



HØRINGSNOTAT

31. januar 2024

Høringsnotat om forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen

Notat om de indkomne høringssvar vedrørende udkast til forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen

Indholdsfortegnelse

1. Høringen	2
1.1. Høringsperiode	2
1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.	2
2. Høringssvarene	8
2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget	9
2.1.1. Jernbaneprojekterne på Øresundsbanen som en del af den danske og europæiske infrastruktur mv.	9
2.1.2. Anlæg af vendespor ved Københavns Lufthavn Station, udskydelsen af beslutningen herom mv.	11
2.1.3. Høringssvar fra borgere, foreninger, organisationer mv. vedrørende støj, vibrationer, biodiversitet, miljøforhold mv.	13
2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget	39
2.2.1. Udvidelse af Københavns Lufthavn Station	39
2.2.2. Ekspropriation	40
2.2.3. Regulering af støj og vibrationer fra byggeriet	41
2.2.4. Grundvandssænkning og udledning af spildevand	53
2.2.5. Ledninger	60
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet	62



1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om opgradering har Øresundsbanen har i perioden fra den 13. november 2023 til den 11. december 2023 (4 uger) været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v., jf. vedlagte høringsliste i bilag 1.

Udkastet til lovforslag blev den 13. november 2023 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 13. november 2023.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringsspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringssparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Oversigten omfatter herudover interessenter, som ikke er blandt de hørte myndigheder, organisationer m.v., men som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag. Sådanne interessenter er i oversigten markeret med *.

Høringspart	Hørings-svar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger
A/B Vildrose I*	X	X	
Amager Lawn Tennisklub			
Ankenævnet for Bus, Tog og Metro			
BK Amager			
BAT-Kartellet			



Bauhaus			
Børnenes Dyremark			
Centralorganisatio- nen af 2010 (CO2010)			
Centralorganisatio- nernes Fællesudvalg (CFU)	X		X
CFL Cargo Danmark ApS			
COWI			
Danmarks Naturfred- ningsforening	X	X	
Dansk Byggeri			
Dansk Energi			
Dansk Energinet			
Dansk Erhverv	X	X	
Dansk Erhvervs- fremme			
Dansk Fjernvarme			
Dansk Handicap For- bund			
Dansk Industri (DI)			
Dansk Jernbanefor- bund			
Dansk Ledningsejer- forum			



Dansk Mobilitet			
Dansk Vand- og Spildevandsforening			
Danske Handicaporganisationer			
Danske Maskinstationer og Entreprenører			
Danske Regioner			
Danske Vandværker			
DB Cargo Scandinavia A/S	X		X
Det Centrale Handicapråd			
DI Transport	X	X	
Domstolsstyrelsen			
DONG Energy (Ørsted)			
DPT			
DSB	X		X
DTU Transport			
Energi- og Olieforum			
Energiklagenævnet			
Energinet.dk			
Energitilsynet			



Foreningen af Rejsearrangører i Danmark			
Foreningen Det Grønne Knæ	X	X	
Grundejerforeningen Ved Lufthavnen			
Grundejerforeningen Vildrose*	X	X	
Grundejerforeningen Vildrose II*	X	X	
Haveforeningen Sydhavn			
Haveforeningen Frederikshøj	X	X	
Haveforeningen Frederiksholm			
Haveforeningen Havebyen Mozart	X	X	
Haveforeningen Ny Kongens Enghave			
Haveforeningen Solskrænten			
Haveforeningen Kalvebod	X	X	
Haveforeningen Musikbyen			
Hector Rail AB			
HK Trafik og Jernbane			



HMN Naturgas I/S			
Hotel Operations Copenhagen Airport A/S*	X	X	
Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet			
Institut for planlægning – Aalborg Universitet			
Jernbanenævnet			
Kastrup Boldklub			
Kastrup Kirkegård og Kirkekontor			
Kastrup Magleby Badmintonklub			
Kastrupgårdsskolen	X	X	
KFUM Spejderne, Kastrup			
Kolonihaveforbundet			
Kongens Enghave Lokaludvalg, Karensminde Kulturhus	X	X	
Københavns Kommune	X	X	
Københavns Lufthavne A/S	X	X	
Københavns Vandforsyning - Hofor	X	X	



Landskrona Kommune*	X	X	
Livet med Handicap (LEV)			
Lokaltog A/S			
Metroselskabet I/S			
Metroservice A/S			
Midttrafik			
NOAH-Trafik			
Rambøll			
Rådet for Bæredygtig Trafik			
Rådet for Sikker Trafik			
SEAS NVE			
SFO Frøen			
SFO Valhalla			
Skånetrafiken/Region Skåne	X	X	
Spontinisvej 22-24 (Børnehaven Benediktegården)			
Spontinisvej 44-46			
Sund og Bælt Holding A/S			



Sydhavnstippen (Grøn Agenda Syd- havn)	X	X	
Sydhavnstippens Na- turpleje			
Trafikforbundet			
Trafikselskaberne i Danmark			
Transdev			
Transportbranchens Leverandører, TBL			
Trekanten Bådfor- ening			
Tårnby Curlingclub			
Tårnby Forsyning	X	X	
Tårnby Kommune	X	X	
Tårnby Ungecenter			
Udviklingselskabet By & Havn I/S			
Valbyparkspejderne			
Vagn Meyer og Rikke Bjørnsson*	X	X	
Øresundsbro Consor- tiet			

2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne hørings-
svar om udkastet til lovforslag.



Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under punkt 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne høringssvar, men er foretaget på ministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Det bemærkes i den forbindelse, at Trafikstyrelsen i relation til jernbaneprojekterne udvidelse af Københavns Lufthavn Station og etablering af overhalingsspor ved Kalvebod parallelt behandler projekterne som screeningsager i overensstemmelse med jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneprojekter, hvor Trafikstyrelsen er myndighed. Projektet med udvidelse af Københavns Lufthavn Station har været sendt i høring den 23. november 2023 til 2. januar 2024. Projektet med overhalingsspor ved Kalvebod blev sendt i høring i perioden 20. september til 20. oktober 2023. Trafikstyrelsen vil ligeledes skulle foretage høring i forbindelse med anlæg af vendespor ved Københavns Lufthavn Station, når dette på et senere tidspunkt bliver relevant. Bemærkninger samt fremsendt materiale, som alene vedrører Trafikstyrelsens vurdering af de miljømæssige konsekvenser af jernbaneprojekterne, indgår og behandles således ikke i notatet, da dette ikke vedrører det fremsatte lovforslag. Trafikstyrelsen vil behandle disse.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

2.1.1. Jernbaneprojekterne på Øresundsbanen som en del af den danske og europæiske infrastruktur mv.

A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose og Grundejerforeningen Vildrose II tilkendegiver støtte til, at der arbejdes med at øge kapaciteten på jernbanen for derved at mindske miljøbelastningen fra gods- og passagertransport. A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose og Grundejerforeningen Vildrose II



er opmærksomme på, at et bredt flertal af Folketingets partier har besluttet at anlægge tre jernbaneprojekter på Øresundsbanen.

Dansk Erhverv anfører, at Dansk Erhverv støtter jernbaneprojekterne, der vil forbedre mobiliteten i forbindelse med og på tværs af Øresund. Dansk Erhverv støtter blandt andet hensynet til at sikre fremdrift i jernbaneprojekterne og undgå betydelige samfundsøkonomiske konsekvenser.

DI Transport bemærker, at de overordnet kan støtte op om lovforslaget, da de tre projekter generelt vil styrke den kollektive trafik, øge tilgængeligheden mellem Københavns Lufthavn, København, Fyn og Jylland samt styrke godstrafikken gennem Danmark. DI Transport anbefaler endvidere, at der arbejdes videre med konkretiseringer og afklaringer af projekterne.

Haveforeningen Frederikshøj bemærker, at haveforeningen ikke som udgangspunkt er imod, at man laver en udvidelse af jernbanen, men det er vigtigt at tage højde for en række sager som støj og natur, når dette gøres.

Københavns Lufthavne A/S bemærker, at Københavns Lufthavne A/S støtter op om de tre projekter, der er omfattet af loven, idet de vil styrke den kollektive trafik og tilgængeligheden mellem Københavns Lufthavn, København, Fyn og Jylland samt styrke godstrafikken gennem Danmark.

Landskrona Kommune anfører, at Øresundsbanen og Kastrup Lufthavn Station er vigtige dele af den infrastruktur, som binder Danmark og Sverige sammen, og har stor betydning for såvel arbejdspendlingen i Øresundsregionen som for transport mellem Skandinavien og Europa. Landskrona Kommune bemærker, at projekterne skal gennemføres for at øge kapaciteten på strækningen og gøre plads til flere tog, hvilket Landskrona Kommune synes er meget positivt.

Landskrona Kommune henviser til høringsmaterialet og tilslutter sig, at der ikke er nogen alternativ mulighed for at dirigere togtrafikken uden om Øresundsbanen, hvilket skaber en stor sårbarhed for trafikken i den europæiske jernbanekorridor.

Haveforeningen Havebyen Mozart bemærker, at haveforeningen bakker op om en godt fungerende godsbane, og at det er god politik at flytte mere godstransport fra veje til jernbanen.



Skånetrafiken / Region Skåne anfører, at de længe har set et behov for at udvide kapaciteten af Øresundsbroens landforbindelser, både på svensk og dansk side, for at muliggøre mere bæredygtig gods- og passagertransport.

Skånetrafiken / Region Skåne bemærker, at Region Skånes mål for fremtidens togrejser over broen, som tager udgangspunkt i behovet for mere bæredygtige rejser for at reducere negative miljø- og klimapåvirkninger, forudsætter en sporkapacitet, der tillader flere persontog end i dag at passere over broen. Skånetrafiken / Region Skåne anfører, at for international tilgængelighed til Øresundsregionen og Storkøbenhavn er øget sporkapacitet også vigtig, så flere fjerntog kan benytte Øresundsbroen. Investeringer i forbedret tilgængelighed og kapacitet inden for hele Øresundsregionen, eller det Skånetrafiken / Region Skåne kalder Storkøbenhavn, skal udvikles med henblik på, at regionen i Danmark og Sverige skal kunne bidrage til økonomisk vækst i skarp konkurrence med andre regioner. En øget udveksling af varer og tjenesteydelser på mange områder er med til at udvikle både Sjælland og Skåne, men også begge landes økonomier.

Skånetrafiken / Region Skåne ser derfor meget positivt på, at Københavns Lufthavn Station udvides til fire spor, da det er en god kapacitetsforanstaltning, der gør det muligt for flere tog at krydse Øresundsbroen og øger robustheden. Skånetrafiken / Region Skåne ser også positivt på de omfartsspor/overhalingsspor ved Kalvebod, som loven omfatter. Disse vil øge kapaciteten af forbindelsen til Øresundsbroen generelt og muliggøre en bedre håndtering af godstog fra Femern Bælt i fremtiden.

Transportministeriet har ingen bemærkninger hertil.

Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer af lovforslaget.

2.1.2. Anlæg af vendespor ved Københavns Lufthavn Station, udskydelsen af beslutningen herom mv.

Dansk Erhverv bemærker i forbindelse med beslutningen om anlæg og udformning af vendesporet er udskudt til et senere tidspunkt, at Dansk Erhverv støtter, at forslaget gennemføres.

DI Transport bemærker til beslutningen om udskydelse af etablering af et vendespor, at dette forekommer fornuftigt, da der med udskydelsen kan tages højde for udformningen af Øresundstrafikken efter 2030 samt længden af fremtidens Øresundstog.



DI Transport anfører, at det dog fremgår, at der i forbindelse med en beslutning om vendespor samtidig skal anvendes ny finansiering hertil. DI Transport finder dette bekymrende, da der i aftale om Infrastrukturplan 2035 blev anvist 300 mio. kr. til gennemførelse af projektet. Dette er problematisk, såfremt nødvendigheden for at anvise ny finansiering skal forstås som om, at de afsatte midler er blevet omdisponeret til gennemførelse af andre projekter, uden at dette er gjort klart for offentligheden.

Kastrupgårdsskolens skolebestyrelse udtrykker stor bekymring for placeringen af vendesporet ved Københavns Lufthavn Station, da det efter deres opfattelse kommer til at ligge meget tæt på Kastrupgårdsskolen og de dertilhørende SFO'er.

Kastrupgårdsskolen anfører, at de i høj grad fraråder den foreslåede placering under hensyn til de udfordringer, der er forbundet med både etableringsfasen og den efterfølgende drift på togbanen. Kastrupgårdsskolen mener, at det ikke giver mening at etablere et vendespor så tæt på en folkeskole. Kastrupgårdsskolen opfordrer til, at det tages med i betragtningen, at skolen er placeret meget tæt på Kastrup Lufthavn, og derfor i forvejen er udsat for meget forurening og larm.

Kastrupgårdsskolen opfordrer på det kraftigste, at der findes et andet sted at placere vendesporet eller, at planerne for dette vendespor helt droppes.

Københavns Lufthavne A/S forstår tegningsbilag 3 således, at etableringen af vendesporet ikke kan få konsekvenser for Københavns Lufthavne A/S' ejendom eller adgangen hertil. Københavns Lufthavne A/S har derfor ikke på nuværende tidspunkt bemærkninger til vendesporprojektet.

Landskrona Kommune ser positivt på, at beslutningen om anlæg og udformning af vendesporet på Kastrup Lufthavn Station udskydes. Landskrona Kommune vurderer, at vende svenske tog på Københavns Lufthavn Station vil påvirke udviklingen af det regionale arbejdsmarked negativt, og Landskrona Kommune opfordrer til, at alle tog fra Sverige også fremover kan fortsætte til deres planlagte destination som f.eks. Københavns Hovedbanegård.

Skånetrafiken / Region Skåne bemærker, at de deler konklusionerne i Sund og Bælts undersøgelse om, at et vendespor ved Københavns Lufthavn har meget lille betydning for togtrafikkens punktlighed, og Skånetrafiken / Region Skåne ønsker derfor at un-



derstregte vigtigheden af primært at investere i udvidelsen af Københavns Lufthavns Station og omfartsspor/overhalingsspor ved Kalvebod.

I relation til bemærkningerne om de afsatte midler til etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station bemærker ministeriet, at midlerne afsat med aftalen om Infrastrukturplan 2035 til et vendespor ved Københavns Lufthavn Station anvendes til overhalingsspor ved Kalvebod, som forberedes til en senere udvidelse med et ekstra overhalingsspor. Dette fremgår af lovforslaget og af nyheden "Nyt overhalingsspor ved Kalvebod" af 26. oktober 2023 på ministeriets hjemmeside.

For så vidt angår placeringen af vendeporet bemærkes det, at der er blevet undersøgt to løsningsmodeller herfor, som omfatter anlæg af et tredje spor enten nord eller syd for det eksisterende hovedspor. Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 er blevet enige om at udskyde beslutning om anlæg og udformning heraf til et senere tidspunkt, hvorfor placeringen af vendeporet afventer en senere politisk behandling. I den forbindelse vil de udtrykte bekymringer for et tredje spor nord for eksisterende hovedspor bliver lagt frem. Herunder vil der endvidere med en beslutning om vendespor skulle laves miljøscreening med henblik på, at der skal træffes afgørelse om, hvorvidt der skal foretages en miljøkonsekvensvurdering af dette, hvorved den fornødne detaljerede konkretisering vil ske med mulighed for at give høringssvar i forbindelse med screeningen.

Høringssvarene giver anledning til en uddybning af lovforslagets bemærkninger i overensstemmelse med ovenstående for så vidt angår beslutningsprocessen for placering af vendespor. Høringssvarene giver ikke anledning til yderligere ændringer af lovforslaget.

2.1.3. Høringssvar fra borgere, foreninger, organisationer mv. vedrørende støj, vibrationer, biodiversitet, miljøforhold mv.

En række borgere, foreninger, organisationer mv. har udtrykt bekymring over lovforslaget i sin helhed for så vidt angår støj, vibrationer, biodiversitet, miljøforhold mv. Disse høringssvar gennemgås tematisk i det følgende.



2.1.3.1. Udarbejdelse af miljøscreening, miljøkonsekvensvurdering mv.

A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose og Grundejerforeningen Vildrose II bemærker, at de, som også redegjort for i deres høringssvar til Trafikstyrelsen, finder, at projektet med overhalingsspor ved Kalvebod skal omfattes af en VVM, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 2.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at Danmarks Naturfredningsforening fremkom med en række bemærkninger i forbindelse med høring af Trafikstyrelsens miljøscreening af overhalingsspor og vendespor ved Kalvebod, journalnummer 2023-142579 og 2023-141444. Da det ikke fremgår af lovforslaget, om man agter at gennemføre en egentlig miljøvurdering, skal Danmarks Naturfredningsforening hermed genfremsætte disse og opfordre Transportministeriet til at foretage den nødvendige kortlægning og vurderinger i forhold til arter omfattet af Habitatdirektivets bilag IV og øvrige beskyttede arter i området. Danmarks Naturfredningsforening anbefaler, at det påtænkte projekts påvirkning af plante- og dyreliv vurderes yderligere og helst i form af en sammenfattende miljøvurdering inden, lovforslaget fremsættes til behandling i Folketinget.

Foreningen Det Grønne Knæ bemærker, at Sund og Bælts miljøscreening af projektet med overhalingsspor ved Kalvebod er utilstrækkelig, og foreningen påpeger, at det må være et krav til et så indgribende projekt, at der laves en egentlig miljøkonsekvensvurdering, da påvirkningen af natur og dyreliv vil blive meget stor. Foreningen mener, at det er helt uomgængeligt, at der laves en egentlig miljøkonsekvensvurdering af projektet, og at borgerne informeres og inddrages.

Haveforeningen Frederikshøj har til deres høringssvar vedlagt et notat fra Dahl Advokatpartnerselskab vedrørende miljøvurdering af etablering af overhalingsspor ved Kalvebod tidligere indsendt til Trafikstyrelsen. Haveforeningen Frederikshøj anfører, at notatet peger på en række grunde til, at der bør laves en miljøkonsekvensvurdering i forbindelse med projektet, hvilket haveforeningen støtter op om. Haveforeningen Frederikshøj anfører, at projektet er en del af et meget større projekt, nemlig Ring Syd, og også derfor bør der laves en miljøkonsekvensvurdering (VVM-redegørelse).

