlig del af ejerboligerne i området er relativt små andelslejligheder, der er lokaliseret i et i forvejen støjudsat område nær Holbækmotorvejen. At etableringen af den ny bane, som i relativt begrænset omfang bidrager til støjbilledet i området, skulle medføre værdiforringelser af boligerne svarende til op mod halvdelen af boli-

gernes nuværende værdi, er efter Trafikstyrelsens opfattelse urealistisk.

Notat
Journal T351-000048
Dato 11.03.2010