

Transportministeriet

Indsendt til trm@trm.dk samt sted@trm.dk

Vildrosen

Thomas Koppels Alle 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26

Den 11. december 2023

Høringssvar til:

Udkast til forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen

Jan Boyesen Andersen, Bestyrelsesformand for Andelsboligforeningen Vildrose I

Solveig Daugaard, Bestyrelsesforkvinde for Grundejerforeningen Vildrose II

Almut Reichel, Bestyrelsesforkvinde for Grundejerforeningen Vildrose

Sender hermed på vegne af følgende berørte parter:

1. AB Vildrose I, cvr. 30969006
2. Grundejerforeningen Vildrose II, cvr. 40633839
3. Grundejerforeningen Vildrose, cvr. 38655833

Vores fælles høringssvar om væsentlige forhold som der bør lægges vægt på ved behandling af:
Forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen.

Indledning

Indledningsvis vil vi gerne tilkendegive støtte til at der arbejdes med at øge kapaciteten på jernbanen for derved at mindske miljøbelastningen fra gods- og passagertransport. Vi er opmærksomme på, at et bredt flertal af Folketingets partier har besluttet at anlægge tre jernbaneprojekter på Øresundsbanen.

Vi har den 6. november 2023 indsendt høringssvar til Trafikstyrelsen ifm. *Høring af Sund & Bælts forslag om at etablere et anlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg*, journalnummer 2023-142579 og 2023-14144. Dette høringssvar og tilhørende bilag fra høringssvaret den 6. november er vedhæftet som Bilag 1-8 og indgår som en del af nærværende høringssvar.

Nærværende høringssvar omhandler specielt "etablering af overhalingsspor ved Kalvebod" som ligger direkte syds for vores helårsbeboelse

Bemærkninger omkring støj og vibrationer i anlægsfasen

I forhold til lovforslaget bemærker vi specielt at lovforslaget giver hjemmel til at transportministeren kan fravige regler om støj og vibrationer i miljøbeskyttelsesloven i anlægsfasen.

Vi bemærker endvidere, at vi ikke fremgår på den fremsendte høringsliste i forbindelse med høringen af lovudkastet. Som også påpeget til Trafikstyrelsen finder vi, at vi har en væsentlig, individuel og retlig interesse i sagen og bør få tildelt partsstatus.

I forbindelse med etableringen af overhalingsspor forventer vi at opleve store støj- og vibrationsgener, idet vores boliger ligger 40 meter fra baneanlægget og grænser direkte op til en af de foreslåede byggepladser.

Som følge af dette finder vi det afgørende, at vi anerkendes som en direkte påvirket part og således også at vi inddrages og der tages hensyn til os i forbindelse med anlæg og drift af projektet, herunder at vi kan blive omfattet af en eventuelt kompensation i henhold til lovforslaget.

Som også redegjort for i vores høringssvar til Trafikstyrelsen finder vi, at projektet skal omfattes af en VVM jf. (i henhold til Jernbanelovens § 38a, stk. 2.). Den påtænkte mulighed for dispensation for støj og vibrationer synes i henhold til lovbemærkninger primært at fokusere på anlægsarbejde om natten. I den forbindelse vil vi henvise 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 (se bilag 8 for mere information).

Såfremt lovforslaget vedtages, finder vi det afgørende, at der gøres så meget som muligt for at etablere tilstrækkelig afværgeforanstaltninger mod støj- og vibrationsgener i anlægsfasen. Her antager vi derudover også, at støj fra øget lastbiltrafik til og fra en eventuel arbejdsplads på TKA tages i betragtning.

Vi vil anmode om at blive omfattet af eventuelle fremtidige høringer som berører sagen "etablering af overhalingsspor ved Kalvebod".

Venlig hilsen
Jan Boyesen Andersen
Solveig Daugaard
Almut Reichel

Bilag

Følgende bilag indgår som en del af høringen.

Bilag 1. Notat vedrørende udvidelsen af baneanlægget mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg, udarbejdet af DAHL Advokatpartnerskab 2023.

Bilag 2. Teknisk notat. Vurdering af støj fra baneanlæg ved Kalvebod. Udarbejdet af FORCE Technology 2023.

Bilag 3. Overhalingsspor, Kalvebod. Beregning af togtrafikstøj. Udarbejdet for A/S Øresund af Noras, 2023

Bilag 4. Beslutningsgrundlag Ring Syd (Glostrup St. – Kalvebod – Ørestad St.), November, 2017.

Bilag 5. Svar på henvendelse vedrørende høringssvar, partsstatus og klagevejledningen, Trafikstyrelsen, 2023

Bilag 6. Registrering af arter

Bilag 7- Beslutningsgrundlag Ring Syd (Glostrup St. – Kalvebod – Ørestad St.

Bilag 8 - Høringssvar af 6. november 2023 indsendt til Trafikstyrelsen ifm. *Høring af Sund & Bælts forslag om at etablere et anlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg*, journalnummer 2023-142579 og 2023-14144

NOTAT VEDRØRENDE UDVIDELSEN AF BANEANLÆGGET MELLEM KALVEBOD OG NY ELLEBJERG

A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose, Grundejerforeningen Vildrose II og H/F FREDERIKSHØJ har anmodet DAHL om bistand til vurdering af, hvorvidt udvidelsen af baneanlægget mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg på baggrund af den udarbejdede screening bør miljøvurderes jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 2.

Nærværende notat er alene en vurdering af, om projektet på baggrund af den udarbejdede screening kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet og derfor skal miljøvurderes.

Sund & Bælt har ansøgt om to løsningsforslag, henholdsvis Løsning O-3 bestående af et overholdsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg, og Løsning O-4 bestående af to overholdsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Eftersom der er overvejende sammenfald mellem screeningerne af de to løsningsforslag, vil de i det følgende hovedsagelig blive vurderet samlet.

Vurderingen foretages på baggrund af de fremlagte bilag til Sund & Bælts ansøgning fremlagt på Trafikstyrelsens hjemmeside, herunder særligt miljøscreeningerne samt støjnotater udarbejdet af Niras til de to løsningsforslag.

Sund & Bælt A/S har vurderet, at der i forbindelse med projektet ikke vil være behov for supplerende vurderinger, herunder en egentlig miljøkonsekvensvurdering. Sund & Bælt har vurderet, at der ikke vil være væsentlige påvirkninger på nogen af miljøfaktorerne på land, det marine område eller øvrige forhold som følge af projektet.

Det er vores overordnede vurdering, at det på baggrund af miljøscreeningerne kan forventes, at projektet vil få væsentlige indvirkninger på miljøet, hvorfor projektet skal miljøvurderes i medfør af jernbanelovens § 38 a, stk. 2.

PÅVIRKNINGER ANLÆGS- OG DRIFTSFASEN

Nærværende afsnit indeholder en vurdering af, om det på baggrund af screeningen kan udelukkes, at projektet kan medføre en væsentlig påvirkning på miljøet.

Støjpåvirkning under anlægsfasen herunder trafikale gener

Det fremgår af screeningen, at anlægsarbejdet skal overholde støjgrænserne fastsat i Københavns Bygge- og anlægsforskrift af december 2016 (herefter "Forskriften").

Det fremgår videre, at der skal foretages særligt støjende arbejder på hele strækningen i form af spunsning. Denne type arbejder er undtaget fra grænseværdierne for støj i Forskriftens bilag A, men arbejdet er til gengæld omfattet af bestemmelser om begrænsede arbejdstider, jf. Forskriftens § 8, hvorefter særligt støjende aktiviteter kun må finde sted på hverdage mandag til fredag kl. 08.00-17.00.

Sund & Bælt har i miljøscreeningen vurderet, at arbejdet ved etablering af støjskærm, jord- og sporarbejder i dagtimerne kan overholde støjgrænsen på 70 dB ved alle boliger og havehuse. Det fremgår dog

endvidere, at ved ilægning af sporskifter mm., der skal foretages i 5-6 sporspærringer (hver af 72 timer), kan støjgrænsen for nat på 40 dB ikke overholdes ved de nærliggende boliger og havehuse.

Det bemærkes hertil, at det fremgår af Bilag 11a, Niras' vurdering af støj i anlægsfasen, at støjen i natte-timerne vil kunne være på mellem 45 og 50 dB for de nærmeste boliger, hvilket er en væsentlig overskridelse af de fastsatte støjgrænser.

Herudover fremgår det, at ramning af spuns vil medføre støj på mere end 80 dB ved en del af de nærliggende boliger og havehuse. Der må derfor forventes en væsentlig støjpåvirkning på særligt de nærliggende boliger og havehuse som følge af projektet.

Det bemærkes, at der i vurderingen af støjpåvirkningen ikke er inddraget en forventet forøgelse af trafikstøj, som følge af den ekstra kørsel med lastbiler til og fra arbejdspladserne. Det er i screeningen beskrevet hvorfra og hvordan kørslen med lastbilerne vil ske, men det er ikke vurderet, om dette vil kunne have en påvirkning i form af f.eks. støj.

I forhold til trafikale gener skal det endvidere bemærkes, at der i området er adskillelige private fællesveje, hvorfor der kræves tilladelse fra ejerne eller ekspropriation, såfremt vejene skal benyttes til færdsel. Flere af de private fællesveje er ikke rustet til særlig tung trafik, hvorfor der skal foretages en vurdering af, hvilken påvirkning den øgede lastbilstrafik kan få for vejene.

Den samlede anlægsperiode forventes at vare i ca. 2 år. Det er således 2 år, hvor de nærmeste boliger og havehuse forventes at skulle tåle en væsentlig støjpåvirkning, uden der er foretaget yderligere vurdering af støjpåvirkningens omfang.

På den baggrund vurderes det derfor, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport for projektet, hvori den fulde støjpåvirkning vurderes, således der kan træffes afgørelse om eventuelle afværgeforanstaltninger.

Støjpåvirkning i driftsfasen

Det fremgår af screeningen til Løsning O-3, at projektet i driftsfasen skal overholde de vejledende støjgrænser for jernbaner, men at det ikke forventes, at projektet vil medføre en betydelig stigning af jernbanestøjen i området.

Det bemærkes hertil, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for jernbaner er vejledende, hvorfor der skal tages stilling til støjgrænserne i en anlægslov.