Haveforeningen Frederikshøj anfører, at der i materialet henvises til en række ældre undersøgelser af miljø, hvilket er mangelfuldt og



ikke særligt tilfredsstillende. Haveforeningen Frederikshøj giver udtryk for, at der bør laves en opdateret miljøkonsekvensvurdering (VVM-redegørelse) ved så store projekter for at sikre, at man ved, hvilken natur der er på spil. Haveforeningen anfører, at der i de rapporter, der henvises til, ikke er fundet dyreliv, der bør beskyttes, herunder blandt andet truede tudser og salamandere. Haveforeningen Frederikshøj bemærker, at det bør undersøges ved en opdateret undersøgelse, og at der desuden mangler en vurdering af den natur, der er kommet på voldene. Haveforeningen Frederikshøj spørger, om der er supertusser i vandet ved siden af sporene, og om der lever flagermus, som der skal tages højde for. Haveforeningen anfører, at dette bør afdækkes i en miljøkonsekvensvurdering.

Haveforeningen Frederikshøj anfører, at der i Miljøscreening 03, side 6, står: *"Sund & Bælt A/S vurderer, at der i forbindelse med projektet ikke vil være behov for supplerende vurderinger, herunder en egentlig miljøkonsekvensvurdering."* Haveforeningen Frederikshøj opfordrer i den forbindelse til, at det ikke er dem, som gerne vil have projektet i gang så hurtigt som muligt og som skal betale for det, der også vurderer, om der skal laves en rigtig miljøkonsekvensvurdering. Haveforeningen Frederikshøj påpeger, at Trafikstyrelsen bør undersøge, om det er tilfældet.

Haveforeningen Havebyen Mozart giver udtryk for, at myndighederne burde have gjort sig mere umage med at afdække, hvilke konsekvenser anlægsprojektet har for borgernes og naturens liv omkring det planlagte Kalvebod-overhalingsspor både i anlægsfasen og på længere sigt. Haveforeningen anfører, at på baggrund af mangelfulde vurderinger af støj, vibrationer, støv, trafikale problemer samt påvirkningen af naturen og bilag IV-arter er det tvungende nødvendigt, at der udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, at processen herfor på nuværende tidspunkt ikke har været tilfredsstillende, og at haveforeningen samt resten af bydelen bør inddrages i processen. Haveforeningen Havebyen Mozart understreger, at der skal laves en miljøkonsekvensrapport, der vurderer og tager højde for de uoprettelige skader på dyrelivet, som projektet med overhalingsspor ved Kalvebod kunne forårsage. Haveforeningen Havebyen Mozart bemærker, at en stor del af husene i haveforeningen er beliggende op til 100 m fra arbejdsstedet, og at en miljøkonsekvensrapport blandt andet vil kunne afdække risikoen for vibrationsskader på disse huse, som følge af nedramning af spuns.



Kongens Enghave Lokaludvalg henviser til tidligere indsendte hørings svar fra Kongens Enghave Lokaludvalg angående jernbaneudvidelsen (se bilag 2), hvor det påpeges, at der bør laves en miljøkonsekvensvurdering (tidligere kaldet "VVM-tilladelse"), jf. "Vejledning om VVM i planloven" (VEJ nr. 9339), da den gennemførte miljøscreening, der netop har været i høring, er meget utilstrækkelig. Kongens Enghave Lokaludvalg påpeger, at det fremgår flere steder i høringsmaterialet, at en *"miljøkonsekvensvurdering vil blive indhentet administrativt efter de gældende regler. Dette med undtagelse af fravigelserne i dette lovforslag."* Kongens Enghave Lokaludvalg understreger, at de forventer, at en fyldestgørende miljøkonsekvensvurdering for projektet med overhalingsspor ved Kalvebod vil blive gennemført og sendt i høring. Der er ikke vedlagt bilag til hørings svaret.

Vagn Meyer og Rikke Bjørnsson bemærker, at det ikke fremgår af lovforslaget, at der vil blive lavet en miljøkonsekvensvurdering i stedet for den helt utilstrækkelige miljøscreening, der er foretaget af Sund og Bælt Holding A/S. Vagn Meyer og Rikke Bjørnsson anfører, at det må være et krav til et projekt som overhalingsspor ved Kalvebod, der er så indgribende i forhold til den sårbare biodiversitet i området, og at det er helt uomgængeligt, at der laves en egentlig miljøkonsekvensvurdering af projektet, og at der bliver mulighed for faunapassage under hele processen.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at forslaget til lov om opgradering af Øresundsbanen ikke indeholder en samlet tilladelse til at gennemføre jernbaneprojekterne, hvorfor tilladelser vil blive indhentet administrativt efter de gældende regler. De konkrete jernbaneprojekter, som lovforslaget muliggør, skal godkendes og miljøundersøges i overensstemmelse med reglerne herom som led i den sædvanlige plan- og miljøprocedure. Jernbaneprojekterne er omfattet af jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering, hvor Trafikstyrelsen er myndighed. Det er således Trafikstyrelsen, som træffer afgørelse om, hvorvidt der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering, og Transportministeriet forholder sig derfor ikke til indholdet af hørings svarforhold, som alene vedrører dette.

Trafikstyrelsen har sendt miljøscreeningen af overhalingsspor ved Kalvebod samt udvidelse af Københavns Lufthavn Station i offentlig høring i perioden den 20. september til den 20. oktober 2023 for så vidt angår overhalingssporet ved Kalvebod, og i perioden den 23. november 2023 til den 2. januar 2024 for så vidt angår udvidelsen af Københavns Lufthavn Station. Trafikstyrelsen



vil ligeledes skulle foretage høring i forbindelse med anlæg af vendespor ved Københavns Lufthavn Station, når dette på et senere tidspunkt bliver relevant.

Trafikstyrelsen skal i relation til jernbaneprojekternes natur-, miljø- og klimapåvirkning træffe afgørelse om, hvorvidt der kan gives administrativ tilladelse til anlæg under en række nærmere fastlagte vilkår, eller om at der ikke skal foretages en miljøkonsekvensvurdering. Jernbaneprojekterne vil henholde sig til de af Trafikstyrelsen anførte vurderinger.

Transportministeriet bemærker, at plan-, natur- og miljøhensyn vil blive varetaget af anlægsmyndigheden under anlæggets udførelse, som vil planlægge og gennemføre nødvendige tiltag for at mindske eventuelle gener mv. Der henvises til afsnit 2.1.3.2 for så vidt angår tiltag i forbindelse med projekternes indvirkning på biodiversitet, fauna, bilag IV-arter mv.

Høringssvarene giver således ikke anledning til ændringer af lovforslaget.

2.1.3.2. Biodiversitet, naturbeskyttelse, fauna, bilag IV-arter mv. i forbindelse med etablering af overhalingsspor og vendespor

A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose og Grundejerforeningen Vildrose II bemærker særligt i relation til overhalingssporet ved Kalvebod, at den påtænkte mulighed for dispensation for støj og vibrationer synes i henhold til lovbemærkninger primært at fokusere på anlægsarbejde om natten. I den forbindelse henviser A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose og Grundejerforeningen Vildrose II til, at natarbejde også vil kræve arbejdslys. I området omkring byggepladsen er der registreret flagermus (bilag IV arter), som dermed vil kunne blive påvirket af anlægsarbejde om aftenen/natten. A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose og Grundejerforeningen Vildrose II har til deres høringsvar vedlagt bilag 8 omhandlende dette.

Danmarks Naturfredningsforening anfører i relation til overhalingssporet ved Kalvebod og vendespor ved Københavns Lufthavn Station, at i screeningstabellen vedrørende påvirkning på land under tema 2 oplyses det, at afstanden til nærmeste § 3-beskyttede område er en sø beliggende ca. 140 meter syd for den eksisterende bane. Danmarks Naturfredningsforening går ud fra, at der er tale om søen ved Tudsemindevej. Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at i tilknytning til denne sø er der i en årrække



observeret ynglende grønbroget tudse, og det må formodes, at tudsen overvintrer i søens omgivelser. Støjvolden mod jernbanen på den modsatte side af Tudsemindevej vurderes som et egnet sted. Når støjvolden fjernes, er der derfor en risiko for, at man fjerner/dræber overvintrende grønbrogede tudser, som er beskyttet som Bilag IV-art. Foregår arbejdet i de perioder, hvor tudsen vander fra eller til søen, er der videre risiko for, at tudsen dræbes af arbejdskørsel på Tudsemindevej. Danmarks Naturfredningsforening anfører, at denne risiko ikke er konkret undersøgt i forbindelse med miljøvurderingen af Valby Skybrudstunnel, som screeningen bygger på, og dermed heller ikke medtaget i den foreliggende screening.

Danmarks Naturfredningsforening anfører, at i screeningen under Bilag IV-arter oplyses, at jernbanen højst sandsynligt fungerer som ledelinje og fourageringsområde for flagermus. Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at langs Hammelstrupvej kan træerne vest for indkørsel til nr. 48A potentielt være egnede for flagermus, hvorfor disse skal bevares. Der foretages ikke nogen vurdering af, om det påtænkte arbejde, herunder eksempelvis det arbejdslys, som må formodes etableret, kan forstyrre flagermusenes bevægelser eller fødesøgning langs jernbanen eller flagermusenes eventuelle ophold mv. i de træer, der står ud for Hammelstrupvej 48A.

Danmarks Naturfredningsforening anfører endvidere forbindelse med miljøscreeningen, at der i forbindelse med miljøkonsekvensvurdering for Valby Skybrudstunnel er redegjort for, at isfugle flere gange er set i den nordlige ende af Enghave Kanal. Danmarks Naturfredningsforening anfører, at flere observationer tyder på, at der er en isfuglerede inde i bygværket i den vestlige side af kanalen. Det konkluderes i screeningen, at fjernelse af støjvolden, nedramning af spuns og opsætningen af en støjskærm for enden af kanalen ikke vil påvirke isfuglen, fordi kanalen ikke berøres direkte. Danmarks Naturfredningsforening mener ikke, at en sådan konklusion kan drages på det foreliggende grundlag.

Foreningen Det Grønne Knæ bemærker i relation til overhalingsspor ved Kalvebod, at foreningen især er bekymret over, at projektet kan føre til uoprettelige skader på den i forvejen meget udfordrede bynære biodiversitet i området, og at borgernes adgang til de rekreative grønne områder vil blive stærkt forringet, hvilket er stik imod Københavns Kommunes fokus på at øge biodiversiteten.



Foreningen Det Grønne Knæ bemærker, at projektets omlæggelse af støjvoldene, som indebærer lodrette spunsvægge i stedet for nuværende bevoksede skrånninger, vil medføre en forhindring for mange dyrs passage mellem Karens Mindeområdet og Tippen/Valbyparken, herunder specielt for de rødlistede arter såsom ræv, lækat, butsnudet frø og den grønbrogede tudse. Foreningen påpeger, at disse arter i de senere år er set og rapporteret i modsætning til miljøscreeningens konklusioner. Foreningen Det Grønne Knæ bemærker, at foreningen anser det for absolut nødvendigt, at udbredelsen af Grønbroget Tudse undersøges, og at der under og efter anlægsarbejdet sikres mulighed for faunapassage over banearealerne. Foreningen Det Grønne Knæ bemærker desuden, at der i anlægsfasen skal tages mest muligt hensyn til faunaens behov for ro og mørke, og at adgangsvejene bør bibeholdes i anlægsperioden. Foreningen påpeger, at det er alvorligt, hvis adgangen til et vigtigt rekreativt område begrænses for både borgerne og for de dyrehold, som er en vigtig del af naturplejen på Tippen. Foreningen påpeger endvidere, at uden en reel mulighed for faunapassage kan der ske uoprettelig skade for den sårbare fauna og biodiversitet i området. Foreningen Det Grønne Knæ foreslår en overdækning af banearealet for at sikre faunapassagen.

Grøn Agenda Sydhavn (Sydhavnstippen) bemærker for så vidt angår sporudvidelse ved Kalvebod, at det i høringsmaterialet fremstår uafklaret, hvordan formgivningen vil ende med at tage sig ud, hvorfor bemærkningerne er af generel karakter. Grøn Agenda Sydhavn anfører, at Naturaksen Sydhavnstippen, Karens Minde, Sjælør Boulevard mv. i dag er opdelt af trafikerede veje, boligblokke og togbaner, hvilket er til skade for sammenhængen og biodiversiteten. Grøn Agenda Sydhavn giver udtryk for, at sporudvidelsen ved Kalvebod enten kan udformes, så den forværrer situationen eller det modsatte. I den forbindelse opfordrer Grøn Agenda Sydhavn til, at broen ved Sydhavnstippen opgraderes til en bred faunapassage, som visuelt og reelt fremstår som et stykke ophøjet, attraktiv natur.

Grøn Agenda Sydhavn anfører dernæst, at den side af Øresundsbanen, som vender ud mod Sydhavnstippen, efter sporudvidelsen bør fremstå, så den bidrager til biodiversiteten og understøtter naturoplevelsen (som den nuværende beplantede vold gør). Grøn Agenda Sydhavn anfører, at der under anlægsperioden bør arbejdsprojektører lyse minimalt ud i naturområdet primært af hensyn til insekter og flagermus.



Haveforeningen Frederikshøj bemærker i relation overhalingssporet ved Kalvebod, at der er et projekt med en skybrudstunnel i gang, og at det ikke er tydeligt for haveforeningen, om der er taget højde for, om de to projekter, der kører samtidigt eller i forlængelse af hinanden, har en særlig påvirkning på natur og dyreliv. Haveforeningen Frederikshøj anfører, at de kumulative effekter ikke er beskrevet ordentligt.

Haveforeningen Havebyen Mozart bemærker for så vidt angår overhalingssporet ved Kalvebod, at haveforeningen samt tusindvis af borgere i bydelen igennem de sidste 40 år har gjort sig anstrengelser for at tage hånd om og bevare det selvgroede område ”Tippen”, så det i dag fremstår som et af Københavns fineste vilde områder med plads til mange dyre- og plantearter. Det er haveforeningens opfattelse, at byernes bidrag til en varieret biodiversitet desværre har vist sig at være generelt undervurderet.

Haveforeningen Havebyen Mozart påpeger, at padder og andre dyr ikke kan forcere banelegemet, når der bliver banket en høj spuns ned. Haveforeningen Havebyen Mozart anfører, at det derfor er bydende nødvendigt, at man, inden projektet sættes i gang, beslutter sig for, hvordan en effektiv faunapassage kan etableres.

Kongens Enghave Lokaludvalg efterspørger for projektet om overhalingsspor ved Kalvebod, at lovforslaget forholder sig til, at der efter anlægsperioden skal opsættes en faunapassage, da der er tale om et følsomt naturområde. Kongens Enghave Lokaludvalg anfører, at der på nuværende tidspunkt lægges op til, at der opsættes spunsvægge, der forhindrer den faunapassage, der findes i dag. Kongens Enghave Lokaludvalg ser gerne, at der som minimum opsættes brede broer med faunapassage i den ene side (ligesom der er ved flere motorvejsbroer på Amager). Kongens Enghave Lokaludvalg anfører, at det yderligere vil gavne faunapassagen, hvis strækningen overdækkes med et ”grønt tag”. Til inspiration henviser Kongens Enghave Lokaludvalg til forslaget ”Projekt Grønt Tag” udarbejdet af Jesper Møller (biolog) og Peter Kjær (arkitekt), da dette er et konkret og visionært forslag, der sammentænker natur og samhørighed på tværs af bydelen (se bilag 1). Der er ikke vedlagt bilag til høringssvaret.

Københavns Kommune bemærker, at bilag IV-arter nævnes i afsnit 10.5 i bemærkningerne til loven. Københavns Kommune bemærker, at støj og arbejdslys i anlægsfasen, herunder projektørlys om natten, kan få negative konsekvenser for blandt andet nataktive dyr i Valbyparken. I 2019 fik kommunen lavet en undersøgelse,



hvor man observerede fouragerende dværgflagermus, troldflagermus, vandflagermus og brunflagermus. Der blev ikke i 2019 fundet ynglekolonier i Valbyparken, men i rapporten er det vurderet, at parken har et stort potentiale for flere flagermus på grund af parkens store areal, de mange gamle træer og fordi parken i dag er relativt mørk. Københavns Kommune bemærker, at rapporten eventuelt kan rekvireres hos kommunen.

Københavns Kommune bemærker endvidere, at anlægsprojektet overhalingsporet ved Kalvebod grænser op til et område omfattet af skovbyggelinje omkring fredskov i Valbyparken. Skovbyggelinjen bestemmer, at der ikke må placeres bebyggelse, campingvogne og lignende inden for en afstand af 300 m fra skove, jf. § 17 i naturbeskyttelsesloven. Anlægsarbejdet ved opgradering af Øresundsbanen er ikke omfattet af forbuddet i § 17. Længerevarende opsætning af skurvogne, containere eller lignende inden for skovbyggelinjen kræver dispensation, medmindre en vedtagelse af en anlægslov ender med at tilsidesætte beskyttelseshensynet.

Københavns Kommune bemærker, at området omkring Haveforeningen Musikbyen og Fiskerihavnen generelt er i risiko for oversvømmelser fra havet ved en vandstand over ca. 2,5 meter i forhold til daglig vande. Københavns Kommune anfører, at jernbanen, som er tæt på kanalen ved Haveforeningen Musikbyen, i dag er afgrænset af en jordvold. Københavns Kommune anfører, at det er relevant at være opmærksom på, om denne er anlagt som et dige til beskyttelse mod oversvømmelser, hvilket er sandsynligt, og om der er behov for at opjustere højden på jordvolden/diget.

Vagn Meyer og Rikke Bjørnsson bemærker i relation til overhalingsporet ved Kalvebod, at det ikke fremgår af lovforslaget, at der i forbindelse med projektets omlægning af støjvoldene, som indebærer lodrette spunsvægge i stedet for nuværende bevoksede skrånninger, vil blive anlagt egentlige faunapassager (ikke bare bredere broer) for at sikre den sårbare biodiversitet og de truede dyrearter i området. Vagn Meyer og Rikke Bjørnsson anfører, at det er helt nødvendigt, at dette gøres inden spunsvæggen bliver opsat, da mange dyrs passage mellem Karens Mindeområdet og Tippen/Valbyparken ellers bliver forhindret, og de fanges i en fælde ved spunsvæggen. Vagn Meyer og Rikke Bjørnsson anfører, at der derfor som det første bør laves faunapassager over banearealet for at sikre biodiversiteten. Vagn Meyer og Rikke Bjørnsson understreger, at det også er vigtigt, at selve spunsvæggen udformes med flere åbninger og udformes, så det muliggør passage af krybdyr og pattedyr over banevolden mod Sydhavnstippen under hele byggeproces-



sen. Vagn Meyer og Rikke Bjørnsson anfører, at uden reel mulighed for faunapassage kan der ske uoprettelig skade for den sårbare fauna og biodiversitet i området.

Transportministeriet bemærker samlet hertil, at Trafikstyrelsen har efter jernbanelovens kapitel 6 a myndighedsansvaret for miljøkonsekvensvurderingen af de af lovforslaget omfattede projekter, hvorfor høringssvar relateret til denne myndighedsopgave behandles i regi af Trafikstyrelsen. Der henvises til afsnit 2.1.3.1. for yderligere uddybning heraf.

Jernbaneprojekterne vil således henholde sig til de af Trafikstyrelsen anførte vurderinger for så vidt angår natur- og miljøforhold, herunder biodiversitet, fauna mv.

De natur- og miljøhensyn vil således blive varetaget under anlæggets udførelse. Sund og Bælt vil i forbindelse med anlæg af overhalingssporet søge at minimere påvirkningen af de berørte områder mest muligt. Dog vil adgangsvejene blive berørt i forbindelse med udskiftning af stibroerne ved henholdsvis Thomas Koppels Allé og Haveforeningen Kalvebod, hvilket indbefatter lukning af passagen i halvanden måned for hver af broerne. På baggrund af de indkomne høringssvar er det besluttet, at de to broer udskiftes forskudt for i videst omfang at opretholde gode adgangsveje.

Med hensyn til natur og biodiversitet vil arealet som vender mod Sydhavnstippen med tiden vokse til med naturlig beplantning. Sund og Bælt vil i dialog med de nærmeste naboer se på mulighederne for begrønning af det berørte areal mellem støttevæg og Tudsemindevej/sti langs Haveforeningen Musikbyen/Fragtvej.

Høringssvarene giver således ikke anledning til ændringer af lovforslaget.

2.1.3.3. Støj, vibrationer, støv mv.

A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose og Grundejerforeningen Vildrose II bemærker, at såfremt lovforslaget vedtages, finder de det afgørende, at der gøres så meget som muligt for at etablere tilstrækkelige afværgeforanstaltninger mod støj- og vibrationsgener i anlægsfasen. A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose og Grundejerforeningen Vildrose II antager, at støj fra øget lastbiltrafik til og fra en eventuel arbejdsplads på Thomas Koppels Allé også tages i betragtning.



Dansk Erhverv bemærker, at det pågældende område er karakteriseret ved en høj koncentration af virksomheder, der er meget kommercielt følsomme for udefrakommende støjpåvirkninger. Dansk Erhverv henstiller med henvisning til områdets særlige karakter derfor til, at man – som også anført i forslaget – i videst muligt omfang tager hensyn til lokale interesser i forbindelse med anlægget. Dansk Erhverv anfører, at dette blandt andet kan tages ved, at spunsningsarbejdet foretages i perioden medio juni til medio august, hvor der ikke afholdes konferencer på de omkringliggende hoteller.

Haveforeningen Frederikshøj har til deres høringssvar indsendt til Trafikstyrelsen vedlagt en rapport fra Force Technologies vedrørende vurdering af støj fra overhalingsspor ved Kalvebod. Haveforeningen Frederikshøj anfører, at rapporten peger på, at støj i både anlægs- og driftsfasen ikke er grundigt kortlagt. Haveforeningen anfører, at det bør det blive, og der bør tages foranstaltninger for, at støjgrænser overholdes.

Haveforeningen Frederikshøj opfordrer til, at der tages højde for, at haveforeningens medlemmer bor og lever tæt på projektet for etablering af overhalingsspor ved Kalvebod, og at der derfor støjtes mindst muligt. Haveforeningen Frederikshøj anfører, at det er et stort projekt, og støj påvirker selvfølgelig de mennesker og den natur, der er i nærheden. Haveforeningen Frederikshøj bemærker, at forskning peger på, at byggestøj har en negativ påvirkning af sundhed. Husene langs Thomas Koppels Allé beliggende i Haveforeningen Frederikshøj ligger tæt ud til vejen og mindre end ti meter fra de lastbiler, der vil køre frem og tilbage. Haveforeningen Frederikshøj giver udtryk for, at det vil betyde støj og støv fra tung trafik meget tæt på. Haveforeningen Frederikshøj understreger, at det ikke er beskrevet i materialet fra Sund og Bælt Holding A/S, om trafikken på Thomas Koppels Allé er taget med i vurderingen af støjgener i anlægsfasen. Haveforeningen Frederikshøj påpeger, at rapporten fra Force Technology vedlagt høringssvaret til Trafikstyrelsen peger på, at denne trafik ikke er medtaget i vurderingen af støjgener, hvilket er problematisk. Haveforeningen Frederikshøj anfører dernæst, at i henhold til Force Technologies rapport bør også nedramning, og den støj det giver, begrænses. Ligeledes ses det i rapporten, at der i flere bilag til løsning O-3 og O-4 er overskridelser af støjgrænser. Haveforeningen Frederikshøj anfører, at det ikke er holdbart og opfordrer til, at man sikrer sig, at støjgrænser overholdes.

Haveforeningen Frederikshøj anfører, at forurening i form af byggestøv ikke er beskrevet i oplægget, herunder om der tages højde



for gener ved byggestøv. Haveforeningen Frederikshøj bemærker, at ved trafik lige op og ned ad haveforeningen kan man kun forestille sig, at det også bliver et problem.

Haveforeningen Frederikshøj giver udtryk for, at når projektet med etablering af overhalingsspor ved Kalvebod er færdigt, kan der forventes en øget togtrafik med længere tog, hvilket medfører mere støj. Haveforeningen Frederikshøj udtrykker bekymring for, at ved spuns på sydsiden af banen vil det støje mere efter, at projektet er færdigt, end det gør nu, da metalspuns ikke absorberer lyd i samme omfang som en skrænt med bevoksning på. Haveforeningen Frederikshøj efterspørger en redegørelse for, at der ikke er støj over en tilladt grænse efter projektets udførelse.

Haveforeningen Frederikshøj giver udtryk for, at det ikke er gennemsigtigt, hvordan det vurderes, at fremtidig støj ikke er til gene, når der for eksempel ikke er målinger på støjniveauet i dag. Haveforeningen Frederikshøj påpeger, at de endvidere ikke kan se, hvilke målinger der er i forhold til støj i fremtiden. Haveforeningen Frederikshøj anfører, at det er meget problematisk, hvis der kommer så høj støj, at det er til gene for beboerne i haveforening.

Haveforeningen Frederikshøj anfører, at det står beskrevet, at Sund og Bælt kan søge dispensation for ikke at leve op til støjkrav eller, at der laves en anlægslov, så man ikke skal leve op til gældende krav. Haveforeningen Frederikshøj giver udtryk for, at de anser, at der er en risiko for, at togbanen i fremtiden netop ikke vil leve op til støjkrav. Anlægslov nævnes som en mulighed i miljøscreeningen, løsning 03, på s. 12 og 14. Haveforeningen Frederikshøj opfordrer til, at der ikke laves en anlægslov, da det tilsidesætter beskyttelse mod støj. Haveforeningen Frederikshøj anfører, at det er udemokratisk at tilsidesætte lovgivning, og haveforeningen opfordrer til, at man finder løsninger inden for den almindelige lovgivning. Haveforeningen Frederikshøj anfører, at man bør sikre, at støjen efter projektet med etablering af overhalingsspor ved Kalvebod overholder de tilladte grænser, og at dette dokumenteres. Haveforeningen Frederikshøj er af den opfattelse, at man regner med det dobbelte antal tog i højere hastighed og med spuns, hvilket må have en indflydelse på støj.

Haveforeningen Frederikshøj foreslår, at man tænker over eksempelvis at lave lydskærme i og eventuel overdækning af banegraven på de strækninger af banen, hvor der bor flest mennesker, og her kan der også være natur på den overdækning, og dyr kan vandre over.



Haveforeningen Havebyen Mozart anmoder om, at der overvejes alternative og mere skånsomme arbejdsmetoder såsom nedvibrering af spuns i stedet for ramning i relation til overhalingsspor ved Kalvebod.

Haveforeningen Havebyen Mozart imødeser, at en miljøkonsekvensrapport mere detaljeret vil kunne afdække omfanget af støj fra arbejdskørsel og arbejdsprocesser. Haveforeningen påpeger, at især nedramning af spuns vil give en stor støjbelastning og udtrykker bekymring for, hvilke støjgener der kan opstå, da haveforeningen er af den opfattelse, at spunsvæggen vil reflektere støjen fra togene ind mod de beboede områder.

Haveforeningen Havebyen Mozart bemærker, at haveforeningen i dag oplever en øredøvende larm, når togene bremser ned i svinget eller standser for at vente, og det er ikke muligt at tale sammen for larmen. Haveforeningen er af den opfattelse, at larmen kun vil blive værre, da projektet med overhalingsspor ved Kalvebod medfører, at flere tog skal standse op, og støjen herfra reflekteres mere intenst på grund af den nedrammede spunsvæg. På baggrund heraf efterspørger haveforeningen en miljøkonsekvensrapport, som tillige vurderer dette problem, så eventuel nødvendig støjdemping kan etableres.

Haveforeningen Havebyen Mozart anfører, at Tårnby Kommune har fået en aftale om, at der ikke arbejdes om natten, og at anlægsarbejderne for jernbaneprojektet i Tårnby Kommunes planlægges således, at meget støjende arbejder prioriteres udført i dagtimerne. Haveforeningen ønsker, at det samme kommer til at gælde for etablering af overhalingsspor ved Kalvebod.

Haveforeningen Kalvebod bemærker, at jorden under Haveforeningen Kalvebod er af en særlig porøs beskaffenhed, og mange af husene står på løse sokkelsten. Den intakte jord under Haveforeningen Kalvebod ligger i en dybde på cirka 4-4,5 meter. Ved opførelse af nybyggeri skal der pilotes til minimum 4 meters dybde for, at fundamentet har den tilstrækkelige styrke og stabilitet. Haveforeningen Kalvebod påpeger på baggrund heraf, at haveforeningen derfor er særligt sårbar overfor vibrationer som følge af blandt andet nedramningen af de lodrette spunsvægge. Det er Haveforeningen Kalvebods synspunkt, at der er en nærliggende risiko for, at husene i Haveforeningen Kalvebod vil lide skade som følge af vibrationer og rystelser i anlægsfasen. Dertil følger ”komfortvibrationer”, der ligeledes kan være til stor ulempe for beboerne i Haveforeningen Kalvebod, som efter haveforeningens opfattelse i videst muligt omfang bør undgås.



Haveforeningen Kalvebod bemærker, at baneprojektet "Overhalingsspor ved Kalvebod" samt projektet "Valby Skybrudstunnel" i en årrække vil påvirke Sydhavnen, Valbyparken og i særdeleshed helårsboligerne i Haveforeningen Kalvebod, som er blandt de boliger, der ligger nærmest banen. Haveforeningen er af den opfattelse, at henset til, at der således vil være to meget lange anlægsperiode samtidig samt den kumulative påvirkning i form af støj og vibrationer som følge af projektet "Valby Skybrudstunnel", et projekt der som udgangspunkt er estimeret til at pågå i fire år, bør der ikke gives tilladelse til, at baneprojektet "Overhalingsspor ved Kalvebod" kan overskride de fastsatte grænseværdier for støj og vibrationer.

Haveforeningen Kalvebod fremhæver desuden, at der hverken i lovforslaget eller i bemærkningerne hertil er taget stilling til den væsentlige kumulative påvirkning, der vil være fra de forskellige projekter.

Haveforeningen Kalvebod påpeger i den forbindelse, at projektet "Valby Skybrudstunnel" under udførelsen vil være reguleret af Københavns Kommunes forskrift for visse miljøforhold ved midlertidige bygge- og anlægsarbejder i Københavns Kommune, og det er ikke hensigtsmæssigt, at to store anlægsprojekter, der gennemføres samtidigt, reguleres af to forskellige regelsæt for så vidt angår støjgener og vibrationer.

Haveforeningen Kalvebod anfører i forhold til, hvilken påvirkning en fravigelse af de fastsatte støj- og vibrationsgrænseværdier vil medføre for naboer og miljø, at det ikke fremgår af lovforslaget, om en tilladelse til at fravige grænseværdierne vil kræve forudgående undersøgelser og tilladelser efter anden lovgivning, herunder en miljøvurdering. Det er Haveforeningen Kalvebods opfattelse, at den enkelte borgers retssikkerhed dermed forringes væsentligt.

Haveforeningen Kalvebods bemærker desuden, at det fremgår af de af Sund og Bælt A/S indsendte miljøscreeninger i forbindelse med ansøgning om etablering af anlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerger, at projektet skal overholde støjgrænserne fastsat i Københavns Kommunes bygge- og anlægsforskrift. Det er således forudsat i ansøgningerne til projektet, at det kan overholde de fastsatte grænseværdier. Såfremt loven vedtages, og der herved gives adgang til fravigelse af grænseværdierne, vil dette som minimum kræve en ny vurdering af projektet i medfør af miljøvurderingslovens regler.



Kastrupgårdsskolens skolebestyrelse anfører i relation til vendespor ved Københavns Lufthavn Station, at de forudser et meget højt støjniveau imens, togbanen skal etableres. Kastrupgårdsskolen spørger, hvordan det skal være muligt for eleverne at koncentrere sig om læring, når der bygges en togbane så tæt på deres skole. Kastrupgårdsskolen frygter endvidere for gener i forhold til forurening, støv, lugte og os m.m. Kastrupgårdsskolen anfører, at disse forhold vil være med til at skabe kritisable arbejdsvilkår for alle de ansatte på skolen.

Kastrupgårdsskolen udtrykker bekymring for, når togbanen er etableret, hvilken betydning det har for øget støj og forurening. Kastrupgårdsskolen er af den opfattelse, at der i forvejen er meget forurening og larm fra lufthavnen, og Kastrupgårdsskolen ser det som dybt bekymrende med endnu et tiltag, der påvirker disse forhold negativt.

Københavns Kommune bemærker, at hvis transportministeren ikke vælger at fravige regler om støj og vibrationer i miljøbeskyttelsesloven og regler fastsat i medfør heraf i relation til jernbaneprojekterne, vurderer Københavns Kommune, at det samlede projekt for etablering af overhalingsspor ved Kalvebod kan rummes inden for Københavns Kommunes bygge- og anlægfsforskrift.

Københavns Kommune gør i den forbindelse opmærksom på, at Københavns Kommunes bygge- og anlægfsforskrift forventelig kommer i en revideret og politisk godkendt udgave primo 2024. Det vil heri fremgå, at tilladelse til at udføre støjende bygge- og anlægfsaktiviteter tidsmæssigt vil blive begrænset. Arbejdstiden bliver fremadrettet reduceret fra hverdage mandag – fredag kl. 07.00 – 19.00 samt lørdage kl. 08.00 – 17.00. til hverdage mandag – fredag kl. 07.00 – 18.00 samt lørdage kl. 08.00 – 14.00.

Transportministeriet bemærker samlet hertil, at Trafikstyrelsen har efter jernbanelovens kapitel 6 a myndighedsansvaret for miljøkonsekvensvurderingen af de af lovforslaget omfattede projekter. Dette betyder i relation til støj og vibrationer, at såfremt et af jernbaneprojekterne eksempelvis overstiger den relevante kommunes støjforskrift, vil Trafikstyrelsen i den givne afgørelse bemærke, at Sund og Bælt skal ansøge om dispensation herfor hos kommunen. Der henvises til afsnit 2.1.3.1. for yderligere uddybning heraf.

Jernbaneprojekterne vil som udgangspunkt skulle kunne rummes indenfor reglerne herom, herunder den relevante kommunes lokale forskrifter vedrørende støj, vibrationer mv. Det bemærkes i



den forbindelse, at lovforslagets § 2 alene giver transportministeren mulighed for at fastsætte regler om støj og vibrationer, hvorefter Sund og Bælt i stedet skal efterkomme disse regler i forbindelse med anlæg af jernbaneprojekterne. Lovforslaget i sig selv fraviger derfor ikke de fastsatte støj- og vibrationsgrænseværdier.

Endvidere vil ordningen, hvorefter transportministeren kan udnytte muligheden for at fastsætte regler om støj og vibrationer, foretages ud fra en konkret vurdering og alene omfatte situationer, hvor det vil være nødvendigt for gennemførelse eller at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af de bestemte jernbaneprojekter. I sådanne tilfælde vil regler om støj og vibrationer efterfølgende blive fastsat i en bekendtgørelse, hvorfor det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at vurdere omfanget af støjgener, og lovforslaget regulerer i sig selv ikke dette.

For så vidt angår bemærkningen om, at der er indgået aftale med Tårnby Kommune om, at der ikke arbejdes om natten, kan Transportministeriet afvise, at en sådan aftale er indgået. Gældende for alle tre jernbaneprojekter er, at anlægsarbejderne for jernbaneprojekterne planlægges således, at der i videst mulige omfang bliver taget højde for, at støjende aktiviteter gennemføres til mindst mulige gene for omgivelserne. Der henvises til afsnit 2.2.3. for yderligere uddybning heraf, herunder støjreducerende tiltag.

For så vidt angår etablering af overhalingsspor ved Kalvebod og vendespor ved Københavns Lufthavn Station vil støjende arbejder i weekender og nætter forsøgt begrænset mest muligt. I den forbindelse vil Sund og Bælt være i dialog med den relevante kommune herom. I relation til Haveforeningen Kalvebods hørings svar vedrørende projektets overholdelse af fastsatte grænseværdier bemærkes det, at Sund og Bælt i forbindelse med udarbejdelse af miljøscreening har angivet, at langt størstedelen af projektets sporarbejder, der udføres uden for dagtimerne, vil overholde Københavns Kommunes grænseværdier. Der henvises endvidere til nedenstående afsnit om støjomfang for projektet med overhalingsspor ved Kalvebod.

Det er i sidste ende en afvejning imellem på den ene side at genere naboerne til jernbanen mindst muligt, og på den anden side at sikre, at jernbaneprojekterne færdiggøres, således jernbanestrækningen kan understøtte mulighederne for en bedre punktlighed samt håndtere den forventede stigning i togtrafikken, når Femern Bælt-forbindelsen åbner.