Det fremgår af screeningen til Løsning O-4, at det er vurderet, at ændringer i støj- og vibrationsforholdene som følge af projektet vil være marginale, idet godstrafikken er dimensionsgivende, og at den ikke ændres som følge af projektet. Det er uklart, hvad der menes med denne vurdering, da det må forventes, at en udvidelse af jernbanen må medføre en forøgelse af både godstrafik og almindelige passagertog, hvilket ligeledes fremgår af Trafikstyrelsens prognose 2032.

Det fremgår bl.a. af screeningen af Løsning O-4, at dette løsningsforslag vil give mulighed for at ekspedere godstog med en længde på op til 1050 meter samt at det er formålet med løsningen, at der åbnes for muligheden for at benytte anlægget til vending af tog fra Sverige.

Herudover fremgår det af screeningen af Løsning O-3 under projektbeskrivelse, at:

"For at få de fulde gevinster af den nye sydlige jernbanekorridor fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn er det afgørende, at der bliver skabt plads til godstog på strækningen. Med etableringen af et overhalingsspor til godstog ved Kalvebod kan det sikres, at godstog ikke kommer i konflikt med passagertogtrafikken som følge af det øgede trafikomfang og det forventede øgede antal godstog, når Femern Bælt-forbindelsen åbner i 2029."

På den baggrund må det forventes, at formålet med projektet er, at der skabes plads til en stigning i togtrafikken på strækningen, hvorfor der må forventes en stigning i støjpåvirkningen under driftsfasen. Det bemærkes, at Niras alene har vurderet støjen under anlægsfasen.

Det er oplyst, at der i dag kører 2 godstog og 1 passagertog i timen i hver retning. Dette antal forventes at øges til 4 godstog og 2 passagertog i timen i hver retning, hvilket er en fordobling af den nuværende trafik.

Det vurderes, at Trafikstyrelsen ikke kan give tilladelse til projektet uden der forinden er foretaget en vurdering af de miljømæssige indvirkninger den øgede togtrafik kan medføre. Herunder skal der foretages en vurdering af påvirkningen frem til 2029 indtil Femern Bælt-forbindelsen åbner samt en vurdering af påvirkningen herefter, hvor der må forventes endnu en stigning i togtrafikken.

Vibrationer

Sund & Bælt har i miljøscreeningen redegjort for, at der ved etablering af spurs kan være risiko for bygningsskadelige vibrationer i en afstand af 10-20 meter fra, hvor spursen etableres.

Det fremgår videre, at:

"I forbindelse med detailprojektering skal fundering mv. for de potentielt berørte bygninger vurderes, og evt. nødvendige afværgende tiltag planlægges."

Det kan derfor lægges til grund, at det må forventes, at projektet vil medføre væsentlige miljøpåvirkninger som følge af vibrationer, hvorfor der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport.

Det vurderes, at før der kan gives tilladelse til projektet, skal der foretages en vurdering af påvirkningen fra vibrationerne, og hvorvidt disse kan forhindres eller begrænses ved hjælp af afværgeforanstaltninger. En sådan vurdering kan ikke udskydes til et senere tidspunkt i projekteringsfasen.

Kumulativ påvirkning

Det følger af bilag 3 pkt. 1, litra b, til jernbaneloven, at ved vurderingen af, om et projekt skal underkastes en miljøkonsekvensvurderingen, skal myndigheden vurdere projektets påvirkning i kumulation med andre eksisterende og/eller godkendte projekter.

Det vurderes, at Sund & Bælt ikke har foretaget en tilstrækkelig vurdering af den påvirkning projektet kan have i kumulation med projektet "Valby Skybrudstunnel", som HOFOR i samme tidsperiode skal etablere fra en arbejdsplads ved Enghave Kanal mod Musikbyen.

Det bemærkes, at der i screeningen ikke er en egentlig vurdering af de kumulative effekter, de to projekter kan have. Sund & Bælt har vurderet, at der ikke vil være kumulative påvirkninger i forhold til andre projekter i området, men oplyser, at der pågår dialog med HOFOR om anvendelse af arbejdsarealer og tidsmæssige hensyn, *"så væsentlige kumulative påvirkninger undgås"*.

Det bemærkes hertil, at det således er konstateret, at der er kumulative påvirkninger fra de to projekter, men der bliver ikke foretaget en egentlig vurdering heraf.

Der er således hverken vurderet på den kumulative støjpåvirkning fra anlægsarbejdet, støjpåvirkning fra den øgede trafik, vibrationsgener, lysgener, midlertidig grundvandssænkning osv., hvilket må anses som en væsentlig mangel i screeningen.

Det vurderes, at der for projektet skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, som kan belyse hvilke kumulative påvirkninger, der kan opstå som følge af de to projekter, herunder hvilke afværgeforanstaltninger der kan anvendes for at undgå, at projektet kan få væsentlige indvirkninger på miljøet.

Beskyttede naturtyper og dyreliv

Det fremgår af screeningen, at nærmeste § 3-beskyttede områder er en sø beliggende ca. 140 meter syd for den eksisterende bane.

Dette er ikke korrekt.

Det fremgår af Danmarks Arealinformation, at der umiddelbart syd for banen er et stort areal med § 3-beskyttet overdrev. Dette areal er Sydhavnstippen.

Det fremgår endvidere, at der lige umiddelbart syd for den vestlige ende af baneprojektet er en § 3-beskyttet sø, der kaldes "Fuglesøen i Valbyparken", der grænser umiddelbart op til en haveforening. Valbyparken er desuden omfattet af en fredning. Sund & Bælt ses ikke i screeningen at have inddraget disse to beskyttede naturtyper og grundlaget for fredningen af Valbyparken i sin vurdering.

Det kan endvidere ses, at der ca. 140 meter nord for banen er endnu en § 3-beskyttet sø. Sund & Bælt har i screeningen beskrevet en sø, der ligger ca. 140 meter syd for den eksisterende bane. Det kan ikke umiddelbart konstateret om der er søen nord for banen, som Sund & Bælt henviser til. Ifølge Danmarks Arealinformation ses der ikke nogen § 3-beskyttet sø 140 meter syd for banen. Kortbilag med indtegninger af de beskyttede naturtyper hentet fra Danmarks Arealinformation er vedlagt nederst i notatet.

Beskyttelsen efter naturbeskyttelseslovens § 3 betyder, at der ikke må foretages ændringer i tilstanden af mosen. Forbuddet mod ændringer gælder ikke kun for foranstaltninger inden for sø- eller overdrevsområdet, men gælder for alle foranstaltninger der kan påvirke søen og overdrevets tilstand - også selvom de foretages udenfor søen og overdrevets afgrænsning.

I den forbindelse bemærkes det, at Sund & Bælt i screeningen under pkt. 7 i Påvirkninger på land, Overfladevand og grundvand, har oplyst, at der i udførelsesperioden skal ske yderligere grundvandssænkning. Sund & Bælt har ikke vurderet, om en midlertidig grundvandssænkning kan medføre en væsentlig påvirkning af søen.

Det vurderes, at der bør udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, som sikrer, at de § 3-beskyttede naturtyper ikke påvirkes væsentlig af projektet.

Sund & Bælt har vurderet, at projektet kun vil påvirke plante- eller dyreliv i mindre grad, da arealinddragelsen og støjen i anlægsfasen i forbindelse med den valgte løsning er minimal. Det forudsættes, at der her henvises til både Løsning O-3 og O-4.

Det skal dog hertil bemærkes, at det fremgår af screeningen, at der i forbindelse med projektet skal etableres 2-3 arbejdspladser på mellem 2.000 m² og 8.000 m². Det fremgår videre, at der herudover skal etableres en række arbejdsarealer på fire matrikler syd for banen og på tre matrikler nord for banen. Størrelsen af arbejdsarealerne fremgår ikke.

Det skal videre bemærkes, at projektet i anlægsfasen i nattetimerne ikke kan overholde de fastsatte støjgrænser og i nogle faser vil overstige 80 dB.

Det kan derfor lægges til grund, at hverken arealinddragelsen eller støjen i anlægsfasen kan kategoriseres som minimal.

Bilag IV-arter

Det fremgår af screeningen, at jernbanen højst sandsynligt fungerer som ledelinje og fourageringsområde for flagermus. Der er imidlertid ikke foretaget nogen vurdering af, om projektet kan påvirke fourageringsområdet under såvel anlægsfasen som driftsfasen.

Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, pålægger medlemsstaterne at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er nævnt i direktivets bilag IV. Ordningen skal efter bestemmelsens litra a og d blandt andet omfatte et forbud mod alle former for forsætligt drab af enheder af disse arter i naturen samt beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.

Ledelinjer anses ikke som yngle- og rasteområder for flagermus, men yngle- og rasteområder kan blive negativt påvirket, hvis der sker en forstyrrelse af de tilknyttede ledelinjer i forbindelse med bl.a. fouragering.

Det vurderes, at der i anlægsfasen, hvor der tilmed skal foretages arbejde om natten, er risiko for, at der kan ske påvirkning af flagermus, hvorfor der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport.

Miljøkonsekvensrapporten skal sikre, at de potentielle skadelige virkninger med fornøden sikkerhed begrænses ved hjælp af nødvendige afværgeforanstaltninger.

Herudover fremgår det af screeningen, at arbejdspladser kan virke tiltrækkende på padder, herunder de grønbrogede tudser. Det fremgår videre, at der derfor vil være behov for afværgeforanstaltninger i form af paddehegn samt indsamling og udsættelse nær Fuglesøen. Dette taler for, at der er behov for en mere uddybende vurdering af de potentielle miljøpåvirkninger, projektet kan medføre.

Det vurderes, at det ikke kan udelukkes at der kan ske en negativ miljøpåvirkning af bilag IV-arter i forbindelse med anlæg eller drift af projektet. En miljøkonsekvensrapport vil skulle indeholde en detaljeret habitatvurdering for herved at sikre, at afværgeforanstaltningerne er tilstrækkelige for at undgå en skadelig påvirkning på bilag IV-arterne.

Natura 2000

Omkring 450 meter syd for projektområdet ligger Natura 2000-område nr. 143, Vestamager og havet syd for. Natura 2000-området omfatter fuglebeskyttelsesområde nr. 111, Vestamager og havet syd for. På udpegningsgrundlaget er bl.a. knopsvane, vandrefalk, lille skallesluger, bramgås mv.