For så vidt angår bekymringerne om vibrationsgener bemærker Transportministeriet, at etablering af støttevægge og ramning af fundamenter kan medføre vibrationsgener. I forbindelse med detailprojekteringen for jernbaneprojekterne vil der blive set nærmere på funderingsforholdene for de nærtliggende bygninger, og der vil i den forbindelse blive vurderet behov for eventuelle alternative udførelsesmetoder og vibrationsovervågning. Der vil blive udført fotoregistrering, inden anlægsarbejdet igangsættes, og opsat vibrationsmålere med henblik på at monitere for vibrationer på nærtliggende bygninger under etablering af spuns. De konkrete bygninger udvælges efter en nærmere vurdering af funderingsforhold mv.

Transportministeriet bemærker endvidere, at der i projekterne indarbejdes støjreducerende tiltag, som i anlægsperioderne kan dæmpe støjen. I forbindelse med anlæg af overhalingssporet vil en del af den eksisterende jordvold blive bortgravet for at gøre plads til det nye spor. Der etableres langs sydsiden af jernbaneprojektet en støjskærm som erstatning for den del af jordvolden, der bortgraves. Gældende grænseværdier for støj er opfyldt med undtagelse af en ejendom, som vil blive tilbudt facadeisolering. Støjskærmen vil blive opsat tidligt i projektforsløbet således, at den ligeledes vil kunne reducere en del af støjen fra anlægsarbejderne.

Generelt er der opmærksomhed på Københavns Kommunes fastsatte grænser for støjende arbejder. Støjgrænserne overholdes med undtagelse af specifikke perioder, hvor der forventes arbejder i døgndrift, hvor det ikke vil være muligt at overholde støjgrænsen på 40 dB om natten. Disse specifikke perioder er søgt begrænset mest muligt. Med det politiske valg af løsning med mulighed for to overhalingsspor er støttevæggen placeret så langt væk fra spor i drift, at størstedelen af anlægsarbejderne kan udføres på hverdage, hvilket reducerer generne ved arbejdet. Derudover forventes de fastsatte grænseværdier for støj kun at blive overskredet i perioder, hvor togtrafikken er helt eller delvist indstillet.

I forbindelse med etablering af Københavns Lufthavn Station vil det være nødvendigt at nedvibrere spuns i sommerperioden 2025. Nedvibrering af spuns skal i sig selv ses som en afværgeforanstaltning, da denne metode resulterer i færre gener end ramning af spuns. Udførelse af spuns i sommerperioden er desuden planlagt efter dialog med hotellerne i området med henblik på at minimere tidsrummet for påvirkningerne af disses drift.



For så vidt angår støjgener i driftsfasen bemærker Transportministeriet, at dette ikke reguleres med nærværende lovforslag. Lovforslaget omfatter alene anlæg af jernbaneprojekterne. Derudover bemærker Transportministeriet, at driften for jernbaneprojekterne til enhver tid og uanset en eventuel stigning af aktiviteter skal overholde gældende regler om støj.

I relation til efter etableringen af overhalingssporet bemærkes det dog, at der i henhold til Sund og Bælts beregninger ikke vil forekomme støjniveauer, som overskrider grænseværdierne for støj fra jernbaneanlæg. Der er foretaget beregning af støjen i driftsfasen efter gennemførelse af projektet, som vil blive gjort tilgængelige på Sund og Bælts hjemmeside. Den vejledende støjgrænse for boliger (Lden: 64 dB(A)) overholdes på alle udearealer og facader i alle scenarier, bortset fra ved Haveforeningen Havebyen Mozart 67, 1. etage. Den pågældende ejendom vil som tidligere nævnt få tilbudt facadeisolering. Sund og Bælt har desuden valgt at etablere en to meter høj støjskærm ud for Haveforeningen Kalvebod og Haveforeningen Musikbyen som erstatning for den eksisterende jordvold, som fjernes. Dette sker for at opretholde den eksisterende afskærmning, som findes mellem jernbane og haveforeninger. Med hensyn til spunsvæggen på sydsiden er der tale om en forholdsvis lav spunsvæg i forhold til baneskråningen, hvorfor refleksion fra spuns ikke vurderes at have en betydende indflydelse på støjpåvirkningen ved nærliggende naboer.

Høringssvarene giver anledning til en uddybning af lovforslagets bemærkninger i overensstemmelse med ovenstående for så vidt angår Trafikstyrelsens behandling af jernbaneprojekterne, samt hvilke støjreducerende tiltag der er indarbejdet i projektet.

2.1.3.4. Trafikale forhold, adgangsforhold, inddragelse af arealer til arbejdspladser mv.

DI Transport bemærker, at anlægsarbejderne for udvidelse af Københavns Lufthavn Station kommer til at foregå tæt på to hoteller. Det vil uundgåeligt påvirke den daglige aktivitet på hotellerne og kan potentielt sætte begrænsninger for, hvilke aktiviteter der kan gennemføres. DI Transport opfordrer derfor til, at dialogen mellem bygherre og de berørte parter prioriteres højt med henblik på at planlægge anlægsarbejdet, så omfanget af gener minimeres.

Hotel Operations Copenhagen Airport A/S forudsætter, at udførelsen af anlægsarbejderne for udvidelsen af Københavns Lufthavn Station generelt tilrettelægges således, at hotellernes, Clarion Hotel Copenhagen Airport og Comfort Hotel Copenhagen Airport,



daglige drift kan opretholdes, herunder at der blandt andet (men ikke udtømmende) tages behørigt hensyn til hotellernes mulighed for at: 1) opretholde og anvende lovpligtige og nødvendige brand- og adgangsveje på og til ejendommene, hvor hotellerne er beliggende, 2) sikre adgang til vareindlevering og leverancer direkte til hotellerne som led i den sædvanlige drift af hotellerne og 3) sikre adgang til sædvanlig affaldshåndtering. Hotel Operations Copenhagen Airport A/S henviser til den vedlagte oversigt, hvor de relevante områder hertil langs eksisterende baneterræn er fremhævet.

Hotel Operations Copenhagen Airport A/S oplyser, at de naturligvis er indstillet på at bistå med en behørig planlægning af jernbaneprojektet med det formål at minimere trafikale og logistiske udfordringer, og Hotel Operations Copenhagen Airport A/S opfordrer til, at der snarest muligt udarbejdes detaljerede tids- og arbejdsplaner for jernbaneprojektet, således at hotellerne kan indrette deres drift herefter og minimere de økonomiske negative konsekvenser af de påtænkte arbejder mest muligt.

Haveforeningen Frederikshøj anfører i relation til etablering af overhalingsspor ved Kalvebod, at hvis/når der anlægges arbejdsplads på Thomas Koppels Allé ved Trekanten, vil den tung trafik være en stor belastning for haveforeningens beboere og naboer.

Haveforeningen Frederikshøj bemærker desuden, at der er mange børn og familier, der cykler på Thomas Koppels Allé, og tung trafik kan nemt være til fare for bløde trafikanter, hvis ikke der sikres ordentlige og sikre færdselsveje. Haveforeningen Frederikshøj påpeger, at der på Thomas Koppels Allé også skal være plads til aflevering og afhentning af elever på Strandparksskolen, hvilket fylder i trafikken, men er vigtigt, da det drejer sig om elever med særlige behov. Haveforeningen Frederikshøj anfører, at tung trafik og flextrafik ved skoledagens start og slut kan blive et stort trafikkaos.

Haveforeningen Frederikshøj bemærker desuden, at området i forvejen er belastet af et større fjernvarmeprojekt i Haveforeningen Frederikshøj, hvilket også skaber øget trafik på Thomas Koppels Allé. Haveforeningen Frederikshøj anfører, at der ligeledes er et kommende projekt med etablering af containere på vejen, hvorfor der hele tiden skal kunne komme lastbiler til renovation mv. forbi. Haveforeningen Frederikshøj understreger, at det altså er en vej, der i forvejen er stærkt belastet.

Haveforeningen Frederikshøj anfører, at hvis Thomas Koppels Allé spærres ved bådforeningen Trekanten, vil det betyde, at trafik fra Mozart vil skulle ned igennem Frederikshøj, hvor der kun er én



yderligere vej, som er spærret af metallåger for netop at forhindre biltrafik. Haveforeningen Frederikshøj er af den opfattelse, at det reelt vil lukke "Mozarterne" inde. Haveforeningen Frederikshøj anfører, at så vidt haveforeningen er orienteret, er Thomas Koppels Allé også en brandvej.

Haveforeningen Frederikshøj anfører, at det er haveforeningens forståelse, at der er tale om en kortere periode, hvor der skal være en arbejdsplads på Thomas Koppels Allé. Haveforeningen Frederikshøj bemærker, at jo kortere tid desto bedre, og hvis den helt kan udelades, vil det forhindre mange gener i forhold til trafik og støj i anlægsfasen. Haveforeningen Frederikshøj bemærker endvidere, at det ligner på de kort, der er i høringsmaterialet, at man ikke er opmærksom på, at flere veje mellem Karens Minde og Mozartsvej i dag er lukkede, og de tilbageværende er snævre og med rigtig meget trafik allerede.

Haveforeningen Frederikshøj bemærker dernæst, at det er haveforeningens opfattelse, at grusstien langs banen og parallelt med Spontinisvej bliver lukket af i forbindelse med anlægget. Haveforeningen anfører, at det er en rute, som mange børnefamilier fra deres haveforening bruger. Haveforeningen Frederikshøj giver udtryk for, at hvis den lukkes, skal børnene i stedet cykle på Spontinisvej, hvor der mange parkerede biler, mere trafik og nogle bilister kan ikke finde ud af, at dele af vejen er ensrettet. Haveforeningen Frederikshøj opfordrer derfor til, at der er fokus på at lave sikre færdselsårer for bløde trafikanter både under og efter projektet. Haveforeningen Frederikshøj anfører, at der også lægges op til, at grusstien langs resten af banen aflukkes, hvilket ligeledes medfører gener for cyklister og andre bløde trafikanter.

Haveforeningen Frederikshøj opfordrer til, at arbejds trafik så vidt muligt foregår via Båd havsgade, da der ikke på samme måde er skoler og boliger lige ud til vejen.

Haveforeningen Frederikshøj anfører, at i anlægsperioden fjernes muligheden for at komme direkte ud på Tippen for både Mozart, Frederikshøj, Vildrosen, Strandparkskolen, Sydhavnens Fårelaug, Børnernes Dyremark og alle øvrige naboer i boligerne i området. Haveforeningen Frederikshøj bemærker, at det vil have en vældig stor påvirkning for mange af Haveforeningen Frederikshøjs medlemmers adgang til natur, hvis de to broer sløjfes uden erstatninger, ligesom det også vil betyde, at heste og får, der skal ud på Tippen, vil blive sendt på en stor omvej, hvis der ikke er overgang over banen. Haveforeningen Frederikshøj opfordrer derfor til, at der laves midlertidig adgang til Tippen under projektet.



Haveforeningen Frederikshøj bemærker endvidere, at det tidligere har været undersøgt om et vigespor i stedet kunne ligge på Amager efter Sjællandsbroen, hvilket er et område uden nærtliggende beboelse. Haveforeningen Frederikshøj bemærker, at det ikke er gennemslagsligt, hvorfor det alternativ ikke er blevet valgt.

Haveforeningen Havebyen Mozart udtrykker i relation til arbejdsplads 3 for overhalingsspor ved Kalvebod bekymring for støjen og den tunge trafik, og det er haveforeningen opfattelse, at det kan true trafiksikkerheden og skabe trafikpropper. Haveforeningen påpeger, at det ville være mere hensigtsmæssigt at placere et støjende arbejdsområde på den strimmel jord, der ligger syd for godsbanen og overfor Stark på Fragtvej, hvor der ikke er beboelse.

Haveforeningen Havebyen Mozart anfører, at haveforeningen internt har gjort sig store anstrengelser for at højne trafiksikkerheden, herunder særlig med tanke på børn, og haveforeningen ser nødt, at trafiksikkerheden får lavere prioritet på skoleveje og cykelstier til skade for både haveforeningen samt resten af bydelens børn og øvrige bløde trafikanter.

Haveforeningen Havebyen Mozart foreslår, at der oprettes en officiel "hotline" som en officiel instans, som skal have reel mulighed for og styrke til hurtigt og effektivt at gribe ind ved trafikproblemer. Forslaget stilles som følge af haveforeningens manglende gode erfaringer med (mangel på) dialog med myndigheder om trafiksikkerheden i forbindelse med tidligere store anlægsarbejder i Sydhavnen.

Haveforeningen Havebyen Mozart udtrykker endvidere bekymring for mulige indskrænkninger af adgangen til Havebyen, da det er haveforeningen opfattelse, at adgangsvejen til Havebyen Mozart ad X-gangen i Haveforeningen Frederikshøj samt nyttehaverne Sydhavnen i forlængelse af Thomas Koppels Alle bliver inddraget i arbejdsarealet. Haveforeningen påpeger, at såfremt denne adgangsvej lukkes, er der ikke andre adgangsveje for større biler og redningskøretøjer.

Haveforeningen Havebyen Mozart anfører endvidere, at haveforeningens, Børnenes Dyremarks og resten af bydelens adgang til det rekreative område "Tippen" vil blive stærkt forringet, når broerne hen over godsbanen nedtages. Haveforeningen anfører, at det er bydende nødvendigt, at man, inden projektet sættes i gang, beslutter sig for, hvordan borgernes adgang kan etableres.



Kastrupgårdsskolens skolebestyrelse udtrykker stor bekymring for selve etableringsfasen af vendespor ved Københavns Lufthavn Station, idet Kastrupgårdsskolens giver udtryk for, at det vil være et kæmpe byggeprojekt ganske få meter fra en skole med over 700 børn heraf en del børn med særlige behov. Kastrupgårdsskolen frygter, at der under etableringsfasen vil skulle køre mange lastbiler og store maskiner rundt blandt børn og unge igennem flere år.

Kastrupgårdsskolen anfører, at det vil skabe mange farlige situationer, stort trafikkaos, byggestøj og byggestøv, forurening m.m. Kastrupgårdsskolen påpeger i den forbindelse, at der generelt er mange børn og unge i området, da der ud over skolen med de dertilhørende SFO'er også er mange fritidsaktiviteter i området, som benyttes af rigtig mange børn og unge fra både Tårnby Kommune, Dragør Kommune og Københavns Kommune.

Kastrupgårdsskolens skolebestyrelse frygter, at udeområderne vil blive inddraget. Kastrupgårdsskolen giver udtryk for, at det vil forringe børn og unges samt resten af områdets mange beboeres muligheder for fysisk aktivitet. Kastrupgårdsskolen anfører, at skolen ikke er oplyst om, hvorvidt etableringen af togbanen vil medføre, at områderne omkring skolen skal inddrages. Kastrupgårdsskolen opfordrer i den forbindelse til, at det medtages i betragtningen, at der er rigtig mange børn og unge samt mange andre borgere fra både Tårnby Kommune, Dragør Kommune og Københavns Kommune, som benytter fritidsaktiviteterne i området.

Københavns Kommune bemærker, at Tudsemindevej ikke må afspærres for arbejdsfærdsel for Teknik- og Miljøforvaltningen samt for trafik i forbindelse med koncerter eller eventuelle andre arrangementer.

Transportministeriet bemærker for så vidt angår den trafikale planlægning, at inden anlægsarbejderne går i gang, vil Sund og Bælt foretage en grundig planlægning af den trafikale afvikling for perioden, hvor anlægsarbejderne pågår. Disse planer vil blive koordineret med den relevante kommune, politi mv., således trafikken afvikles i overensstemmelse med gældende regler. Gennemførelsen af jernbaneprojekterne vil i videst mulige omfang blive tilrettelagt således, at de gennemføres til mindst mulige gene for de lokale bysamfund og de direkte berørte naboer, og det vil blive søgt tilsikret, at der er en god fremkommelighed på de tilstødende veje omkring jernbaneprojekterne, herunder også sideveje og interne veje ved Københavns Lufthavn. Sund og Bælt vil både forud for og i forbindelse med anlægsarbejder for jernbaneprojekterne indgå dialog med de relevante myndigheder og naboer med det



formål at minimere trafikale og logistiske udfordringer samt have et tæt samarbejde med de berørte naboer i perioden.

I den forbindelse bemærkes det, at Sund og Bælt i forbindelse med anlæg af overhalingssporet vil søge at opretholde adgangen til nærliggende områder mest muligt. Dog vil adgangsvejene blive berørt i forbindelse med udskiftning af stibroerne ved henholdsvis Thomas Koppels Allé og Haveforeningen Kalvebod, hvilket indbefatter lukning af passagen i halvanden måned for hver af broerne. På baggrund af de indkomne høringssvar er det derfor besluttet, at de to broer udskiftes forskudt i videst omfang for at opretholde gode adgangsveje. Vedrørende Haveforeningen Havebyen Mozart vil der altid være vejadgang. Selv hvis den nuværende vejforbindelse bliver berørt af arbejdspladsområdet, vil den midlertidigt blive omlagt for at sikre en fortsat vejadgang.

I relation til etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station bemærkes det, at udformningen endnu ikke er besluttet. Én af løsningerne omfatter midlertidig anvendelse af nogle af Kastrup Boldklubs boldbaner til arbejdsplads, men det er på nuværende tidspunkt uvist, om Kastrupgårdsskolen anvender disse arealer. Beslutning herom afventer en senere politisk behandling. Vedrørende eventuel etablering af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station på nordsiden af den eksisterende bane er Sund og Bælt opmærksomme på områdets anvendelse. I den videre planlægning vil hensynet til områdets brugere være betydende for planlægning af anlægslogistikken, herunder i forhold til den tunge trafik.

I relation til udvidelsen af Københavns Lufthavn Station bemærkes det, at Sund og Bælt vil koordinere anlægsarbejdet med Københavns Lufthavn, Clarion Hotel og Comfort Hotel bl.a. ved at indgå i en dialog herom med henblik på at tilrettelægge anlægsarbejdet på den mest hensigtsmæssige måde for alle parter.

Haveforeningen Havebyen Mozart giver udtryk for, at de ikke tidligere har haft en god dialog med myndigheder vedrørende trafiksikkerheden i forbindelse med tidligere store anlægsarbejder i Sydhavnen. Hertil bemærkes det, at der kan tages kontakt til Sund og Bælt i anlægsperioden, som vil stå for den videre koordinering med kommunen, som er ansvarlig myndighed.

Haveforeningen Frederikshøj giver udtryk for, at det tidligere har været undersøgt om et vigespor i stedet kunne ligge på Amager efter Sjællandsbroen. Hertil bemærkes det, at der i den helt indledende fase har været undersøgt alternative lokationer. Der har



blandt andet været undersøgt muligheden for at placere overhalingsspor på Vestamager. De trafikale analyser viser imidlertid, at den trafikalt mest optimale placering af overhalingsspor er ved Kalvebod. Dette hænger sammen med, at formålet med overhalingsspor er, at godstog skal kunne flette ind i den øvrige togtrafik mod Roskilde og Køge Nord i vestgående retning henholdsvis mod Københavns Lufthavn i østgående retning. Dette hænger sammen med, at køreplansstrukturen for passagertog er forskellig mod henholdsvis vest og øst. En placering af overhalingsspor ved Kalvebod giver mulighed for netop at indpasse godstogene i køreplanssystemerne både mod vest og mod øst. Dette vil ikke kunne ske ved en placering på Vestamager.

Høringssvarene giver anledning til en uddybning af lovforslagets bemærkninger i overensstemmelse med ovenstående for så vidt angår, at Sund og Bælt vil koordinere anlægsarbejdet med berørte naboer, herunder Københavns Lufthavn, Clarion Hotel og Comfort Hotel, bl.a. ved at indgå i en dialog herom med henblik på at tilrettelægge anlægsarbejdet på den mest hensigtsmæssige måde for alle parter. Høringssvarene giver ikke anledning til yderligere ændringer af lovforslaget.

2.1.3.5. Inddragelse af borgere, høringsberettigede, høringsperiode mv.

A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose og Grundejerforeningen Vildrose II bemærker, at de ikke fremgår af den fremsendte høringsliste i forbindelse med høringen af lovudkastet. A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose og Grundejerforeningen Vildrose II har tidligere påpeget til Trafikstyrelsen, at de finder, at de har en væsentlig, individuel og retlig interesse i sagen og bør få tildelt partsstatus. A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose og Grundejerforeningen Vildrose II anmoder om at blive omfattet af eventuelle fremtidige høringer, som berører etablering af overhalingsspor ved Kalvebod.

A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose og Grundejerforeningen Vildrose II bemærker i forbindelse med etableringen af overhalingssporet, at de forventer at opleve store støj- og vibrationsgener, idet boliger beliggende i A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose og Grundejerforeningen Vildrose II ligger 40 meter fra baneanlægget og grænser direkte op til en af de foreslåede byggepladser. I den forbindelse bemærker de, at de finder det afgørende, at A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose og Grundejerforeningen Vildrose II anerkendes som en direkte påvirket part



og således også, at de inddrages, og der tages hensyn til A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose og Grundejerforeningen Vildrose II i forbindelse med anlæg og drift af projektet med overhalingsspor ved Kalvebod, herunder at de kan blive omfattet af en eventuel kompensation i henhold til lovforslaget.

Foreningen Det Grønne Knæ påpeger, at borgerne bør høres, da projektet med overhalingsspor ved Kalvebod får store konsekvenser for lokalbefolkningen i forhold til støj- og vibrationsgener, cykeltrafik samt adgangsforhold i området.

Haveforeningen Frederikshøj anfører, at den efter deres opfattelse korte tid til at sætte sig ind i projektet med overhalingsspor ved Kalvebod er en hæmsko for en ordentlig demokratisk proces. Haveforeningen bemærker, at det er kompliceret stof, og derfor bør der være ordentlig tid til, at man som ikke-fagprofessionel kan bruge tiden på at sætte sig ind i og forstå indholdet af så omfattende et materiale. Haveforeningen anfører, at berørte beboere i området nær banen bør høres i ordentlig tid, særligt når der kan være tale om ret markante støjgener i en længere anlægsperiode og efterfølgende.

Haveforeningen Frederikshøj påpeger, at hvis projektet er en del af større ombygninger af Ringstedbanen mm., har haveforeningen svært ved at forstå, at det først nu kommer ud, at denne del af projektet skal laves.

Hotel Operations Copenhagen Airport A/S bemærker i relation til udvidelsen af Københavns Lufthavn Station, at Hotel Operations Copenhagen Airport A/S er operatør og lejer af hotellerne, Clarion Hotel Copenhagen Airport og Comfort Hotel Copenhagen Airport, beliggende i Københavns Lufthavn på ejendommene matr.nr. 87b og 87c, begge Kastrup By, Kastrup, Ellehammersvej 18-22, 2770 Kastrup, som er ejet af et datterselskab til Københavns Lufthavn, som dermed er udlejer.

Hotel Operations Copenhagen Airport A/S anfører, at hotellerne er beliggende ca. 20 meter fra det område, hvor der i henhold til lovforslaget skal anlægges en ny perron som en del af udvidelsen af jernbanen i Københavns Lufthavn. Hotellerne er således jernbaneprojektets nærmeste nabo.

Hotel Operations Copenhagen Airport A/S bemærker, at de ikke fremgår af den høringsliste, som er fremsendt af Transportministeriet sammen med lovforslaget, men da hotellerne er beliggende



centralt i det berørte område, som tætteste nabo til jernbaneprojektet om udvidelse af Københavns Lufthavn Station, og Hotel Operations Copenhagen Airport A/S som lejer og operatør af hotellerne vil være væsentlig påvirket af lovforslagets retsvirkninger, har Hotel Operations Copenhagen Airport A/S en væsentlig retlig interesse i at blive hørt i forbindelse med lovforslagets tilblivelse. Af disse årsager mener Hotel Operations Copenhagen Airport A/S, at de er høringsberettiget i forhold til lovforslaget. Hotel Operations Copenhagen Airport A/S har vedlagt en oversigt med to kort i deres høringssvar, som illustrer hotellernes tætte beliggenhed til jernbaneprojektet og placering af henholdsvis hotellernes værelser og conferencefaciliteter i forhold til jernbaneprojektet.

Kongens Enghave Lokaludvalg bemærker, at de desværre ikke har haft mulighed for at lave borgerinddragelse for denne høring grundet den korte høringsfrist. Dette er ærgerligt for en sag, der har så stor indflydelse på lokalområdet.

Transportministeriet bemærker hertil samlet, at lovforslaget blev sendt i offentlig høring den 13. november 2023 og havde høringsfrist den 11. december 2023. Det giver samlet en høringsperiode på 4 uger, hvilket ministeriet vurderer er rimelig tid til at læse lovforslaget og komme med bemærkninger. Dertil skal det bemærkes, at Trafikstyrelsens screening af de miljømæssige konsekvenser af jernbaneprojekterne udvidelse af Københavns Lufthavn Station samt overhalingssport ved Kalvebod har været i offentlig høring i perioden den 20. september til den 20. oktober 2023 for så vidt angår overhalingssporet ved Kalvebod, og i perioden 23. november 2023 til den 2. januar 2024 for så vidt angår udvidelsen af Københavns Lufthavn Station.

I relation til borgerinddragelse for så vidt angår spørgsmål om støj- og vibrationsgener bemærkes det, at Sund og Bælt i hele perioden for anlægget af overhalingssporet vil holde tæt kontakt med alle projektets naboer. Det kan ske gennem direkte dialog med Sund og Bælts dialogkonsulent, ved bilaterale møder og/eller ved større informationsmøder. Den bredere kommunikation vil blandt andet blive planlagt i samarbejde med relevante interessenter. Tilsvarende vil gøre sig gældende ved de andre jernbaneprojekter på Øresundsbanen.

Det bemærkes i relation til projektet for udvidelse af Københavns Lufthavn Station, at Sund og Bælt løbende har inddraget borgere både ved fysiske møder hos en udvalgt gruppe af repræsentanter og ved et indkaldt borgermøde omkring projektets nye plan for



gennemførelse. Tilsvarende vil gøre sig gældende ved de andre jernbaneprojekter på Øresundsbanen.

I relation til spørgsmålet om høringsberettigede og partsstatus bemærker Transportministeriet hertil, at det er helt i overensstemmelse med normal procedure, at lovgivning ikke bliver sendt i høring hos enkelte borgere, virksomheder, foreninger mv. De er dog velkomne til at afgive et høringssvar, hvorfor lovforslaget er offentlig tilgængeligt på høringsportalen. Da der er tale om lovgivning – og altså ikke en forvaltningsretlig afgørelse – giver det efter Transportministeriets opfattelse ikke berørte borgere eller virksomheder en partsstatus i forvaltningsretlig forstand i forbindelse med lovgivningsarbejdet. Dog har Transportministeriet tilstræbt at høre foreninger, skoler mv., som ligger tæt på jernbaneprojekter, såfremt kontaktoplysninger har været offentlige tilgængelige.

Transportministeriet bemærker desuden, at der ikke findes nedskrevne regler om, hvem et lovforslag skal sendes til i forbindelse med den offentlige høring.

På side 225 i Justitsministeriets Vejledning om lov kvalitet står følgende: "Det er ikke muligt generelt at angive, hvem der bør høres over udkast til lovforslag. I almindelighed kan det siges, at alle myndigheder, organisationer m.v., der – praktisk eller mere principielt eller ideelt – vil blive berørt af lovforslaget, bør høres."

Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer af lovforslaget.

2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget

2.2.1. Udvidelse af Københavns Lufthavn Station

DI Transport bemærker til forslaget til den endelige løsning for udvidelse af Københavns Lufthavn Station, at de nye perroner ved stationen er illustreret under åben himmel. DI Transport påpeger, at der tidligere har været planlagt et p-hus over sporene, hvilket dermed gjorde det ud for en overdækning af stationen. P-huset er efterfølgende blevet fravalgt, men en overdækning er ikke blevet indtænkt som erstatning. Illustrationerne viser også en åben gangbro til at forbinde Terminal 3 med de nye perronspor.

DI Transport anfører i den forbindelse, at ifølge tal fra Trafikstyrelsen var stationen i 2022 den fjerdestørste fjern- og regionaltogetsstation i landet med 3,6 mio. årlige påstigere, hvor 44 % heraf tager i



retning mod København og de resterende mod Sverige. DI Transport anfører endvidere, at der forventes et stigende antal togpassagerer som følge af den stigende aktivitet i Københavns Lufthavn.

DI Transport bemærker, at de nye perroner fremover skal bruges af alle tog i retning mod København, Fyn og Jylland. DI Transport anfører, at det af hensyn til de mange rejsende, som ofte også har bagage med, samt med viden om generelt højere nedbørsmængder, bør undersøges, hvordan der konkret kan etableres og finansieres overdækning af gangbro og perroner, for herved at sørge for bedst mulig service for passagerne.

Transportministeriet bemærker hertil samlet, at projektet for udvidelse af Københavns Lufthavn Station er politisk godkendt, herunder er der under hensyntagen til anlægsøkonomien taget politisk stilling til projektets udformning. På nuværende tidspunkt indeholder projektet læskure og venterum til overdækning.

2.2.2. Ekspropriation

Københavns Lufthavne A/S bemærker, at der på nuværende tidspunkt arbejdes på en aftale imellem Københavns Lufthavne A/S og Sund og Bælt om en række forhold relateret til anlægsprojektet om udvidelse af Københavns Lufthavn Station, herunder Sund og Bælts midlertidige brug af og rådighed over arealer og adgangsveje ejet af Københavns Lufthavn, omlægning (midlertidigt eller permanent) af ledningsanlæg tilhørende Københavns Lufthavn samt deklARATIONER vedrørende ledninger og adgangsrettigheder på A/S Øresunds og Københavns Lufthavns arealer. Københavns Lufthavne A/S anfører i den forbindelse, at der efter deres opfattelse er tale om en positiv dialog, og det bør prioriteres, at arbejdet videreføres og afsluttes med indgåelse af en aftale.

Københavns Lufthavne A/S bemærker yderligere, at det er afgørende for lufthavnens daglige drift og operation, at der er en god fremkommelighed på både motorvejen og de tilstødende veje i lufthavnen, herunder Rundkørsel Vest og Øst samt lufthavnens øvrige interne veje særligt Ellehammersvej. Københavns Lufthavne A/S foreslår derfor, at dette hensyn indskrives i bemærkningerne til loven. På samme måde som for ledninger bør brug af lufthavnens veje drøftes og planlægges sammen med lufthavnen med henblik på at tilrettelægge anlægsarbejdet på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter. Dette understøttes af, at der i samme anlægsperiode planlægges udvidelse af Øresundsmotorvejen, som også kan medføre ændringer i vejnettet og dermed adgangen til og fra lufthavnen.



Transportministeriet bemærker hertil samlet, at Sund og Bælt både forud for og i forbindelse med anlægsarbejder for alle tre jernbaneprojekter vil indgå dialog med de relevante myndigheder og naboer med det formål at minimere trafikale og logistiske udfordringer, således gennemførelsen af jernbaneprojekterne i videst mulige omfang tilrettelægges således, at de gennemføres til mindst mulige gene for omgivelserne. Sund og Bælt vil endvidere søge tilsikret, at der er en god fremkommelighed på de tilstødende veje omkring jernbaneprojekterne, herunder også Københavns Lufthavns interne veje. Sund og Bælt vil i videst muligt omfang forsøge at indgå frivillige aftaler med henholdsvis ledningsejere samt adgangsarealernes ejere om midlertidig eller permanent rådighed over arealerne. På nuværende tidspunkt afsøger Sund og Bælt i samarbejde med Københavns Lufthavn mulighederne for at opnå en frivillig aftale angående arealer og ledningsforhold mv. Såfremt frivillig aftale ikke kan indgås, vil det være nødvendigt at gennemføre ekspropriation med henblik på at opnå den fornødne råden samt øvrige rettigheder til gennemførelse af projektet, da pågældende veje er de eneste veje frem til arbejdspladsen. I den forbindelse vil hensyn til ejerne blive varetaget som led i en eventuel ekspropriationsproces af kommissarius som led i prøvelse af opfyldelsen af nødvendighedskravet.

Høringssvarene giver anledning til en uddybning af lovforslagets bemærkninger i overensstemmelse med ovenstående for så vidt angår, at Sund og Bælt i videst mulige omfang vil koordinere anlægsarbejdet med berørte naboer, herunder Københavns Lufthavn, Clarion Hotel og Comfort Hotel, bl.a. ved at indgå i en dialog herom med henblik på at tilrettelægge anlægsarbejdet på den mest hensigtsmæssige måde for alle parter. Høringssvaret giver ikke anledning til yderligere ændringer af lovforslaget.

2.2.3. Regulering af støj og vibrationer fra byggeriet

Haveforeningen Kalvebod bemærker, at der i lovforslaget blandt andet ikke er taget hensyn til de væsentlige påvirkninger, som jernbaneprojekterne vil medføre på naboerne og området.

Haveforeningen Kalvebod anfører, at Københavns Kommunes forskrift overordnet har til hensigt at skabe en generel og ensrettet miljøregulering af aktiviteter, som ellers ikke er nærmere reguleret. Haveforeningen Kalvebod er af den opfattelse, at de fastsatte grænseværdier i forskriften derfor er udtryk for en generel politisk holdning til, hvor meget naboer til midlertidigt arbejde maksimalt skal tåle. Haveforeningen Kalvebod mener derfor, at der ikke er grundlag for at tilsidesætte grænseværdierne for enkelte projekter, når



grænseværdierne er fastsat af hensyn til den absolutte grænse for, hvad naboer skal tåle ved midlertidige anlægsprojekter.

Haveforeningen Kalvebod bemærker hertil, at Københavns Kommunes forskrift i forvejen har undtaget særligt støjende aktiviteter for støjgrænseværdierne i forskriftens bilag A, hvor der i stedet er vedtaget en tidsmæssig begrænsning. Herved er det sikret, at særligt støjende bygge- og anlægsaktiviteter stadig kan udføres, men under hensyntagen til tålegrænsen for naboerne, da arbejdet alene må finde sted på hverdage mandag til fredag kl. 07:00 – 19:00.

Haveforeningen Kalvebod bemærker endvidere, at Københavns Kommunes forskrift indeholder i § 11 en hjemmel til, at Center for Miljø kan tillade, at bygge- og anlægsarbejder, som ikke kan overholde grænseværdierne for støj inden de i Forskriftens § 3 nævnte tidsrum, må udføres i en begrænset periode inden for disse tidsrum. Den eksisterende regulering af gener for støj- og vibrationer rummer således allerede mulighed for, at Københavns Kommunes forskrift kan fraviges indenfor nogle afgrænsede rammer.

Haveforeningen Kalvebod giver udtryk for, at Københavns Kommunes forskrift tager højde for, at særligt støjende arbejder skal kunne gennemføres samtidig med, at der tages hensyn til naboer. I nærværende tilfælde er der således ikke fare for, at projektet for etablering af overhalingsspor ved Kalvebod ikke kan gennemføres, hvis Københavns Kommunes forskrift finder anvendelse, hvorfor der ikke er behov for muligheden for at tilsidesætte grænseværdierne.

Haveforeningen Kalvebod giver endvidere udtryk for, at en generel mulighed for at tilsidesætte grænseværdierne og tidsrummene i Københavns Kommunes forskrift medfører en stor usikkerhed for beboerne i Haveforeningen Kalvebod, som herefter ikke på forhånd vil kende grænseværdierne for støj og vibrationer samt det tidsrum, hvor der må påregnes gener.

Haveforeningen Kalvebod bemærker dertil, at der i lovforslaget ikke tages højde for, at der er tale om en meget lang anlægsperiode, hvor naboerne er i risiko for en væsentlig påvirkning som følge af støj og vibrationer.

Hotel Operations Copenhagen Airport A/S har med stor tilfredshed noteret, at der i lovforslaget er taget højde for Hotel Operations Copenhagen Airport A/S' tidligere bemærkninger til udvidelsen af Københavns Lufthavn Station, som har været drøftet med Sund og Bælt i 2022 og 2023, idet det på side 12 i bemærkningerne



til lovforslaget fremgår, at *"[d]et mest støjende arbejde forventes udført medio juni til medio august 2025 med henblik på at genere hotellernes konferenceaktivitet mindst muligt"*. Hotel Operations Copenhagen Airport A/S genbekræfter, at udførelse af støjende anlægsarbejder i denne sommerferieperiode fortsat er den mest hensigtsmæssige, idet hotellerne, Clarion Hotel Copenhagen Airport og Comfort Hotel Copenhagen Airport, har væsentlig reduceret konference- og mødeaktivitet i denne periode.