Det fremgår af Sund & Bælts vurdering af påvirkningen af fuglene omfattet af fuglebeskyttelsesområdet, at:

”Der er ikke påviselige påvirkninger af fugle ved støjpåvirkninger under 50 dB(A) og for langt de fleste arter vil der ikke være en påvirkning ved 60 dB(A).”

Det fremgår imidlertid ikke af screeningen, hvad der er baggrunden for denne vurdering, ligesom det heller ikke fremgår, hvilke arter der er vurderet for. Det kan derfor ikke på den baggrund udelukkes, at der kan ske en påvirkning på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området som følge af projektet.

Herudover fremgår det af screeningen, at det vurderes, at fugle bedre kan tolerere midlertidig støj eller impulsstøj, hvis de kan høre hinanden i de stille perioder imellem støjimpulserne. Det skal igen bemærkes, at det ikke fremgår, om det er alle fuglearter, der bedre kan tolerere midlertidig støj.

Sund & Bælt har på baggrund heraf konkluderet, at projektet ikke vil have en påvirkning på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området. Det vurderes af DAHL, at det ikke kan udelukkes, at det omfattende og støjende anlægsarbejde vil kunne påvirke fuglene og dermed Natura 2000-området væsentligt.

Det skal endvidere bemærkes, at der ikke er foretaget nogen vurdering af, om en midlertidig grundvands-sænkning kan påvirke Natura 2000-området, hvis der f.eks. skulle være okker eller lignende i området, der kan blive ledt ud til Natura 2000-området. Herudover fremgår det, at udledningen af grundvandet varierer mellem 40 og 70 m³/t afhængigt af årstiden, hvorfor det *muligvis* vil kunne holdes indenfor den almindelige variation i udledningsfasen.

En egentlig vurdering af hvor stor udledningen vil være, og hvorvidt dette vil kunne medføre en påvirkning, vil imidlertid først blive foretaget i projekteringsfasen.

Øvrige bemærkninger til screeningen

Sund & Bælt har i screeningen noteret, at projektområdets arbejdspladser samt linjeføring er underlagt skovbyggelinjen, men at dette vil blive inddraget i forbindelse med en eventuel anlægslov for projektet. I den forbindelse konkluderer Sund & Bælt herefter, at området derfor kan udnyttes med respekt for skovbrynet. Det bemærkes hertil, at dette ikke er korrekt, da der vil ske en påvirkning af området indenfor skovbyggelinjen, også selvom om området bliver medtaget i anlægsloven, og det derfor ikke vil være udgøre et problem for tilladelsen til projektet.

Desuagtet er der stadig tale om en påvirkning inden for skovbyggelinjen.

Sund & Bælt har i screeningen i vurderingen af påvirkninger i det marine område noteret, at eftersom projektet ikke er kystnært er der ingen mulige påvirkninger af det marine område. Hertil skal det imidlertid bemærkes, at projektet ligger direkte op ad Enghave Kanal, som leder direkte ud i Kalveboderne. Det bør derfor vurderes, om der kan ske en påvirkning af Enghave Kanal, som i sidste ende kan påvirke det marine område.

SAMMENFATTENDE

Sammenfattende er det DAHLs vurdering, at der for projektet om at etablere et baneanlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport.

Den udarbejdede screening er mangelfuld og udskyder en stor del af vurderingerne af mulige miljøpåvirkninger til en senere fase i projektet, herunder påvirkningen som følge af vibrationer samt vurderingen af den kumulative påvirkning som følge af "Valby Skybrudstunnel".

Herudover indeholder screeningen en mængde information om de faktiske forhold som f.eks. støjniveau og trafik, men uden en egentlig vurdering af, hvorvidt det vil have en miljømæssig påvirkning af området.

Der mangler endvidere en vurdering af påvirkningen af de omkringliggende beskyttede naturtyper efter naturbeskyttelseslovens § 3.

Det bemærkes endvidere, at miljøscreeningen i forhold til en lang række af miljøpåvirkningerne beskriver et behov for anvendelse af afværgeforanstaltninger for at mindske risikoen for en påvirkning. Allerede af den grund bør der derfor udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, som kan sikre anvendelsen af de rette afværgeforanstaltninger bl.a. i forhold til Natura 2000-området og bilag IV-arterne.

Det er derfor DAHLs vurdering, at Trafikstyrelsen ikke kan give tilladelse til projektet på baggrund af den udarbejdede screening.

Venlig hilsen

Anette Kusk
Advokat (H)/Partner
ank@dahllaw.dk
Dir. tlf. +45 88919356

Bilag

Kortbilag hentet fra Danmarks Arealinformation





TEKNISK NOTAT

Vurdering af støj fra baneanlæg ved Kalvebod

Udført for AB Vildrose C/O SJELDANI Boligadministration

P. Knudsens Gade 1

2450 København SV

Att.: Jan Boyesen

Sagsnr.: 123-33510

TC-102151

Side 1 af 8

Hørsholm, 3. november 2023

Akustik, støj og vibrationer

Kvalitetssikret af

Udfærdiget af

Claus Backalarz

2023-11-03

Digitally signed by Claus Backalarz
cb@force.dk
Senior Specialist

Per Finne

2023-11-03

Digitally signed by Per Finne
pfi@forcetechnology.com
Senior Specialist



ADVANCED
TECHNOLOGY GROUP

FORCE Technology
Venlighedsvej 4
2970 Hørsholm
Tel. +45 43 25 14 00
Fax + 45 43 25 00 10

FORCE Technology Norway AS
Nye Vaks vei 32
1395 Hvalstad, Norge
+47 64 00 35 00
+47 64 00 35 01
info@forcetechnology.no

FORCE Technology
Park Allé 345
2605 Brøndby, Danmark
+45 43 25 00 00
+45 43 25 00 10
info@forcetechnology.dk
www.forcetechnology.com

Vurdering af støj fra baneanlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg

FORCE Technology har for AB Vildrose kommenteret en række støjdokumenter fremlagt af Sund & Bælt og Trafikstyrelsen i forbindelse med høringen om et projekt til etablering af ekstra spor mellem Ny Ellebjerg og Kalvebod.

AB Vildrose ligger på nordsiden af det eksisterende (og fremtidige) baneanlæg, og nærmeste bolig er placeret ca. 40 m fra de eksisterende spor, Figur 1.

Sund & Bælt arbejder med to løsninger (jf. Trafikstyrelsens hjemmeside):

”Formålet med **løsning O-3** er at etablere et anlæg bestående af et overhalingsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Løsningen betyder, at der vil være 3 spor på strækningen, hvor der i dag er 2 spor”. Overhalingssporet vil være midtliggende.

”Formålet med **løsning O-4** er at etablere et anlæg bestående af to overhalingsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Løsningen betyder, at der vil være 4 spor på strækningen, hvor der i dag er to spor”.



Figur 1 Situationsplan for eksisterende spor (Krak.dk).

Generelt

Kommentar 1: AB Vildrose er på nedenstående figur fra NIRAS' støjrapport ikke markeret som boligområde. I og med der er tale om boliger meget tæt på banen og på den kommende arbejdsplads, kan der her ske tvivl, om AB Vildrose er taget med i de udarbejdede optællinger af støjbelastede boliger både i anlægsfasen og driftsfasen.



Figur 2 Kommenteret oversigtskort fra [5].

Kommentar 2: Kumulative effekter. HOFOR planlægger et større anlægsprojekt, Valby Skybrudstunnel, i hvilket der er planlagt en arbejdsplads ved Fragtvej (Musikbyen) umiddelbart syd for AB Vildrose. Almindeligvis redegøres ved screening og miljøredegørelser for de kumulative effekter, hvis der skal gennemføres flere samtidige projekter. I ingen af støjrapporterne eller i de øvrige gennemgåede dokumenter er der beskrevet kumulative støj- eller vibrationsmæssige effekter ved sporudvidelserne og HOFOR's projekt. Sidstnævnte planlægges if. HOFOR's hjemmeside gennemført mellem Q3-2024 og Q3-2027, altså sammenfaldende med udvidelsen af baneanlægget.

Støj og vibrationer i anlægsfasen

Der henvises til NIRAS' rapporter om "Støj i anlægsfasen" for henholdsvis løsning O-3, jf. [3], og løsning O-4, jf. [4].

Kommentar 3: Generelt bemærkes det, at arbejdspladsen på nordsiden af banen er placeret umiddelbart ved Thomas Koppels Allés sydlige del og dermed i kort afstand fra AB Vildroses nærmeste beboelse. Ud over den beregnede støj fra arbejdsplads og jordarbejder må der forventes en væsentlig trafik med lastbiler til og fra arbejdspladsen via Thomas Koppels Allé, der vil passere ca. 10 m fra facaden på AB Vildroses østligste bygning. Trafik på offentlig vej til og fra byggepladser giver ofte anledning til støj- og støvgener samt klager, selvom trafik på offentlig vej formelt ikke "tilhører" et byggeprojekt.

Det er ikke oplyst i rapporterne, om denne trafik er medtaget i vurderingerne af støjbelastningen ved AB Vildrose. Der er ikke angivet kildestyrker for lastbiler, og på støjudbredelseskortene ses ikke støjkonturer på og langs med Thomas Koppels Allé. Dette indikerer, at trafikken med lastbiler ikke indgår i beregningerne hverken på offentlig vej eller på byggepladsen. Kørsel inde på selve arbejdspladsen skal medtages i støjregningerne, og det er uklart, i hvilket omfang dette indgår. Hvis denne del af støjemissionen ikke er medtaget, kan det skyldes, at den er ubetydelig i forhold til de øvrige støjklender.

Kommentar 4: Det bemærkes yderligere, at med København Kommunes regler for støj i anlægsfasen vil der gælde en støjgrænse på 70 dB for arbejder på lørdage mellem kl. 08 og kl. 17. Dette er ikke belyst i rapporterne [3] og [4], hvilket muligvis skyldes, at der ikke er planlagt arbejder i weekender. Det anbefales dog at undersøge disse forhold.

Kommentar 5: Der er ingen støjgrænser for nedramning, som formentlig er den mest generende og støjmæssigt mest betydende aktivitet i forbindelse med anlægsarbejderne. Der er udarbejdet støjudbredelseskort for støjbelastningen, L_r , for nedramning af spunsvægge, der skal erstatte den sydlige jordvold.

Der gælder i øvrigt en støjgrænse for støjens maksimalværdi $L_{pAmaxFast}$ om natten på 55 dB(A) if. [6]. Maksimalværdier er ikke belyst i rapporterne.