Hotel Operations Copenhagen Airport A/S bemærker dog, at lovforslaget ikke indeholder en garanti for, at arbejderne faktisk planlægges udført i denne periode, og ej heller en garanti for, at arbejderne faktisk udføres i denne periode. På trods af intentionen om at tilrettelægge anlægsarbejderne til mindst mulig gene for omgivelserne, herunder for hotellerne, fremgår det desuden på side 21 i bemærkninger til lovforslaget, at det i forbindelse med anlægsaktiviteternes udførelse *"næppe [vil] kunne undgå[s], at der i perioder vil blive påført omgivelserne eksempelvis støj eller vibrationer, der vil kunne opleves generende"*.

Hotel Operations Copenhagen Airport A/S bemærker endvidere, at det følger på side 10 i bemærkningerne til lovforslaget, at anlægsarbejderne planlægges udført, således *"at meget støjende arbejder prioriteres udført i dagtimerne [...]. Der vil dog fortsat være visse støjende arbejder, som skal gennemføres i aften- og nattetimerne."* Det undrer Hotel Operations Copenhagen Airport A/S, at lovforslaget ikke tager højde for, at hotellerne driver forretning i både dag-, aften- og nattetimerne, da udførelse af anlægsarbejder i dagtimerne også vil være til stor gene for driften af hotellerne, særligt i forhold til afholdelse af konferencer og møder samt sent overnattende flypersonale, der har behov for at sove uforstyrret i alle døgnets timer.

Hotel Operations Copenhagen Airport A/S understreger desuden, at selvom de mest støjende arbejder udføres i ovenstående sommerperiode, så vil udførelsen af arbejderne i alle tilfælde påvirke driften af hotellerne negativt. Men i det omfang, at planlægningsintentionen ikke kan realiseres, dvs. at de mest støjende anlægsarbejder ikke udføres i sommerperioden, vil det have yderligere vidtrækkende negative konsekvenser for hotellerne. Hotel Operations Copenhagen Airport A/S påpeger, at i det tilfælde vil det betyde væsentlig negativ påvirkning af hotellernes drift og dermed medføre væsentlig omsætningsnedgang, foruden konsekvenser for hotellernes ry og omdømme. Hotel Operations Copenhagen Airport A/S anfører, at det skyldes, at væsentlige støjgener, som for eksempel



spunsarbejde, vil umuliggøre følgende: 1) udlejning af samtlige hotelværelser (idet spunsarbejde, som overskrider støjkrav og giver tilhørende vibrationer, erfaringsmæssigt ikke kun vil påvirke de værelser, som er beliggende ud mod jernbaneprojektet for udvidelse af Københavns Lufthavn Station), herunder: 2) udlejning af hotelværelser til flypersonale, som har behov for at sove uforstyrret i både dags-, aften- og nattetimerne, hvilket er en væsentlig del af hotellernes forretning, og 3) afholdelse af større konferencer i hangaren på Comfort Hotel Copenhagen Airport, som allerede nu er booket og planlagt flere år ud i fremtiden, samt 4) anvendelse af hotelværelser og/eller øvrige mødefaciliteter beliggende i hotellerne, der til dagligt anvendes som arbejdsstationer for udenlandske forretningsfolk i løbet af dagtimerne, i den periode, hvor arbejderne pågår.

Hotel Operations Copenhagen Airport A/S anfører yderligere, at eventuelle forsinkelser med jernbaneprojektet for udvidelse af Københavns Lufthavn Station, som i sagens natur ikke kan forudsiges og varsles, vil medføre en stor risiko for aflysning af allerede bookede hotelværelser og planlagte konferencer, hvilket udover de umiddelbare økonomiske konsekvenser, også vil påvirke hotellernes ry og omdømme med væsentlige følger i tiden efter jernbaneprojektet er færdigt.

Københavns Lufthavne A/S bemærker, at Københavns Lufthavn har udlejet arealer umiddelbart syd for det planlagte stationsbyggeri til selskabet Copenhagen Airport Hotels A/S, som ejer de to hotelejendomme, der er udlejet til selskabet Strawberry, der driver de to hoteller (Clarion og Comfort Hotels). Københavns Lufthavne A/S bemærker, at anlægsarbejderne for den nye station kommer til at foregå tæt på de to hoteller, og at der skal udføres spunsningsarbejde i ca. 8 uger, hvilket vil medføre en betydelig støj- og vibrationsmæssig gene i området. Da hotellerne afholder konferencer og møder, der kan være planlagt i op til 24 måneder, er det kritisk, hvis spunsarbejdet gennemføres samtidig med afholdelsen af disse.

Københavns Lufthavne A/S bemærker, at Københavns Lufthavn og Sund og Bælt Holding A/S har haft en god dialog om tidspunktet for spunsningen. Københavns Lufthavne A/S har i den forbindelse foreslået, at arbejdet foretages i perioden medio juni til medio august, hvor der ikke afholdes konferencer, selvom arbejdet fortsat vil kunne genere overnattende hotelgæster. Sund og Bælt Holding A/S har tilkendegivet, at man vil tilstræbe at gennemføre arbejdet i den periode, men vil ikke garantere dette.



Tårnby Kommune bemærker, at de er overordnet forstående overfor Transportministeriets bekymringer om fremdriften af opgradering af Øresundsbanen, herunder de samfundsøkonomiske overvejelser i et af Danmarks mest centrale infrastrukturelle knudepunkter. Tårnby Kommune anfører, at Transportministeriet dog synes at tilsidesætte karakteren af støjkompleksiteten i nærområdet omkring Øresundsbanen, hvor der allerede i dag eksisterer nær 3.000 støjbelastede boliger og forventelig ca. 4.000 støjbelastede boliger i 2040, jf. miljøkonsekvensrapport for udvidelse af Øresundsmotorvejen.

Tårnby Kommune anfører, at Transportministeriet retvisende gør opmærksom på i deres redegørelse til lovforslaget, at formålene med miljøbeskyttelsesloven er at værne om natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for blandet andet menneskets livsvilkår. Tårnby Kommune bemærker dog, at Transportministeriet i deres redegørelse til lovforslaget ikke vægter på noget tidspunkt befolkningens sundhed i deres samfundsøkonomiske betragtninger. Her kan blandt andet henvises til EU's miljøagentur vurdering af længerevarende udsættelse af støj fra omgivelserne kan føre til hjertekarsygdomme og metaboliske effekter, nedsat kognitiv indlæring hos børn, samt alvorlige gener og søvn forstyrrelser jf. Miljøstyrelsen, Støj og Sundhed. Tårnby Kommune anfører, at de derfor ser det som en væsentlig mangel, at Transportministeriet i deres redegørelse ikke har medtaget konsekvenserne på befolkningens sundhed før, der ved lov afviges fra bestemmelserne i Miljøbeskyttelsesloven samt drages konklusioner om væsentligheden af lovindgrebet. Herunder at vurderingen af lovens væsentlighed bør belyses i forhold til støjkompleksiteten i området omkring Øresundsbanen.

Tårnby Kommune bemærker dertil, at der ikke redegøres for de kumulative støjeksponeringer som konsekvens af flere større infrastrukturprojekter i nærområdet, herunder Udvidelse af Øresundsmotorvejen, etablering af Østlig Ringvej og Plan over udvikling af Københavns Lufthavn. Tårnby Kommune synes, at Transportministeriet forenkler midlertidigheden af projektet for udvidelsen af Københavns Lufthavn Station i forhold til den længerevarende støjeksponering over adskillige årrække fra områdets andre infrastrukturprojekter.

Tårnby Kommune påpeger, at netop grundet Øresundsstrækningens store samfundsøkonomiske interesser og iboende støjkompleksitet synes det retsmæssigt, at Transportministeriet indtænker en mere helhedsorienteret tilgang til støjbekæmpelse, før bestemmelserne i miljøbeskyttelsesloven fraviges. Her kan blandt andet



henvises til den helhedsorienteret indsats for bekæmpelse af trafikstøj omkring statsvejene, jf. Infrastrukturplan 2035 af den 28. juni 2035. Tårnby Kommune er af den opfattelse, at det derfor synes proportionelt, at staten med forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen, realisering af Infrastruktur plan 2035 og Plan over udviklingen af Københavns Lufthavne A/S afdækker støjforholdende langs Øresundsstrækningen med henblik på yderligere støjreducerende tiltag i området. For eksempel i form af ekstra støjskærme eller motorvejsoverbygning, herunder og i lighed med Østlig Ringvej, at undersøge muligheden for at udnytte Danmarks erfaring og anlæg af tunnelementfabrik til Femern Bælt-forbindelsen til overdækning af Øresundsmotorvejen, der allerede er anlagt i en nedsænket tracé.

Tårnby Kommune opfordrer til et forpligtigende samarbejde foranlediget af Transportministeriet, der afsøger en helhedsorienteret løsning til støjbekæmpelse i nærområdet omkring Øresundsstrækningen.

Transportministeriet skal understrege, at jernbaneprojekterne er omfattet af jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering, hvor Trafikstyrelsen er myndighed, og jernbaneprojekternes vibration- og støjpåvirkning vil således blive behandlet af Trafikstyrelsen i et administrativt spor. Trafikstyrelsen vil i relation til jernbaneprojekternes natur-, miljø- og klimapåvirkning træffe afgørelse om, hvorvidt der kan gives administrativ tilladelse til anlæg under en række nærmere fastlagte vilkår, eller om at der ikke skal foretages en miljøkonsekvensvurdering. Dette betyder eksempelvis i relation til støj og vibrationer, at såfremt et af jernbaneprojekterne eksempelvis overstiger den relevante kommunes støjforskrift, vil Trafikstyrelsen i den givne afgørelse bemærke, at Sund og Bælt skal ansøge om dispensation herfor hos kommunen.

Jernbaneprojekterne vil således som udgangspunkt skulle kunne rummes indenfor reglerne herom, herunder den relevante kommunes lokale forskrifter vedrørende støj, vibrationer mv., og det tilstræbes, at jernbaneprojekterne planlægges således, at anlægsarbejderne ikke overskrider gældende støj- og vibrationsgrænser. Lovforslagets § 2 giver alene transportministeren mulighed for at fastsætte regler om støj og vibrationer, hvorefter Sund og Bælt skal efterkomme disse regler i forbindelse med anlæg af jernbaneprojekterne, såfremt det ud fra en konkret vurdering vil være nødvendigt for gennemførelse eller at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af de bestemte jernbaneprojekter. I sådanne tilfælde vil regler om støj og vibrationer efterfølgende blive fastsat i



en bekendtgørelse. Lovforslaget i sig selv fraviger derfor ikke de fastsatte støj- og vibrationsgrænseværdier.

At der i § 2 i lovforslaget er indsat en mulighed for transportministeren til at fravige gældende grænseværdier for støj og vibrationer, indebærer ikke, at de bagvedliggende hensyn ikke varetages i det konkrete jernbaneprojekt. De nævnte hensyn varetages i stedet af transportministeren i jernbaneprojektet efter reglerne i lovforslaget og i en efterfølgende bekendtgørelse. Endvidere giver lovforslaget mulighed for, at der fastsættes regler for kompensation, såfremt transportministeren fastsætter sådanne regler om gener og støj.

I relation til Trafikstyrelsens behandling af jernbaneprojekternes konsekvenser i forhold til påvirkning af det omkringliggende miljø henvises endvidere til afsnit 2.1.3.1. for en uddybning af spørgsmålet. I relation til projektet for udvidelse af Københavns Lufthavn Station bemærkes det dog, at kumulative påvirkninger i forhold til støj- og vibrationspåvirkninger vurderes som led af udarbejdelse af miljøscreening af udvidelsen af København Lufthavn Station. Det er i den forbindelse vurderet, at der ikke er nogen kumulative effekter knyttet til de støjpåvirkninger, som projektet skaber. Trafikstyrelsen er myndighed for vurderingen af, hvorvidt Sund og Bælts vurdering af dette spørgsmål er fyldestgørende.

Gældende for alle tre jernbaneprojekter er, at anlægsarbejderne for jernbaneprojekterne planlægges således, at der i videst mulige omfang bliver taget højde for, at støjende aktiviteter gennemføres til mindst mulige gene for berørte naboer mv. I relation til udvidelsen af Københavns Lufthavn Station har Sund og Bælt i forbindelse med planlægningen været i dialog med og fået forslag fra Tårnby Kommune, berørte borgere, Københavns Lufthavn og dennes hoteller. I forlængelse heraf er det bl.a. forsøgt tilsikret, at jernbaneprojektet tilrettelægges således, at eksempelvis spunsning kun gennemføres i dagtimerne, og at de mest støjende arbejde udføres medio juni til medio august 2025 med henblik på at genere hotellernes conferenceaktiviteter mindst muligt. Endvidere er der med lovforslaget givet mulighed for en kompensationsordning.

Det er dog i sidste ende en afvejning imellem på den ene side at genere naboerne til jernbanen mindst muligt, og på den anden side at sikre, at jernbaneprojekterne færdiggøres, således jernbanestrækningen kan understøtte mulighederne for en bedre punktlighed samt håndtere den forventede stigning i togtrafikken, når



Femern Bælt-forbindelsen åbner. Eventuelle fravigelserne vil således bl.a. være med til at sikre projekternes fremdrift, da Folketinget ved vedtagelsen af loven har taget stilling til, at jernbaneprojekterne skal gennemføres.

For så vidt angår støjgener i driftsfasen, reguleres dette ikke med nærværende lovforslag. Lovforslaget omfatter alene anlæg af jernbaneprojekterne. Der henvises til afsnit 2.1.3.3. for yderligere uddybning af omfang af perioder med støjbelastning og efterfølgende støjgener.

Transportministeriet har noteret sig, at Tårnby Kommune opfordrer til, at der igangsættes et samarbejde mellem Transportministeriet og kommunen med henblik på at udarbejde en helhedsorienteret løsning for samtlige anlægsprojekter i kommunen.

Høringssvarene giver anledning til en uddybning af lovforslagets bemærkninger i overensstemmelse med ovenstående for så vidt angår de kumulative forhold i relation til kompensationsordningen.

2.2.3.1. Afgrænsning af kompensationsordningen og erstatningsmuligheder

Dansk Erhverv bemærker, at såfremt anlægsarbejdet medfører dokumenterbare tab for de omfattede virksomheder m.v., eksempelvis fordi spunsningsarbejdet mod forventning også må foretages udenfor feriesæsonen, foreslår Dansk Erhverv, at man i dette konkrete tilfælde indarbejder i lovforslaget, at virksomhederne kan kompenseres for dokumenterede relaterbare udgifter, manglende indtægter og andre tab.

DI Transport opfordrer til, at bygherre forpligtes til at nedbringe varigheden af den periode, hvor de særligt generende arbejder foretages. Dette kan eksempelvis gøres ved, at bygherre og særligt berørte virksomheder forhandler en compensation til virksomhederne med udgangspunkt i virksomhedernes dokumenterede tab som følge af anlægsarbejderne.

Haveforeningen Havebyen Mozart giver udtryk for, at de berørte bygninger skal gennemgås, så eventuelle senere sætningsskader kan dokumenteres. Haveforeningen Havebyen Mozart efterspørger inden arbejdet igangsættes en afklaring af, hvilke erstatningsmuligheder der findes, samt hvilke muligheder der er for at flytte, mens arbejdet med nedramning af spuns står på.



Haveforeningen Kalvebod ser positivt på, at der etableres lov-hjemmel til at give tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation. Haveforeningen anfører dog, at ordningen imidlertid ikke skal være begrænset til at gælde for meget støjende anlægsarbejder, der udføres om aftenen og natten, som det fremgår af bemærkningerne til § 3. Haveforeningen Kalvebod henviser til, at der allerede i henhold til Københavns Kommunes forskrift for visse miljøforhold ved midlertidige bygge- og anlægsarbejder i Københavns Kommune kan forekomme ”særligt støjende anlægsarbejder” i tidsrummet 07.00 til 19.00 på hverdage, hvorfor adgangen til kompensation også bør kunne dække udgifter til genhusning eller ret til kompensation, hvis sådanne arbejder medfører ekstraordinære gener.

Haveforeningen Kalvebod bemærker endvidere, at der i lovforslaget alene er taget højde for, at en overskridelse af støj og vibrationer kan medføre forøgede gener for de omboende, som kan modtage erstatning eller midlertidige ophold uden for eget hjem. Der er imidlertid ikke taget stilling til, at en overskridelse af grænseværdierne for støj og vibrationer kan medføre uoprettelig skade på området og Haveforeningen Kalvebods boliger. Haveforeningen Kalvebod giver udtryk for, at haveforeningen er i særlig risiko for, at der kan opstå sætningsskader som følge af de voldsomme vibrationer, og Haveforeningen Kalvebod anfører, at der derfor ikke bør gives tilladelse til at overskride grænseværdierne for støj og vibrationer i Københavns Kommunes forskrift.

Haveforeningen Kalvebod påpeger, at der er risiko for væsentlige påvirkninger som følge af særlig støj- og vibrationsgener, som allerede foreligger ved grænseværdierne fastlagt i Københavns Kommunes forskrift, men at risikoen vil forøges markant ved en tilladelse til fravigelse af grænseværdierne. Haveforeningen anfører, at der med lovforslaget alene er taget stilling til midlertidige gener under anlægsarbejdet, men der er ikke foretaget vurderinger af risikoen for uoprettelige skader.

Hotel Operations Copenhagen Airport A/S bemærker, at i forbindelse med den tidligere dialog med Sund og Bælt, har Hotel Operations Copenhagen Airport A/S estimeret det forventede omsætningstab, hvis jernbaneprojektet for udvidelse af Københavns Lufthavn Station forsinkes og/eller udføres udenfor det angivne tidsrum for særligt støjgenerende anlægsarbejder. Beregningen af kompensation for Clarion Hotel Copenhagen Airport og Comfort Hotel Copenhagen Airport gentages her og er baseret på gennemsnitlige omsætningstal for september og oktober måned i henholdsvis 2021 og 2022. Konsekvenser under spunsningsarbejde er:



1) at konference- og mødefaciliteter ikke kan udlejes, og 2) hotelværelser, der vender mod banelegemet og arbejderne, som gennemføres i forbindelse med jernbaneprojektet, ikke kan udlejes svarende til 50% af hotelværelserne på for Clarion Hotel Copenhagen Airport og 66,67 % af hotelværelserne på Comfort. Den samlede kompensation for omsætningstab beregnes til en dagspris på DKK 531.040 ekskl. moms.

Hotel Operations Copenhagen Airport A/S anfører, at Sund og Bælt oprindeligt har varslet 82 dage med spunsningsarbejde og afhængig af, hvor mange af disse dage, der kan planlægges og afvikles i perioden 20. juni til 20. august, vil en samlet kompensation for omsætningstab beløbe sig til et estimeret beløb på mellem DKK 11.151.840 og DKK 43.545.280, begge ekskl. moms. Hertil kommer betaling af økonomisk kompensation til hotel- og konferencegæster, som følge af aflysninger og/eller ombookinger.

Hotel Operations Copenhagen Airport A/S bemærker i lyset af ovenstående, at det undrer dem, at lovforslagets kompensationsordning, jf. lovforslaget § 3, ikke muliggør betaling af kompensation til virksomheder, som er naboer til jernbaneprojektet for udvidelse af Københavns Lufthavn Station, og som på tilsvarende måde generes af støj. Efter Hotel Operations Copenhagen Airport A/S' opfattelse vil virksomheder – i særdeleshed virksomheder som driver hotel – i lige så høj grad som almindelige borgere kunne være generet af støjgener fra jernbaneprojektet, og ikke alene i aften- og nattetimerne, men også i dagtimerne.

Hotel Operations Copenhagen Airport A/S anfører dernæst, at det derfor undrer dem, at der i lovforslaget ikke er prioritet kompensation til de virksomheder, som berøres af støjgenerne, og det er efter Hotel Operations Copenhagen Airport A/S opfattelse ikke acceptabelt, særligt når man tager den væsentlige omsætningsnedgang, som Hotel Operations Copenhagen Airport A/S står overfor i tilfælde af jernbaneprojektet for Københavns Lufthavn Station realisering, i betragtning.

Kongens Enghave Lokaludvalg understreger, at der skal være krav om tilstrækkelige kompensationer for støj og vibrationer, herunder regler om tilbud om ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til naboer, som udsættes for meget støjende arbejde. Kongens Enghave Lokaludvalg bemærker, at genhusningsmuligheder derudover også bør indgå som en del af disse tilbud. Dette bør ikke kun gælde i aften- og nattetimerne, som lovforslaget på nuværende tidspunkt lægger op til, men også i dagtimerne, da der er



mange borgere, der er hjemme i disse tidsrum (herunder ældre, folk på barsel mv.).

Københavns Lufthavne A/S værdsætter, at Sund og Bælt Holding A/S i videst muligt omfang vil søge at tage hensyn til hotellerne's forretning. Men hvis tidspunktet for spunsarbejdet forskydes ind i konferencsesæsonen, vil det medføre betydelige økonomiske tab for hotellerne – både i form af indtægtstab og mulige erstatningskrav. Det konkrete indtægtstab vil således afhænge af anlægsperiodens længde og placering.

Københavns Lufthavne A/S anfører, at det af lovteksten fremgår, at beboere, der er naboer, og som forstyrres af støj og vibrationsgener om aftenen og natten, kan kompenseres. Københavns Lufthavne A/S foreslår, at det indarbejdes i lovteksten, at også virksomheder kan kompenseres for dokumenterede tab som følge af arbejdets medfølgende støj- og vibrationsgener, herunder omsætningstab og erstatningskrav. Københavns Lufthavne A/S bemærker i den forbindelse, at der i særlige situationer ved tidligere anlægsarbejder er givet kompensation til erhvervsdrivende, der har mistet betydelig omsætning som følge af anlægsarbejde. Københavns Lufthavne A/S foreslår, at det under skemaets punkt "Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet" anføres, at hotellerne potentielt vil miste et betydeligt millionbeløb i forbindelse med udvidelsen af Københavns Lufthavn Station gennemførelse, hvis overstående bemærkninger ikke medtages i lovforslaget.

For så vidt angår bemærkningerne om og forslag til kompensationsordningen bemærkes det samlet hertil, at formålet med kompensationsordningen er at sikre naboers miljøbeskyttelsesmæssige hensyn i de tilfælde, hvor miljøbeskyttelseslovens regler om støj samt regler og lokale forskrifter udstedt i medfør heraf fraviges. Det bemærkes endvidere, at i overensstemmelse med sædvanlig praksis tilbydes borgere, men ikke virksomheder, kompensation for aften- og natarbejde, og der ydes ikke kompensation for forurening og gener om dagen, uanset om disse overstiger eventuelle lokale forskrifter i den berørte kommune.

Transportministeriet bemærker endvidere, at det efter gældende ret ikke vurderes muligt at tilbyde berørte borgere kompensation for aften- og natarbejde i forbindelse med de konkrete jernbaneprojekter, medmindre dette er særskilt reguleret ved lov. Det foreslås således med lovforslaget, at der kan indføres en loubestemt kompensationsordning til beboere, som udsættes for gener, der er større end, hvad miljøbeskyttelsesloven og reglerne udstedt i medfør heraf normalt tillader. Med kompensationsordningen ønskes



hensynet til private borgeres nattesøvn i nattetimerne imødekommet, og den foreslåede ordning tilsigter at afhjælpe dem, der vil være allerværst ramt, mens almindelige, støjende arbejder eller vibrationer generelt vil blive anset for at skulle accepteres. Samlet set er det vurderingen, at lovforslaget varetager både hensynet til virksomheder (nedbringelse af arbejdstimer i dagtimerne, hvorved anlægsarbejderne kan udføres inden for en kortere periode), borgerne (tilbud om kompensation i aften- og nattetimerne) og hensynet til fremdriften i vigtige jernbaneinfrastrukturprojekter, herunder at den trafikale afvikling af jernbanetrafikken forstyrres mindst muligt. Hertil bemærkes det, at omfanget af de støjende arbejder som udgangspunkt ikke forventes at omfatte lange perioder. Der henvises til afsnit 2.1.3.3. for yderligere uddybning heraf.

Det bemærkes endvidere, at de nærmere tekniske krav til fastsættelse af takster, mulighed for ophold uden for eget hjem og udbetaling af kompensation ikke reguleres i nærværende lovforslag, men vil (såfremt en fravigelse vil være nødvendig) fremgå ved udmøntning af bekendtgørelse og vil blive om nødvendigt fastlagt, når der er gennemført endelige støjberegninger. Lovforslaget har dermed ikke en indvirkning på gældende lokale forskrifter mv. Da lovforslaget ikke i sig selv medfører regulering heraf, er det på nuværende tidspunkt ikke muligt at vurdere omfanget af eventuelle tab som følge af støj og vibrationer. Der henvises til afsnit 2.2.3. for yderligere uddybning af dette.

Lovforslagets foreslåede kompensationsordning påvirker i øvrigt ikke anvendelse af de almindelige erstatningsretlige regler for forhold, der ikke er omfattet af eventuelle fastsatte regler om støj og vibrationer, hvorfor erhvervsdrivende, virksomheder samt borgere fortsat kan søge om erstatning efter dansk rets almindelige erstatningsregler.

Det bemærkes i den forbindelse, at i henhold til den foreslåede § 4, at der skal udbetales ekspropriationserstatning for overtagelse af arealer mv., såfremt dette ikke kan ske ved frivillig aftale. Det er Ekspropriationskommissionen, som har hjemmel til at fastsætte erstatningens størrelse. Ekspropriationskommissionen kan i den forbindelse også tage stilling til, hvorvidt der skal give erstatning for eventuelle naboretlige gener i form af støj, vibrationer mv., som følge af en overskridelse af den naboretlige tålegrænse. I sidste ende kan erstatningsspørgsmålet vedrørende ovennævnte forhold indbringes for domstolene som nævnt ovenfor.



Der vurderes på den baggrund ikke at være grundlag for at ændre kompensationsordningen, herunder grundlag for en kompensationsordning for erhvervsdrivende og virksomheder.

Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændringer.

2.2.4. Grundvandssænkning og udledning af spildevand

Haveforeningen Kalvebod bemærker i relation til lovforslagets § 8, stk. 2, at hovedformålene med klageadgang er at sikre borgernes retssikkerhed og sikring af materielt og formelt korrekte afgørelser. Hvis en klage over en tilladelse måtte føre til hjemvisning til fornyet behandling, vil dette således være udtryk for, at den pågældende tilladelse ikke var korrekt i henhold til loven. En forsinkelse der skyldes hjemsendelse af en tilladelse fra et klagenævn, kan derfor ikke anses som værende unødigt. Haveforeningen Kalvebod anfører, at det vil være særligt uhensigtsmæssigt at afskære klageadgangen efter henholdsvis vanforsyningsloven og miljøbeskyttelsesloven ved tilladelser om eksempelvis grundvandssænkning og bortledning af grundvand, da sådanne tilladelser kan være forbundet med blandt andet miljøpåvirkninger.

Haveforeningen Kalvebod anfører endvidere, at en afskæring af klageadgangen i forhold til afgørelser efter henholdsvis lov om vandforsyning og lov om miljøbeskyttelse vil være uhensigtsmæssigt og i strid med formålet bag principperne om administrativ rekurs.

Københavns Kommune konstaterer generelt, at lovforslaget fastslår, at udledningstilladelser efter miljøbeskyttelseslovens § 28 ikke skal ske i kommunalt regi, men at kompetencen flyttes til Trafikstyrelsen. Københavns Kommune bemærker, at Københavns Kommune ikke nævnes i afsnit 3.4.2 i bemærkninger til loven, hvor det beskrives, hvilke myndighedskompetencer, der flyttes til Trafikstyrelsen. Det fremgår ligeledes af afsnit 3.4.2., at Trafikstyrelsen vil høre Miljøstyrelsen som høringspart, da Miljøstyrelsen har særlige miljøfaglige kompetencer. Der nævnes ikke høringer af de berørte kommuner.

Københavns Kommune udtrykker bekymring for, hvis enkeltprojekter, såsom udvidelsen af Øresundsbanen, kan medføre ændringer i vandområdeplanerne uden, at det er koordineret med kommunale indsatser og andre tiltag fra kommuner og forsyninger.



Københavns Kommune ønsker desuden fagligt at gøre opmærksom på forhold omkring afvanding, som også indgår i Københavns Kommunes høringssvar til Trafikstyrelsen i forbindelse med VVM-screeningen af projektet for etablering af overhalingsspor ved Kalvebod. Københavns Kommune bemærker, at udledning af overfladevand fra etableringsfasen forventes at være væsentlig forskellig fra den eksisterende udledning af overfladevand. Københavns Kommune påpeger, at det er vigtigt, at der tages stilling til, om den fremtidige udledning af dræn og overfladevand fra arealet kan indeholdes i de gældende udledningstilladelser. Københavns Kommune anfører, at hvis der vurderes at være behov for en revurdering af udledningstilladelserne, er det vigtigt at tage stilling til, om udledningstilladelserne skal være en del af VVM-processen, da udledning tæt på et Natura 2000-område kan være vigtig at være opmærksom på allerede tidligt ved planlægningen af projektet og ved afvejning af miljøpåvirkning.

Københavns Kommune bemærker endvidere, at uanset, at der ikke planlægges nogen ændring i udledningsspunktet til Nordre Landkanal, kan der være en indirekte påvirkning heraf. En øget afvanding som følge af projektet vil være yderst kritisk i forhold til afvandingen til Nordre Landkanal.

Københavns Kommune anfører for så vidt angår Nordre Landkanal, at projektet vil indebære en ansøgning efter vandløbsloven. Der er allerede i dag et kapacitetsproblem i vandløbet i forbindelse med større nedbørshændelser. Københavns Kommune gør opmærksom på, at blandt andet Sund og Bælt har rejst problemstillingen over for Københavns Kommune som vandløbsmyndighed samt overfor Vestamager Pumpedigelag vedrørende reelle problemer med ikke at kunne få pumpet vandet op i vandløbet fra bassin-anlægget, der afvander eksisterende anlæg tilknyttet motorvejen og togbanen. Københavns Kommune bemærker, at det indebærer, at den hidtidige udledningstilladelse efter miljøbeskyttelsesloven ikke længere vil være dækkende, hvorfor der skal ansøges om fornyet udledning. Der er og har der været tilbagevendende problemer med vandkvaliteten i det oppumpede vand på grund af højt okkerindhold og meget høje ammoniumkoncentrationer (der formentlig stammer fra jorden omkring det nedgravede anlæg til motorvejen). De ansvarlige for afvandingen fra morvejen m.v. har ad hoc forsøgt at afhjælpe med oprensninger, men uden varige resultater.

Københavns Kommune anfører, at disse forhold omkring vandmængder ved større nedbørshændelser samt den ringe vandkvalitet skal adresseres for at sikre forbedring i vandløbet, der har udløb til havnen nær ved Natura 2000-området i Kalveboderne. Ellers vil



det medføre problemer med at opnå tilladelser efter vandløbsloven og miljøbeskyttelsesloven. Københavns Kommune bemærker, at vandløbet Nordre Landkanal har status som privat vandløb, der indgår i Vestamager Pumpedigelag.

Københavns Kommune anfører, at tilsvarende problemer også kan være gældende for "Trekantsøen" på Amager, der rent hydraulisk er del af Nordre Landkanal. Københavns Kommune gør for en god ordens skyld opmærksom på, at søen i Valbyparken har status som en sø (og ikke som teknisk anlæg), hvorfor alle forhold omkring ændringer i udledningsmængder, opland for udledte vandmængder etc. skal ansøges og behandles af Københavns Kommune efter vandløbsloven og miljøbeskyttelsesloven.

Tårnby Forsyning bemærker, at ved etableringen af Øresundsbanen blev der udført et stort analyse- og monitoringsarbejde over grundvandsforekomsten på Amager, som resulterede i, at Tårnby Forsyning modtager en årlig erstatning på 425.000 m³ drikkevand, svarende til den vandmængde, som forsyningen mistede ved etablering af den nye jernbane- og motorvej. Tårnby Forsyning anfører, at før anlægget blev etableret, blev der samlet indvundet ca. 1,2 mio. m³/år af forsyningen fra området, stigende til ca. 2,8 mio. m³/år under selve anlægsarbejdet, hvorefter vandmængden siden 2001 har varieret mellem 1,6 – 1,9 mio. m³/år. Tårnby Forsyning påpeger, at der således er tale om en overudnyttelse af de sparsomme grundvandsforekomster på Amager, og det gælder især for Tårnby Forsyning, hvor det allerede ved etableringen af Øresundsanlægget blev forudsagt, at grænsen for det saltholdige grundvand ville være stigende og på sigt medføre, at grundvandet fra forsyningens boringer ikke længere ville kunne anvendes som drikkevand. For at reducere saltopstigningen blev forsyningen derfor pålagt at nedsætte indvindingen till maksimalt 800.000 m³/år.

Tårnby Forsyning anfører, at med de nye anlægsprojekter langs Øresundsbanen vil der (igen) ske en stor belastning af grundvandsforholdene, som vil medføre en øget saltvandsopstigning i et område, der allerede er meget belastet. Tårnby Forsyning bemærker, at i værste fald vil det medføre, at Tårnby Forsyning må nedlægge deres indvinding af drikkevand fra én eller flere af forsyningens 10 drikkevandsboringer som følge af, at saltindholdet i drikkevandet ikke længere kan overholde kravværdierne.

Tårnby Forsyning kræve derfor, at de vandmængder, der afledes fra anlægget under byggeprocessen, bliver oprenset og genanvendt som drikkevand, så Tårnby Forsyning ikke skal importere endnu mere drikkevand fra HOFOR, der selv indvinder drikkevand fra



områder på Sjælland med begrænsede grundvandsressourcer. Tårnby Forsyning understreger, at kan dette ikke lade sig gøre, skal Tårnby Forsyning have fuld økonomisk kompensation for den manglende indvinding, samt at der hurtigst muligt indledes et tæt samarbejde med henblik på at udarbejde et analyseprogram, der er i stand til at følge og forudsige de ændringer af grundvandsforholdene, som det nye anlægsarbejde vil medføre for forsyningen. Tårnby Forsyning bemærker endvidere, at der herunder også udarbejdes et varslingsystem, så forsyningens borerer kan nedlukkes i en periode både før, under og efter anlægsarbejdet med henblik på at undgå saltindtrængning og opretholde drikkevandsindvindingen på sigt.

Tårnby Forsyning anfører, at forsyningen, som det var tilfældet ved etableringen af det oprindelige baneanlæg, skal modtage fuld økonomisk kompensation for alle de mistede drikkevandsmængder, både før, under og efter anlæg af de nye anlæg, herunder også fuld økonomisk kompensation i tilfælde af, at nogle/alle borerer skal nedlukkes permanent som følge af det nye anlægsarbejde.

Tårnby Kommune bemærker, at anlægsarbejdet foretages i Tårnby Kommune inden for Område med Drikkevandsinteresse (OD) og delvist inden for indvindingsopland til drikkevand. Der grundvandssænkes allerede under den nedgravede Øresundsmotorvej og andre nedgravede anlæg langs motorvejsstrækningen. Tårnby Kommune anfører, at grundvandssænkningen langs anlæg i Tårnby Kommune derfor potentielt kan forringe grundvandsdannelsen og grundvandsforekomstens kvantitative og kvalitative tilstand. En yderligere dræning af ressourcen er følgelig ikke i overensstemmelse med Miljøministeriets planer om forbedring af miljøtilstanden i vandforekomster jf. Vandområdeplaner 2021 – 2027. Projektet arbejder derfor imod Tårnby Kommunes planer for vandområdet.

Tårnby Kommune anfører, at oppumpningen af grundvand inden for og tæt på drikkevandsreservoiret kan medføre en kemisk og hydraulisk ustabilitet, som kan tvinge Tårnby Forsyning A/S til at skrue ned for eller slukke drikkevandsboringer. Såfremt projekterne medfører en forringelse af reservoirets kvalitet og kvantitet kan det ikke undgås at foranledige økonomiske konsekvenser for Tårnby Kommunes borgere.