Kommentar 6: Der står ikke noget om nedramning eller -vibrering af fundamenter til køreledningsmaster, hvilket foregår nærmere AB Vildrose end ramning af spunsvæggene på sydsiden af banen. Det anbefales at undersøge, i hvilket omfang og hvornår dette vil foregå. Nedvibrering er som udgangspunkt mindre støjende end nedramning, og det bør undersøges, hvilke metoder der planlægges at benytte.

Herudover taler de udarbejdede støjkort fra NIRAS for sig selv med (tilsyneladende) overskridelser for følgende:

Bilag 03 (O-3): Der ses overskridelser af L_{aw} 85 dB (komfortvibrationer) for de nærmeste af foreningens boliger.

Bilag 10 (O-3): Overskridelser af støjgrænse 40 dB om aftenen for de nærmeste af foreningens bygninger.

Bilag 11 (O-3): Væsentlige overskridelser af støjgrænse 40 dB om natten for stort set alle foreningens bygninger.

Bilag 03 (O-4): Overskridelser af L_{aw} 85 dB (komfortvibrationer) for de nærmeste af foreningens bygninger.

Bilag 10 (O-4): Sporarbejder aften: Overskridelser ved store dele af foreningens bygninger.

Bilag 11 (O-4): Sporarbejder nat: Væsentlige overskridelser ved store dele af foreningens bygninger.

I konklusionen fra [3] (O-3-løsningen) skrives følgende:

Færre boliger vil blive belastet med over 40 dB(A) om aftenen med 3 m skærm, sammenlignet med 2 m skærm. Dette kan tilskrives en øget refleksion mod nord fra den sydligt placerede skærm på 3m. Da der generelt ligger flere boliger nord for banen, relativt til syd, kan en lille ændring i støjniveauet her resultere i relativt store ændringer i antallet af belastede boliger, sammenlignet med en tilsvarende ændring syd for banen.

Kommentar 6: Denne tekst fra konklusionen virker ulogisk. En 3 m høj skærm syd for banen vil alt andet lige give flere lydrefleksioner mod nord end en 2 m høj skærm. Det anbefales at få undersøgt, hvad der menes.

Støj i driftsfasen

I driftsfasen har Sund & Bælt vurderet følgende, jf. [1], [5]:

Løsning 0-3: "I driftsfasen skal projektet overholde de vejledende støjgrænser for jernbaner. Det forventes dog ikke, at projektet medfører en betydelig stigning af jernbanestøjen i området. Der søges om dispensation hos Københavns Kommune ved behov for eventuelle overskridelse af støjgrænser. Alternativt vil der som del af anlægslov for projektet gives bemyndigelse til Transportministeren til at dispensere fra støjgrænser."

Kommentar 7: Det anføres, at der med løsningen kan køre længere godstog (op til 1050 meter lange). Det nye spor placeres på sydsiden, hvilket indebærer, at østgående trafik flyttes længere væk fra den eksisterende støjvold, som beskytter området nord for banen og hermed bliver jordvolden mindre effektiv. Alt i alt betyder det, at støjen øges – ikke mindst maksimalstøjen (L_{Amax}), som typisk øges med den maksimale tog-længde af godstogene.

Kommentar 8: De [vejledende støjgrænser fra Miljøstyrelsen](#) er udarbejdet som en anbefaling til kommuner, der ønsker at udlægge områder til bebyggelse langs eksisterende jernbaner. Det er kutyme, at fx Banedanmark og Vejdirektoratet tager udgangspunkt i de vejledende støjgrænser ved anlæggelse af nye eller ombyggede anlæg, men i sidste ende er det anlægsloven, der fastlægger støjgrænserne. Med andre ord gælder der ingen støjgrænser for eksisterende baner, med mindre, de er anført i en anlægslov. De seneste års fokus på støjgener fra trafik, og den fremkomne evidens på særligt trafikstøjens helbredsskadelige effekter, taler dog for endog at reducere de vejledende grænser for støj. [WHO's foreslåede grænse](#) for jernbanestøj (L_{den}) er således 54 dB, altså 10 dB lavere end de vejledende støjgrænser i Danmark. Samtidig anbefaler WHO en grænse for L_{night} på 44 dB for at beskytte borgerne mod søvnforstyrrelser om natten. (L_{night} anvendes ikke i Danmark, derimod anvendes maksimalværdien L_{Amax} , som godt kan anses som en beskyttelse af borgernes søvnkvalitet). Det forhold, at Sund & Bælt ser det som en mulighed at søge dispensation ved Københavns Kommune for eventuelle overskridelser af de vejledende støjgrænser anses som ude at trit med den generelle udvikling og øgede opmærksomhed på støj i samfundet.

Støjen fra større jernbaner i EU kortlægges hvert 5 år – senest i 2017 og 2022. Ved 2022-kortlægningen er der ændret beregningsmetode i forhold til tidligere, så seneste kortlægning af jernbanetrafikken med den danske metode Nord2000 er fra 2017. Figur 3 viser et udsnit omkring Kalvebod fra 2017-kortlægningen. Det ses, at de nærmeste af AB Vildmoses bygninger er støjbelastet mellem 55 og 60 dB. Ved sammenligning med NIRAS' støjeregninger, jf. [5] Bilag 5, ses, at støjen er beregnet til ca. 54 dB.¹ På denne baggrund¹ ses således rimelig god overensstemmelse mellem Miljøstyrelsens kortlægning i 2017 og resultaterne i NIRAS' rapport, jf. [5].

NIRAS' rapport beskriver ikke, om trafikken, som følge af de to forslag til sporudvidelser, vil give anledning til ændrede trafikmængder ud over, hvad der generelt er beskrevet i Trafikstyrelsens overordnede prognose for 2032.

¹ Siden kortlægningen i 2017 er der udarbejdet og indført nye kildedata for beregning af støj fra jernbaner, idet der indtil primo 2023 blev beregnet støj med kildedata etableret i midten af 90'erne. Samtidig har Banedanmark indført, at de nye kildedata gælder for kørsel på vel vedligeholdte spor, hvilket der korrekt er redegjort for i [5].



Figur 3 Uddrag af EU-støjkortlægning 2017, (<https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=noise>).
Ej målfast; nord er op.

Løsning 0-4: "I forbindelse med Banedanmark's vurdering af natur- og miljømæssige forhold ved overhalingspor ved Kalvebod fra 2017 er det vurderet, at ændringer i støj- og vibrationsforhold som følge af projektet vil være marginale, idet godstrafikken er dimensionsgivende, og at den ikke ændres som følge af projektet. Ændret placering af sporene vil ikke øge støj- og vibrationspåvirkningerne væsentligt.

Der søges om dispensation hos Københavns Kommune ved behov for eventuelle overskridelse af støjgrænser. Alternativt vil der som del af anlægslov for projektet gives bemyndigelse til transportministeren til at dispensere fra støjgrænser"

Kommentar 9: Forskellen i forhold til løsning O-3 er her, at der etableres et yderligere overhalingspor, hvorved den østgående trafik rykker lidt længere væk fra jordvolden mod nord end i løsning O-3. De indførte transversaler (forbindelser mellem hovedsporene) vil medføre mere støj, idet kørsel over sporskifter, samlinger og transversaler medfører mere støj end kørsel på vel vedligeholdte spor, men transversaler placeres ikke umiddelbart i nærheden af AB Vildrose. Hvorvidt der kommer flere tog på strækningen, er uklart, men i forhold til dagens situation vil der være mulighed for at køre med længere godstog på to overhalingspor og dermed vil der være risiko for hyppigere og højere maksimalværdier ved AB Vildrose.

NIRAS har udført beregninger af støjen for løsning O-3 og O-4 (og en løsning O-2, der ikke ses behandlet yderligere). Der er korrekt taget udgangspunkt i [Trafikstyrelsens trafikprognose](#) for 2032 for strækningen (TIB 11) mellem Ny Ellebjerg og Kalvebod. Heraf fremgår, at der forventes 5,7 km persontog og 33,0 km godstog i døgnet, heraf ca. halvdelen af godstogene om aftenen og natten. Der er antaget en maksimal hastighed på 100 km/t for begge togtyper.

Kommentar 10: Jf. Trafikstyrelsens trafikprognose anvender NIRAS en maksimalhastighed på 100 km/t for 2032. Ved sammenligning med dagens situation (grundlaget er fra 2019 i Trafikstyrelsens data) ses, at strækningens maksimalhastighed er 120 km/t. Det undrer, at maksimalhastigheden bliver lavere med indførelsen af nye spor i projektet, og det anbefales derfor at sikre, at beregningerne er udført på korrekt grundlag ved fx henvendelse til Trafikstyrelsen.

Kommentar 11: Det fremgår af støjberegningerne, jf. [5], at der er anvendt samme trafikgrundlag (trafikmængde) ved de to løsninger. Normalt vil et projekt som dette medføre en større kapacitet og dermed flere tog (på længere sigt). Derfor anbefales det at sikre, at kapacitetsudvidelsen ikke udføres med sigte på, at der skal køre flere tog end angivet i Trafikstyrelsen prognose 2032, som ligger til grund for støjberegningerne.

AB Vindrose har fra Sund & Bælt fået oplyst, at der i dag kører 2 godstog og 1 passagertog i timen i hver retning. Dette antal forventes at øges til 4 godstog og 2 passagertog i timen i hver retning. FORCE Technology vurderer, at en sådan fordobling vil øge støjbelastningen i hele området med mindst 3 dB ved samme toghastighed som i dag.

Forholdene med de fremtidige spunsvægge i forhold til dagens jordvolde vil formentlig medvirke til en yderligere (omend mindre) forøgelse på grund af refleksioner fra spunsvæggene til modsatte side af banegraven. Ligeledes vil de nye spors større afstand til jordvolden mellem AB Vildrose og banen gøre jordvolden mindre effektiv mht. støj fra kørsel på banen.

Opsummering

Generelt

- Det er uklart, hvilken planmæssig status AB Vildrose har, jf. NIRAS' rapporter [3], [4], [5], og dermed om boligerne indgår i de udførte optællinger. AB Vildroses matrikel bør indgå i optællingerne, idet det er den faktiske anvendelse, der er bestemmende for støjbelastningen (se Kommentar 1).
- Ved miljøredegørelser og -screeninger skal de kumulative effekter beskrives. Der er tilsyneladende ikke set på HOFOR's planer om en arbejdsplads ved Fragtvej (Musikbyen) umiddelbart syd for AB Vildrose i sammenhængen med dette anlægsprojekt (se Kommentar 2).
- Det anføres, at "I driftsfasen skal projektet overholde de vejledende støjgrænser for jernbaner. Det forventes dog ikke, at projektet medfører en betydelig stigning af jernbanestøjen i området. Der søges om dispensation hos Københavns Kommune ved behov for eventuelle overskridelser af støjgrænser. Alternativt vil der som del af anlægslov for projektet gives bemyndigelse til transportministeren til at dispensere fra støjgrænser".
Det er uklart, om der her henvises til driftsfasen eller anlægsfasen, idet Københavns Kommune alene er myndighed på anlægsaktiviteterne. En overskridelse af støjgrænserne i driftsfasen vil være en væsentlig ulempe for de omkringboende.

Anlægsfase

- Der gælder i Københavns Kommunes forskrift, jf. [6], en støjgrænse for støjens maksimalværdi $L_{pAmaxFast}$ om natten på 55 dB(A). Maksimalværdier er ikke belyst i rapporterne (se Kommentar 5).
- Der er ikke set på alternative og mere skånsomme arbejdsmetoder såsom fx nedvibrering af spuns i stedet for ramning. Dette vil formentlig kunne reducere støj- og vibrationsbelastningen ved AB Vildrose (se Kommentar 6).
- Det er ikke forklaret i, hvilket omfang etablering af køreledningsmaster eller fundamenter hertil er taget med i støjberegningerne. Det er typisk en meget støjende proces, når fundamenter nedrammes (se Kommentar 6).

- Til- og frakørsel til arbejdspladsen ved Thomas Koppels Allé er ikke beskrevet – ej heller hvilke aktiviteter der forventes på arbejdspladsen, som er placeret få meter fra beboelsen AB Vildrose (se Kommentar 3).
- Det er uklart, i hvilket omfang der forventes arbejde i weekender (se Kommentar 4).

Driftsfase

- Der mangler en beregning af 0-alternativet i driftsfasen, altså situationen hvis baneanlægget ikke udbygges. Kun dette kan indgå ved vurdering af, om der er tale om betydelige eller ubetydelige ændringer i støjniveauet som følge af anlæggets udvidelse. Det viste støjkort for udvidelsen kan således ikke anvendes til at vurdere, om støjen ændres betydeligt. AB Vindrose har fra Sund & Bælt fået oplyst, at der i dag kører 2 godstog og 1 passagertog i timen i hver retning. Dette antal forventes at øges til 4 godstog og 2 passagertog i timen i hver retning. FORCE Technology vurderer, at en sådan fordobling vil øge støjbelastningen i hele området med ca. 3 dB ved de samme toghastigheder, -typer og -længder som i dag. Herudover vil flytningen af det ene hovedspor længere væk fra jordvolden (mod nord) medføre en forøgelse af støjen ved AB Vildrose, ligesom den planlagte spunsvæg (som erstatning for den sydlige jordvold) vil kunne give betydelende refleksionsbidrag støjen nord for banen (se Kommentar 8 og 11).
- Indførelse af længere tog (op til 1050 meter) vil medføre højere maksimalstøj (L_{Amax}) end i dag, idet maksimalstøjen direkte afhænger af den maksimale toglængde og ikke mindst hastigheden. Dette forhold er ikke omtalt i rapporterne (se Kommentar 7). Herudover er det uforståeligt, at den maksimale hastighed mellem 2019 og 2030 tilsyneladende reduceres fra 120 til 100 km/t (Trafikstyrelsens prognose (se Kommentar 9)).
- Ved tilførsel af overhalingsspor vil der typisk være lange, holdende godstog, der venter på køretilladelse. Med dieselgodstog må det forventes, at de holder i tomgang i overhalingssporene og dermed støjer. Med el-godstog vil der formentlig ikke være støj i tomgang, men tog med kølecontainere vil kunne støje. Det er ikke oplyst i rapporterne, i hvilket omfang holdende tog vil give anledning til støj ved naboejendommene.

Referencer og grundlag

- [1] Sund & Bælt: "Miljøscreening af overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg", dateret 7. september 2023.
- [2] Sund & Bælt: "Miljøscreening af overhalingsspor og vendespor ved Kalvebod" dateret 12. september 2023.
- [3] NIRAS: "Overhalingsspor – Kalvebod. Støj i anlægsfasen –O-3", dateret 14. august 2023.
- [4] NIRAS: "Overhalingsspor – Kalvebod. Støj i anlægsfasen – O-4, dateret 28. april 2023.
- [5] NIRAS: "Overhalingsspor, Kalvebod. Beregning af togtrafikstøj", dateret 9. maj 2023.
- [6] Københavns Kommune: "Bygge- og anlægsforskrift". December 2016.

Jan Boyesen
Formand AB Vildrose 1

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 03-11-2023
Sagsnr.: 2023-141444 og 2023-142579
Dokumentnr.: 2101501
Sagsbehandler: NTEI

Svar på henvendelse vedrørende høringssvar, partsstatus og klagevejledning

Trafikstyrelsen har den 28. oktober 2023 modtaget din henvendelse vedrørende partsstatus i forbindelse med en miljøscreening vedrørende ansøgning om vendespor og overhalingsspor ved Kalvebod.

Du anmoder i den forbindelse om præcisering af, hvorvidt Andelsboligforeningen AB Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose II og Grundejerforeningen Vildrose har partsstatus i sagen. Såfremt de nævnte foreninger ikke er tillagt partsstatus ønskes begrundelse samt klagevejledning. Yderligere ønskes en præcisering af formålet med den igangværende høring, samt kopi af det udsendte høringsbrev.

Vi forstår henvendelsen sådan, at der er et ønske om, at Trafikstyrelsen tillægger de nævnte foreninger partsstatus.

Om sagen og den igangværende høring

Trafikstyrelsen skal jf. jernbaneloven (LOV nr. 686 af 27/05/2015 som ændret ved lov nr. 658 af 08/06/2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love, som ændret ved lov nr. 434 af 16/03/2021 om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven træffer afgørelse om hvorvidt Sund & Bælts anmeldelse af overhalingsspor ved Kalvebod O-3 og vendespor og overhalingsspor ved Kalvebod O-4 forudsætter, at der udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering. I henhold til bekendtgørelsen § 17d stk. 3 skal Trafikstyrelsen forud for afgørelsen gennemføre en høring af berørte myndigheder, inden der træffes afgørelse efter stk. 1.



Med henblik på at oplyse sagen har Trafikstyrelsen desuden i overensstemmelse med styrelsens normale praksis offentliggjort høringen på styrelsens hjemmeside med henblik på at andre interessenter kan blive gjort opmærksomme på høringen og afgive eventuelle bemærkninger.

I tillæg hertil er der tillagt partsstatus til et begrænset antal parter. I sin vurdering af, hvilke personer og foreninger m.m. der har en væsentlig, individuel og retlig interesse i sagen, og som dermed skal tillægges partsstatus, har Trafikstyrelsen lagt vægt på, hvilke grundejere, der vurderes at være særligt støjbelastede af det skitserede projekt.

Det skal fremhæves, at styrelsen i sin sagsbehandling forholder sig til alle de miljøoplysninger, som styrelsen modtager uanset om det er fra bygherre, offentlige databaser, parter, naboer eller andre som måtte vælge at afgive høringssvar.

På baggrund af behandling af alle høringssvarene træffer Trafikstyrelsen afgørelse om hvorvidt det ansøgte projektet kan have væsentlige miljøpåvirkninger og dermed skal underkastes en miljøkonsekvensvurdering.

Partsstatus

Andelsboligforeningen AB Vildrose 1 er beliggende på matrikel nummer 547, grundejerforeningen Vildrose er beliggende på matrikel nummer 550 og grundejerforeningen Vildrose II er beliggende på matrikel nummer 549a.

De ovenstående matrikler er beliggende tæt ved eksisterende bane og anlægsarbejdet i forbindelse med projektet vil foregå i en tidsbegrænset periode. Der kan ifølge bilag 11 i materialet "Støj i anlægsfasen – Løsning O-4" forventes ekstern natstøj op til intervallet mellem 40-45 dB ved sporarbejde. Efter Trafikstyrelsens vurdering ligger dette indenfor det niveau, der periodevis må kunne forventes i forbindelse med driften af en eksisterende jernbane.

Trafikstyrelsen vurderer på den baggrund, at Andelsboligforeningen AB Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose II og Grundejerforeningen Vildrose ikke er individuel berørte af anlægsarbejdet og derfor ikke skal tillægges partsstatus i sagen.

Styrelsen har på baggrund af støjdata fra bilag 11 udpeget berørte parter i det ansøgte projekt. De berørte parter har via Digital Post modtaget et brev vedrørende, at de som grundejer får tilsendt relevante oplysninger i sagen og har mulighed for at afgive høringssvar inden sty-



relsen træffer afgørelse. Høringsbrevet der er tilsendt myndigheder og berørte parter har samme indhold, som i annonceringen på styrelsens hjemmeside¹.

Klagevejledning

Denne afgørelse kan påklages til Transportministeren, jf. Forvaltningslovens § 25. Du skal sende din klage til Trafikstyrelsen, som vil sende den videre til Transportministeriet, hvis indholdet af din klage ikke giver styrelsen anledning til at ændre sin afgørelse.

Med venlig hilsen

Nina Teilmann

Fuldmægtig

Trafikstyrelsen

¹ <https://www.trafikstyrelsen.dk/vvm-liste/2023/sep/sund-and-baelt-ansoeger-om-at-etablere-et-baneanlaeg-mellem-kalvebod-og-ny-ellebjerg>.