Tårnby Kommune bemærker i forhold til de faktiske grundvands-sænkninger, at idet Trafikstyrelsen træffer afgørelse og varetager forhandling vedrørende jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2, ef-



ter §§ 26 – 27 i lov om vandforsyning mv., anmoder Tårnby Kommune Trafikstyrelsen om: 1) at tilladelse til grundvandssænkning jf. § 26 i vandforsyningsloven og eventuelt miljøvurdering af denne fremsendes til Kommunens miljøafdeling (miljo@taarnby.dk) til orientering, 2) at der stilles vilkår i tilladelse jf. § 26 i vandforsyningsloven, om at grundvandssænkninger gennemføres med løbende orientering af estimeret og faktisk oppumpning af vandmængder til Tårnby Forsyning A/S (info@taarnbyforsyning.dk), således at Forsyningen kan tilpasse eller slukke for oppumpningen fra nærmeste borer, 3) at oplysninger om fund af forurening og anvendelse af miljøfremmede stoffer fremsendes til Tårnby Kommune, for at kommunen kan vurdere, om der bør udtages ekstra analyser i vandboringer af hensyn til drikkevandssikkerheden. Tårnby Kommune kender ikke nærmere til Statens forpligtelse til anmeldelse af fund af jordforurening eller anvendelse af miljøfremmede stoffer på disse projekter (hvv. §§ 21 og 19 i miljøbeskyttelsesloven), 4) at der stilles vilkår i tilladelse, jf. § 26 i vandforsyningsloven, om, at grundvandssænkninger gennemføres med nødvendige monitoringer til sikring af at drikkevandsreservoiret ikke stresses unødvendigt i anlægsperioden, og 5) at der stilles vilkår i tilladelse jf. § 26 i vandforsyningsloven om, at der bliver gennemført en vurdering af den mulige påvirkning af grundvandsreservoiret og miljømål.

Tårnby Kommune bemærker endvidere, at der i anlægsloven samt medfølgende bemærkninger ikke er nævnt afvigelse fra konkrete miljømål. Tårnby Kommune anfører, at hvis transportministeriet allerede har identificeret miljømål, hvorfra der forventes at skulle fraviges, kunne det med fordel fremgå af bemærkningerne til loven.

Tårnby Kommune påpeger, at med anlægsloven håndteres kun den midlertidige afledning af regnvand og oppumpet grundvand. Dog kan det ikke udelukkes, at der med opgradering af Øresundsbanen i driftsfasen formentlig vil være behov for yderligere permanent afledning af regnvand og grundvandssænkning i forhold til i dag. Der synes ikke i forslaget til anlægslov at være anført, hvem tilsynsmyndigheden er i forhold til de tilladelser, der måtte blive givet efter miljøbeskyttelseslovens § 28 eller vandforsyningslovens § 26 og § 27.

For så vidt angår den foreslåede overdragelse af myndighedskompetencer til Trafikstyrelsen, bemærkes det, at den foreslåede § 8 ikke indebærer indholdsmæssige ændringer af gældende ret, men alene en ændring af myndighedskompetencen. Jernbaneprojekterne skal således gennemføres i overensstemmelse med de til



enhver tid gældende regler og fortolkning heraf. Hertil skal retlige krav og forpligtigelser efter drikkevands-, grundvands- og habitatdirektiverne ligeledes tages i betragtning ved projekternes gennemførelse. Endvidere vil Trafikstyrelsen foretage høring af den berørte kommune samt foretage orientering og koordinering for så vidt angår kommunale indsatser og andre tiltag fra kommuner mv.

I relation til afskæring af klageadgange i medfør af den foreslåede § 8, stk. 2, bemærkes det hertil, at det ikke er ualmindeligt inden for Transportministeriets område, at love om anlægsprojekter indeholder fravigelser af anden lovgivning, hvormed der ikke skal indhentes sædvanlige administrative godkendelser. I projekter af en vis størrelse og kompleksitet sker det således, at Folketinget tilvejebringer et samlet retligt grundlag for projektets gennemførelse ved vedtagelse af en anlægslov. For nærværende lovforslag er det dog alene hensigten, at give Trafikstyrelsen mulighed for i enkeltstående tilfælde at sikre fremdriften af de tre jernbaneprojekter, og lovforslaget indeholder således ikke en samlet tilladelse til at gennemføre jernbaneprojekterne. Formålet med den foreslåede § 8, stk. 2, er således under samtidig iagttagelse af reglernes indholdsmæssige krav at sikre, at en eventuel klage i forhold til alene de af § 8, stk. 1, nævnte love ikke medfører, at jernbaneprojektet forhindres eller forsinkes unødigt, hvilket kan have store samfundsøkonomiske konsekvenser til følge, idet der er tale om en international jernbanekorridor, som forbinder Skandinavien med resten af Europa. En afskæring af klageadgange er således vurderet nødvendig af fremdriftshensyn.

Transportministeriet har noteret sig Tårnby Forsynings synspunkt vedrørende spørgsmålet om økonomisk kompensation. Sund og Bælt vil henholde sig til vanlig praksis på området.

Transportministeriet har noteret sig Københavns Kommunes, Tårnby Kommunes og Tårnby Forsynings faglige bemærkninger, herunder vedrørende grundvandssænkning og udledning af spildevand. I den forbindelse bemærkes det, at jernbaneprojekterne ikke berører Nordre Landkanal, som er beliggende på Amager. Sund og Bælt er desuden opmærksom på forholdet vedrørende søen i Valbyparken.

Det bemærkes, at Sund og Bælt har i forbindelse med udarbejdelse af miljøscreeninger af projekterne udvidelse af København Lufthavn Station og overhalingsspor ved Kalvebod til brug for Trafikstyrelsens vurdering af, hvorvidt der er behov for miljøkon-



sekvensvurdering af disse projekter, vurderet, at der ikke er behov for en fravigelse af miljømålene for overfladevandområder og grundvandsforekomster i relation til jernbaneprojekterne.

I relation til projektet vedrørende udvidelse af Københavns Lufthavn Station skal der foretages en midlertidig grundvandssænkning på 10 dage i forbindelse med etablering af brønd. Projektet medfører ingen ændringer i driftsfasen. Hovedparten af projektområdet ligger i et område uden drikkevandsinteresser, mens de vestligste ca. 100 m ligger i et område med drikkevandsinteresser. Nærmeste indvindingsopland ligger ca. 0,7 km mod sydvest og tilhører Tårnby Vandværk. Det skønnes, at der er behov for oppumpning af 5-10 m³/t (ca. 1,5 - 3 l/s) i en periode på ca. 10 dage, i alt 1.200-2.400 m³. Efter stop af pumpningen vil grundvandspejlet stige igen til det nuværende niveau, som er styret af den permanente grundvandssænkning i området. I forhold til grundvandsforekomstens volumen udgør den nævnte oppumpning på 2.400 m³ i alt 0,0025 ‰.

I relation til etablering af et eventuelt vendespor bemærkes det, at den nuværende grundvandssænkning opretholdes i hele anlægsfasen. Ved udgravninger under nuværende niveau kan der være behov for aktiv supplerende grundvandssænkning, især i den østlige ende af strækningen. Projektområdet ligger inden for område med drikkevandsinteresser (OD) og indenfor indvindingsopland til Tårnby Vandværk. Der foretages i dag pumpning for afledning af overflade- og regnvand for tørholdelse af sporkasse mv. Dette skal opretholdes såvel i anlægsfasen som i den efterfølgende driftsfasen.

På grund af forurening med klorerede opløsningsmidler foretager Region Hovedstaden afværgepumpning fra det primære grundvandsmagasin. Afværgeboringen og to monitoringsboringer er placeret på den nordlige side af banen, umiddelbart øst for Amager Landevej. Boringerne forventes ikke at blive påvirket af projektet.

Høringssvarene giver anledning til en uddybning af lovforslagets bemærkninger i overensstemmelse med ovenstående for så vidt angår, at afskæringen af klageadgange i medfør af den foreslåede § 8, stk. 2, alene vedrører anlægsperioden indtil det enkelte jernbaneprojekt er færdigt i sin helhed. Endvidere er der i relation til den foreslåede overdragelse af myndighedskompetencer til Trafikstyrelsen præciseret, at Trafikstyrelsen skal foretage høring af



den relevante kommune samt foretage orientering og koordinering for så vidt angår kommunale indsatser og andre tiltag fra kommuner mv.

Transportministeriet har noteret sig bemærkningen om præciseringen af tilsynsmyndighed for så vidt angår de tilladelser, der måtte blive givet efter vandforsyningslovens § 26 og § 27 eller miljøbeskyttelseslovens § 28. Dette punkt har givet anledning til præcisering heraf i lovforslaget.

Transportministeriet skal understrege, at jernbaneprojekternes natur-, miljø- og klimapåvirkning, herunder også i relation Natura 2000-områder, behandles af Trafikstyrelsen i et administrativt spor. Der henvises til afsnit 2.1.3.1. for yderligere uddybning heraf.

2.2.5. Ledninger

HOFOR A/S bemærker, at HOFOR Varme ejer 2 ledninger ("Fjernvarmeledning Ø315", der forsyner hele bådhavnsgadekvarteret, samt "Fjernvarmeledning Ø315", der forsyner Valby Stadion området"), der er beliggende meget tæt på projektområdet for overhalingsspor ved Kalvebod. HOFOR A/S anfører, at projektet bedes være opmærksomme herpå. HOFOR A/S har vedlagt to kort i deres høringssvar, hvor de nævnte ledninger er fremhævet.

Københavns Lufthavne A/S bemærker, at nødvendige arbejder på ledninger ejet af Københavns Lufthavn på arealer ejet af Københavns Lufthavn skal udføres af Sund og Bælt Holding A/S, som også skal afholde udgifterne hertil.

Tårnby Forsyning bemærker, at Tårnby Forsyning har tre forsyningsarter i området omkring og under jernbanen, og det er kritisk infrastruktur. Tårnby Forsyning hæfter sig særligt ved formuleringerne i § 5 omkring de økonomiske konsekvenser for ledningsejerne. Tårnby Forsyning er en lille forsyning i en kommune med 42.000 indbyggere, så større omlægninger af hovedledninger kan have stor betydning for forsyningens økonomi. På grund af den geografiske beliggenhed er Tårnby specielt udsat for store statslige anlægsprojekter den kommende tid. Det gælder opgradering af Øresundsbanen, udvidelse af Øresundsmotorvejen, anlæggelse af Østlig Ringvej og stormflodssikringen af København.

Tårnby Forsyning bemærker for Tårnbyforsyning Spildevand A/S, at denne har en større hovedledning ø1000mm, som krydser motorvej og jernbane, og den afvander 2/3 af Tårnby Kommune, og



har derfor vital betydning for forsyningsikkerheden. Ledningen krydser umiddelbart vest for Lufthavnsboulevarden 1. Ledningen fortsætter parallelt med jernbanen, men ud fra det sparsomme tegningsmateriale i forbindelse med høringen, er det ikke muligt at se om opgradering af Øresundsbanen har indflydelse på denne. Lufthavnen har 3 tilslutninger af spildevand, som krydser motorvejen og jernbanen, og en af krydsningerne ved Kastrupvej kan se ud til at være omfattet af projektet. Tårnby Forsyning har vedlagt et kort i deres høringssvar, hvor den nævnte ledning er fremhævet.

Tårnby Forsyning bemærker for Tårnbyforsyning Fjernvarme A/S, at denne har en ledning, som krydser tæt ved den nye togstation. Ledningen ligger i en ingeniørgang sammen med ledninger fra andre ledningsejere, og har vital betydning for forsyningen af Københavns Lufthavn. Tårnby Forsyning påpeger, at der er planer om, at etablere en ny hovedledning i 2024 i forbindelse med fjernvarmeudrulningen. Det er vigtigt for Tårnby Forsyning at kunne etablere denne uden, at det risikeres, at den skal omlægges i forbindelse med opgraderingen af Øresundsbanen. Tårnby Forsyning har vedlagt to kort i deres høringssvar, hvor den nævnte ledning er fremhævet.

Tårnby Forsyning bemærker for Tårnbyforsyning Vand A/S, at denne har 2 krydsninger vest for Amager Landevej, og de ser umiddelbart ikke ud til at være omfattet af projektet. Ledningerne er kritisk infrastruktur, da Tårnbyforsyning Vand A/S kun har i alt 3 krydsninger af motorvejen i hele kommunen. Tårnby Forsyning har vedlagt et kort i deres høringssvar, hvor de nævnte ledninger er fremhævet.

Tårnby Forsyning er af den opfattelse, at ledningerne er sikret ved ekspropriationen i forbindelse med anlæggelsen af Øresundsforbindelsen og de omfattende omlægninger i forbindelse med denne. Tårnby Forsyning ønsker i meget god tid at gå i dialog omkring etableringen af den nye fjernvarmeledning og eventuelle omlægninger af ledninger samt afklare de økonomiske forhold omkring dette.

Transportministeriet har noteret sig Københavns Lufthavne A/S' og Tårnby Forsynings synspunkter om fordeling af omkostninger og arbejdsfordeling for ledningsarbejder, men finder ikke anledning til at foretage en ændring på den baggrund. Transportministeriet bemærker, at formålet med lovforslagets §§ 5 – 7 er at sikre, at jernbaneprojekterne stilles som andre jernbaneprojekter eller vejprojekter, der gennemføres af henholdsvis Vejdirektoratet



og Banedanmark. Lovforslaget fastlægger en anvendelse af gæsteprincippet svarende til gæsteprincippet i lov om offentlige veje, lov om private fællesveje og jernbaneloven samt det ulovbestemte gæsteprincip. Tilsvarende bestemmelser findes også i andre love fra Transportministeriet bl.a. i lov om ombygning af Aarhus H og lov om anlæg af ny jernbane over Vestfyn.

Det bemærkes dertil, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 5 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 6 afgøres, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Transportministeriet bemærke i denne sammenhæng, at det endvidere følger af lovforslagets § 6 med tilhørende bemærkninger, at Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber i forbindelse med gennemførelsen af jernbaneprojekterne skal tage hensyn til ledningsarbejder og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Endvidere bemærkes, at Sund og Bælt Holding A/S generelt i planlægningen af jernbaneprojekterne bestræber sig på så tidligt som muligt at tage højde for eksisterende ledninger og mulige konflikter med det konkrete projekt. Sund og Bælt vil tage højde for ledninger og sikre, at disse håndteres som en del af projekterne. Konkret håndteres det på en sådan måde, at hvis en ledning påvirkes, vil den pågældende ledningsejer blive inddraget under projekteringen.

Transportministeriet har noteret sig bemærkningerne vedrørende placeringerne af kritiske ledninger og vil lade dem indgå i det videre arbejde med de omtalte jernbaneprojekter.

Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer af lovforslaget.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:



- Ordlyden af den foreslåede § 4, stk. 1, er justeret, således at det fremgår, at transportministeren bemyndiges til for Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber at ekspropriere. Det præciseres i bemærkningerne, at § 30 i jernbaneloven ikke finder anvendelse for de konkrete jernbaneprojekter. Den pågældende ændring er foretaget på ministeriets egen foranledning.
- Ordlyden af den foreslåede § 8, stk. 1 og 2, er justeret, således at det præciseres, at bestemmelsen alene finder anvendelse i anlægsperioden, indtil det enkelte jernbaneprojekt er færdigt i sin helhed. Dette er ligeledes præciseret i bemærkningerne til bestemmelsen.
- Ordlyden af den foreslåede § 8, stk. 1, er udvidet, således Trafikstyrelsen tillægges kompetencen til at føre tilsyn med og påse overholdelsen af de afgørelser og eventuelle forhandlingsresultater, som Trafikstyrelsen måtte træffe, henholdsvis opnå, som led i bestemmelsens 1. pkt. Der er tilføjet almindelige bemærkninger herom.
- Ordlyden af den foreslåede § 8, stk. 2, er justeret i overensstemmelse med udvidelsen af § 8, stk. 1. Der er tilføjet almindelige bemærkninger herom.
- Det præciseres i lovforslagets bemærkninger, at ved beslutning om placering af vendespor vil der tillige skulle laves miljøscreening med henblik på, at der skal træffes afgørelse om, hvorvidt der skal foretages en miljøkonsekvensvurdering af dette.
- Det præciseres i lovforslagets bemærkninger, hvilke trafikale indskrænkninger anlægsperioderne vil medføre, samt det uddybes, at Sund og Bælt vil koordinere anlægsarbejdet med berørte naboer med henblik på at tilrettelægge anlægsarbejdet, herunder brug af adgangsveje, på den mest hensigtsmæssige måde for alle parter.
- Da mange af høringssvarene afspejler en misforståelse om, at lovforslaget indeholder en samlet tilladelse til at gennemføre jernbaneprojekterne uddybes lovforslagets bemærkninger for så vidt angår Trafikstyrelsens behandling af jernbaneprojekterne efter jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg med



henblik på at gøre det tydeligere, at lovforslaget ikke indeholder en samlet tilladelse til at gennemføre jernbaneprojekterne.

- Bemærkningerne til lovforslagets § 3 er ændret, så det fremgår, at der tilbydes midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation for meget støjende nattearbejder, og for aftenarbejder tilbydes der kontant kompensation. Den pågældende ændring er foretaget på ministeriets egen foranledning.
- Det præciseres i bemærkningerne til lovforslagets § 3, at ved fastlæggelse af kompensationsberettigede er de nødvendige kumulative forhold medregnet.
- Det præciseres i bemærkningerne, hvilke støjreducerende tiltag, der er indarbejdet i projektet.
- Bemærkningerne til § 8 er ændret, så den relevante kommunes og Miljøstyrelses sammenhængende arbejde med at påse betingelser for fravigelse af fastsatte foranstaltninger efter indsatsbekendtgørelsen fremgår. Den pågældende ændring er foretaget på ministeriets egen foranledning.

Endvidere er det i relation til overdragelsen af myndighedskompetencer til Trafikstyrelsen præciseret, at Trafikstyrelsen skal foretage høring af den relevante kommune samt foretage orientering og koordinering for så vidt angår Miljøstyrelsen, kommunale indsatser og andre tiltag fra kommuner mv.

- De økonomiske konsekvenser for erhvervslivet er præciseret og uddybet.
- Lovforslagets forhold til EU-retten for så vidt angår vandrammedirektivet, herunder drikkevands- og grundvandsdirektiverne, er præciseret og uddybet. Den pågældende ændring er foretaget på ministeriets egen foranledning.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter. Til høringsnotatet vedlægges kopi af de indkomne høringssvar.