Overhalingsspor, Kalvebod

Beregning af togtrafikstøj

A/S Øresund

Dato: 09.05.2023

Rev.nr.	Dato	Beskrivelse
0	09.05.2023	Togstøj

Udarbejdet af
AES

Kontrolleret af
KGRL

Godkendt af
JBN

Indhold

1.	Indledning og formål.....	4
2.	Beskrivelse af området	4
3.	Støjvilkår	5
4.	Forudsætninger for støjberegning	6
4.1.	Refleksioner, vejrklasser og terræn	7
4.2.	Trafikoplysninger for togtrafik	7
5.	Resultater	8
6.	Konklusion.....	9
7.	Bibliografi	9
	Bilag 1 – Situationsplan – O-2.....	11
	Bilag 2 – Situationsplan – O-3.....	12
	Bilag 3 – Situationsplan – O-4.....	13
	Bilag 4 – Støjkort – O-2	14
	Bilag 5 – Støjkort – O-3	15
	Bilag 6 – Støjkort – O-4	16
	Bilag 7 – Støjkort, Maks værdi – O-2	17
	Bilag 8 – Støjkort, Maks værdi – O-3	18
	Bilag 9 – Støjkort, Maks værdi – O-4.....	19
	Bilag 10 - 3D overblik – O-2	20
	Bilag 11 - 3D overblik – O-3	21
	Bilag 12 - 3D overblik – O-4	22

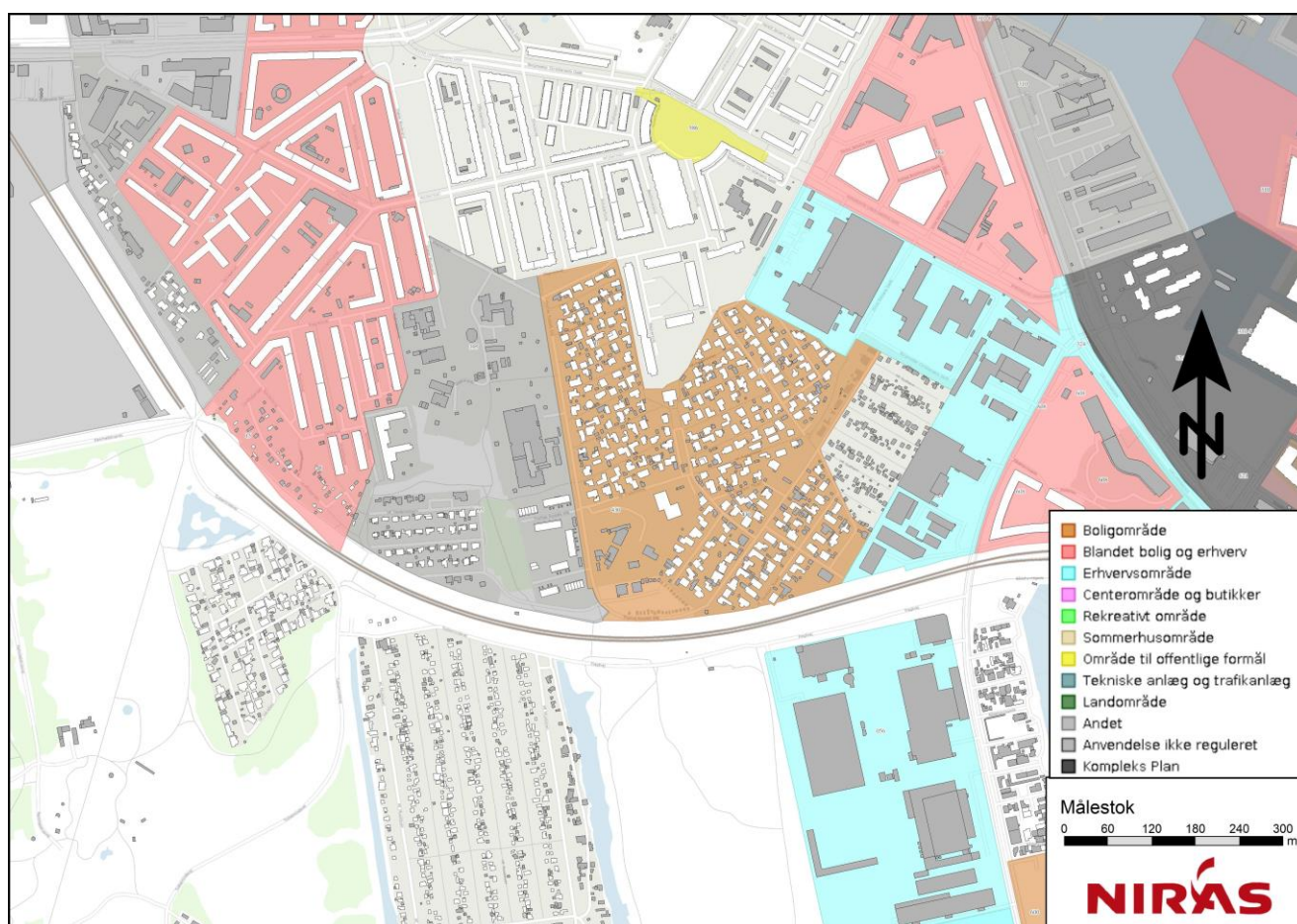
1. Indledning og formål

I forbindelse med den planlagte etablering af et overhalingsspor ved Kalvebod har NIRAS udført beregninger af den forventede togstøj, efter overhalingssporet tages i brug. Ud over de tre løsninger, adskiller situationerne sig også ved, at jordvolden på begge sider af banen fjernes for O-2, mens den fjernes på sydlig side af banen for O-3 og O-4. Voldene er fjernet ved at klippe de pågældende koter væk fra den anvendte terrænfiler. En 3D oversigt over de forskellige terrænfiler kan ses i *Bilag 10*, *Bilag 11* og *Bilag 12*.

Formålet med beregningerne er at undersøge, om Miljøstyrelsens anbefalede grænseværdier for togstøj kan overholdes, eller om der er behov for støjfaskærmning.

2. Beskrivelse af området

Området omkring det planlagte vendespor ligger i den østlige del af Tårnby umiddelbart nordvest for Københavns lufthavn.



Figur 2.1 Viser vedtagne lokalplaner i området omkring det planlagte overhalingsspor

Som det kan ses i Figur 2.1 befinder der sig både enkeltboliger og etageejendomme/lejligheder på den nordlige side af sporet, samt mange kolonihavehuse på begge sider.

3. Støjvilkår

Der er for beregningerne taget udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner" (Miljøstyrelsen, 1997).

De vejledende grænseværdier er angivet i *Tabel 3.1*.

Tabel 3.1: Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for togtrafikstøj.

Områdetype	Grænseværdier, $L_{den} \leq$	Togstøj
Rekreative områder i det åbne land (sommerhusområder, grønne områder, campingpladser)		59 dB
Rekreative områder i eller nær byområder (parker, kolonihaver, nyttehaver, turistcampingpladser)		64 dB
Boligområder (boligbebyggelse, daginstitutioner m.v., udendørs opholdsarealer)		64 dB
Offentlige formål (hospitaller, uddannelsesinstitutioner, skoler)		64 dB
Liberale erhverv m.v. (hoteller, kontorer m.v.)		69 dB

Derudover er der i Miljøstyrelsens vejledning (Miljøstyrelsen, 1997) angivet en vejledende grænseværdi for maksimalniveauet fra jernbanen er $L_{p,max} \leq 85$ dB(A) på den mest støjbelastede facade. Dette gælder kun for boliger.

Støjgrænserne gælder for "frit felt", dvs. uden indregning af lydrefleksion fra boligens egen facade.

L_{den} er en døgnvægtet middelværdi af støjen. Ved bestemmelse af L_{den} vægtes støjen fra trafikken om aftenen og om natten mere end støjen om dagen. Således tillægges støjen om aftenen +5 dB for perioden kl. 19-22 og +10 dB for natperioden kl. 22-07.

Da der er flere områder, i forlængelse med *Figur 2.1*, som er udlagt eller anvendt som boligområder og kolonihaver, tages der udgangspunkt i, at grænseværdien på $L_{den} \leq 64$ dB overholdes på udendørs opholdsarealer og facader.

4. Forudsætninger for støjberegning

Der er regnet på tre separate scenarier (se *Tabel 4.1*). Alle scenarier er beregnet med trafikdata fra opgørelsen for 2032, for strækningen TIB11, Ny Ellebjerg - Kalvebod, præsenteret i Trafikstyrelsens *Trafikdata til grundlag for støjberegninger* (Trafikstyrelsen, 2021).

Tabel 4.1 viser en oversigt over de tre beregnede scenarier

Scenarie	Beskrivelse	Trafikfordeling	Regulering af terræn	Bilag
O-2	Der etableres to overhalingsspor, et på den nordlige og et på den sydlige side af den nuværende linjeføring	Godstog anvender de nye sideliggende spor. Passagertog anvender eksisterende spor.	Den eksisterende støjvold fjernes på begge sider af banegraven	Bilag 1
O-3	Der etableres et centralt beliggende overhalingsspor	Godstog anvender de yderste spor. Passagertog anvender midterste spor i begge retninger.	Den eksisterende støjvold fjernes langs den sydlige side af banegraven	Bilag 2
O-4	Der etableres to nye overhalingsspor syd for den eksisterende linjeføring	Godstog anvender de to midterste spor. Passagertog anvender de to yderste spor.	Den eksisterende støjvold fjernes langs den sydlige side af banegraven	Bilag 3

Beregningerne er gennemført i henhold til beregningsmodellen Nord2000 og Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner" (Miljøstyrelsen, 1997) med tillæg fra juli 2007. Beregningerne er lavet i beregningsprogrammet SoundPLAN ver. 8.2 (update 23-02-2023).

Til beregningerne er der opbygget en 3D-støjmodel af området på baggrund af digitale kort med højdekurver fra Dataforsyningen. Disse data indeholder yderligere bygningsgeometri og den eksisterende linjeføring af jernbanen.

Beregningerne af støjkonturer medtager alle refleksioner, inkl. refleksionen i egen facade, og de skal derfor betragtes som vejledende. Dette kan også betyde, at støjkonturer og eventuelle punktberegninger viser forskellige resultater tæt ved bygningsfacader.

I forlængelse med Referencelaboratoriets seneste orientering nr. 54 (Miljøstyrelsens Referencelaboratorium for Støjmålinger, 2023) er kildestyrker for tog på den beregnede strækning baseret på kørsel på velvedligeholdte spor, efter Banedanmarks anvisninger. Overordnet resulterer dette i en lavere kildestyrke for støjberegningerne, relativt til de tidligere anvendte. Grunden hertil er en højere standard for vedligehold på Banedanmarks strækninger, der sikrer en lavere ruhed på skinnerne, og dermed mindre støj.

For beregningerne af støjens maksimalværdi ($L_{\max}$) er der omkring sporskifter (35 m på hver side) for godstogstrafikken, som giver de højeste maksimale støjniveauer, adderet en korrektionsværdi på 5 dB til kildestyrken for velvedligeholdte spor, som beskrevet i Referencelaboratoriets orientering nr. 54 (Miljøstyrelsens Referencelaboratorium for Støjmålinger, 2023). For beregning af L_{den} er der omkring sporskifter anvendt kildestyrke for ikke velvedligeholdte skinner (alle togtyper), som beskrevet i orienteringen.

Der er foretaget beregninger af togstøj 1,5 m over terræn.

4.1. Refleksioner, vejrklasser og terræn

Der er regnet med 3 refleksioner og 4 vejrklasser. Terrænunderlag er bestemt ud fra luftfoto fra 2020. Veje og større asfalterede områder er regnet akustisk hårde (type G, jf. Nord2000), mens alt andet er regnet akustisk blødt (type D jf. Nord2000). Der er desuden regnet med afskærmning og refleksioner fra bebyggelser, hvor refleksionstab i facaderne er sat til 1 dB.

4.2. Trafikoplysninger for togtrafik

Til beregningen af togstøj er der anvendt trafikdata for 2032 fra "Trafikdata til grundlag for støjeregninger – opgørelse for den statslige jernbane 2019 - 2032", Trafikstyrelsen 2021 (Trafikstyrelsen, 2021).

På den pågældende jernbanestrækning, TIB 11 mellem Ny Ellebjerg og Kalvebod, planlægges overhalingsspor. I beregningsscenarierne er jernbanetrafikken fordelt imellem de forskellige spor, som opsummeret i Tabel 4.1.

Strækningen er forudsat elektrificeret, så alle tog på strækningen anses for at være el-trukne.

Maksimalværdiberegningerne er gjort for godstog, da disse giver anledning til de højeste støjniveauer på strækningen. Maksimalværdiberegningerne tager udgangspunkt i en længde på 560 meter jf. Orientering nr. 54 (Miljøstyrelsens Referencelaboratorium for Støjmålinger, 2023) og en hastighed på 100 km/t, som er den forventede maksimale hastighed for godstog på strækningen.

De anvendte trafiktal er vist i Tabel 4.2.

Tabel 4.2 Anvendte trafiktal for jernbanen angivet som akkumuleret toglængde i meter pr. årsmiddeldøgn i begge retninger samt den vægtede hastighed for hver togtype i 2032 (Trafikstyrelsen, 2021).

Togtype	Akkumuleret toglængde [m]			Vægtet hastighed, V_{res} [km/t]
	Dag (07-19)	Aften (19-22)	Nat (22-07)	
Moderne togsæt (IC/RE)	4.600	400	600	92
Godstog	16.200	4.100	12.700	92

Hastighederne vist i tabel 4.1 er udledt på baggrund af følgende formel, som specificeret i Miljøstyrelsens vejledning nr. 50. (Miljøstyrelsen, 2015)

$$V_{res} = ((1 - p) * V_{max}^3 + P * V_{kpl}^3)^{1/3}$$

Hvor V_{res} er den vægtede hastighed, p er andelen af tog, der antages at køre køreplansmæssigt (som standard antages 85%), V_{max} er maksimalhastigheden på den givne strækning (100 km/t for denne strækning for alle togtyper) og V_{kpl} er køreplanshastigheden, i dette tilfælde defineret som 90% af maksimalhastigheden (90 km/t i dette tilfælde for alle togtyper) for den givne togtype.

Fordelingen af togtyper i hvert beregningsscenarie, på henholdsvis de nye og eksisterende spor, er opsummeret i Tabel 4.1.

5. Resultater

Beregningsresultaterne for togtrafikstøj er vist på støjkortene i Bilag 4 - Bilag 6 for L_{den} , hvor rød, lilla og blå farver angiver, hvor støjgrænsen for boliger på 64 dB er overskredet, og gule, grønne og orange farver angiver, hvor støjgrænsen er overholdt.

Beregningsresultaterne for togtrafikstøj er vist på støjkortene i Bilag 7 - Bilag 9 for støjens maksimalværdi, L_{max} , hvor rød farve angiver, hvor støjgrænsen for boliger på L_{max} : 85 dB er overskredet og gul farve angiver, hvor støjgrænsen er overholdt.

Da Miljøstyrelsens grænseværdier gælder støjens "frit felts værdi", og beregningerne af støjkort inkluderer alle refleksioner fra alle facader, vil støjkortene have en tendens til at overvurdere støjniveauet i områder nær bygningsfacader.

Da støjkortene indikerede overskridelser af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for togstøj, ($L_{den} \leq 64$ dB(A)) i alle beregningsscenarier, ved HF. Havebyen Mozart 65 og 67, blev der udført et sæt supplerende facadestøjberegninger. Placeringen af de anvendte beregningspunkter kan ses i Bilag 1.

Facadestøjberegningerne medtager, i modsætning til støjkortene, ikke facadernes egne refleksioner, og kan dermed direkte sammenlignes med Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for togstøj.

Resultaterne af de supplerende facadestøjberegninger, for henholdsvis HF. Havebyen Mozart 65 og 67, kan i Tabel 5.1.

Tabel 5.1 Resultater for de supplerende udæmpede facadestøjberegninger

Beregningspunkt	Adresse	Facade	Etage	Løsningsforslag, L_r [dB(A)]			Vilkår, $L_{den} \leq$ [dB(A)]
				O-2	O-3	O-4	
01	HF. Havebyen Mozart 65	Sydvest	Stuen	62	59	63	64
			1.	66	66	69	
02		Sydøst	Stuen	62	59	62	
			1.	66	66	69	
03	HF. Havebyen Mozart 67	Sydvest	Stuen	62	60	62	
04		Sydøst		62	61	62	

Da facadestøjberegningerne viser overskridelser af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier på de sydvendte facader af HF. Havebyen Mozart 65, 1. etage, blev et nyt sæt beregninger foretaget inklusiv en støjskærm placeret i skel, som vist i Bilag 1.

Skærmen er i alle scenarier placeret med en bundkote i 3 m. I løsningsforslag O-2 er skærmen 3 m høj, i O-3 er den 3,25 m høj og i O-4 er den 3,7 m høj.

Resultaterne af disse beregninger kan ses i Tabel 5.2.

Tabel 5.2 Resultater for de supplerende dæmpede facadestøjberegninger (inkl. støjskærm).

Beregningspunkt	Adresse	Facade	Etage	Løsningsforslag, L _r [dB(A)]			Vilkår, L _{den} ≤ [dB(A)]
				O-2	O-3	O-4	
01	HF. Havebyen Mozart 65	Sydvest	Stuen	52	52	53	64
			1.	63	63	63	
02		Sydøst	Stuen	52	52	53	
			1.	64	64	64	
03	HF. Havebyen Mozart 67	Sydvest	Stuen	62	60	62	
04		Sydøst		62	61	62	

6. Konklusion

Det kan konkluderes, at den vejledende støjgrænse for boliger (L_{den}: 64 dB(A)) overholdes på alle udearealer og facader i alle scenarier, bortset fra ved Hf. Havebyen Mozart 67, 1. etage.

På støjkort i bilag indikerer beregningerne mulige overskridelser ved HF. Havebyen Mozart 65. Overskridelserne, som de ser ud på støjkort i 1,5 m højde, tilskrives dog i forlængelse med de supplerende facadestøjberegninger, refleksioner fra bygningens egne facade, og kan dermed ikke holdes direkte op mod Miljøstyrelsens grænseværdier.

Facadestøjberegningerne viser overskridelser af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier på 1. etage af HF. Havebyen Mozart 65 i alle scenarier. De største overskridelser ses i scenarie O-4, hvilket tilskrives det høje antal planlagte skiftespor i umiddelbar nærhed med denne adresse.

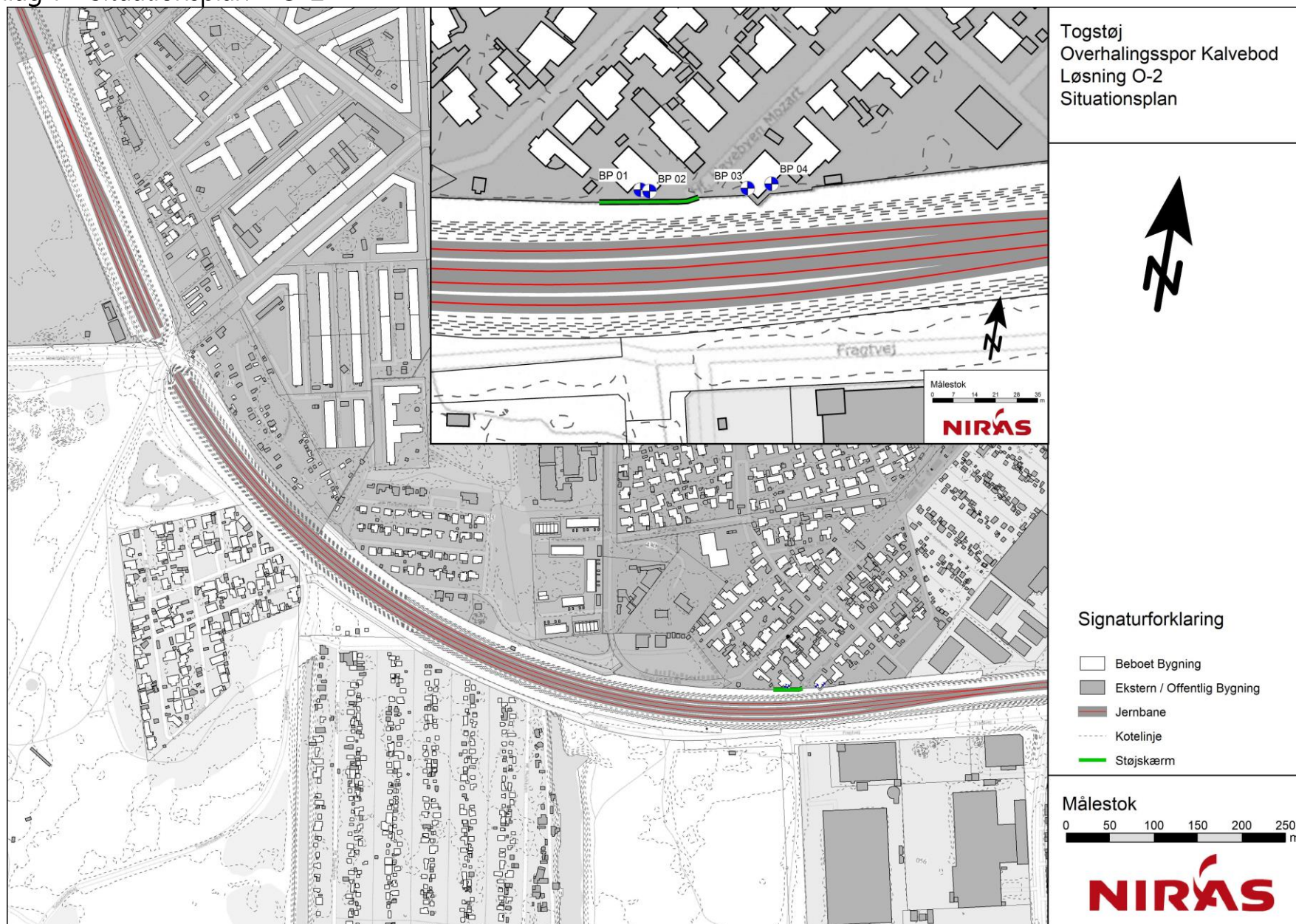
En støjskærm placeret langs skel ned mod banegraven som vist i *Bilag 1*, *Bilag 2* og *Bilag 3*, med dimensioner som opsummeret i resultatafsnittet, vurderes effektivt at kunne reducere togstøjen i det bagvedliggende område.

Det kan konkluderes, at den vejledende støjgrænse for støjens maksimalværdi (L_{max}: 85 dB(A)) overholdes på alle facader i alle scenarier.

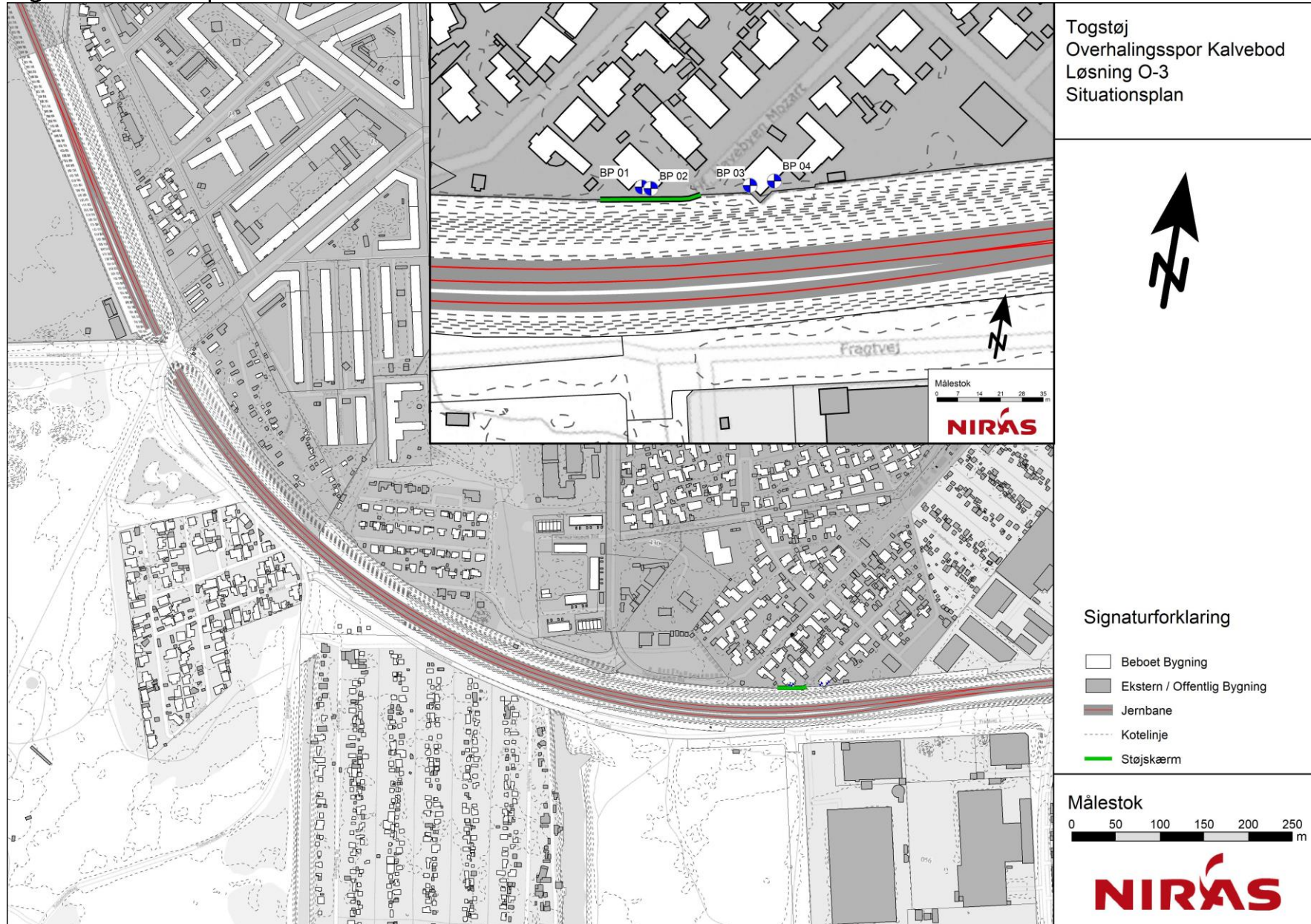
7. Bibliografi

- Miljøstyrelsen. (1997). *Støj og vibrationer fra jernbaner, nr 1*. Miljø- og Energiministeriet.
- Miljøstyrelsen. (2007). *Vejledning nr 4, Støj fra veje*. Miljøstyrelsen.
- Miljøstyrelsen. (2015). *Orientering fra Miljøstyrelsens Referenvelaboratorium for støjmålinger, Togstøj ved stationer, Orientering nr. 50*. Miljøstyrelsens Referenvelaboratorium for støjmålinger.
- Miljøstyrelsens Referenvelaboratorium for Støjmålinger. (2023). *Kildestyrker til Nord2000 for tog på vel vedligeholdte spor - Orientering nr. 54*. Hørsholm: Miljøstyrelsens Referenvelaboratorium for Støjmålinger.
- Trafikstyrelsen. (2021). *Trafikdata til grundlag for støjberegninger - opgørelse for den statslige jernbane 2019 og 2032*. Carsten Niebuhrs Gade 43: Trafikstyrelsen.

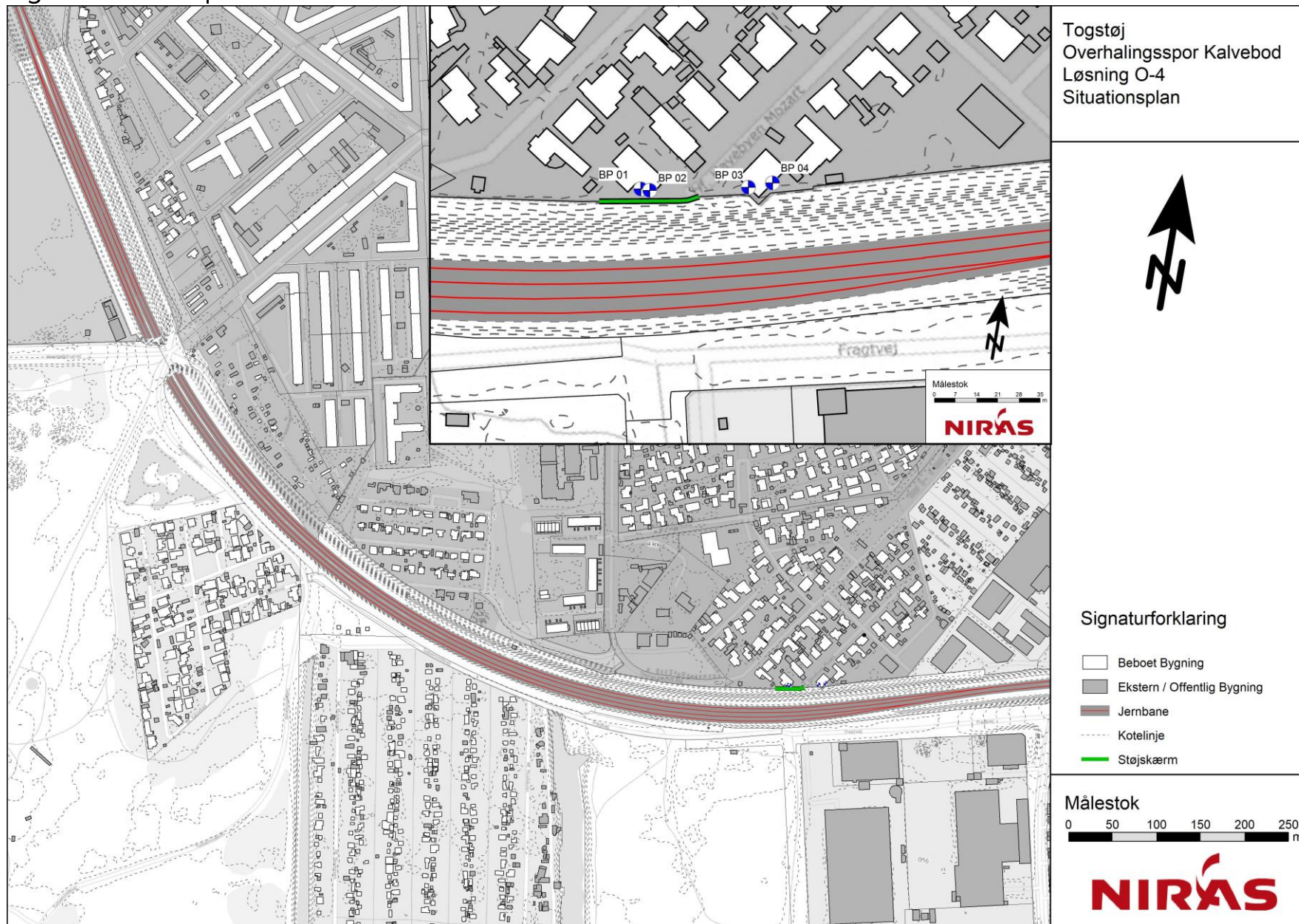
Bilag 1 – Situationsplan – O-2



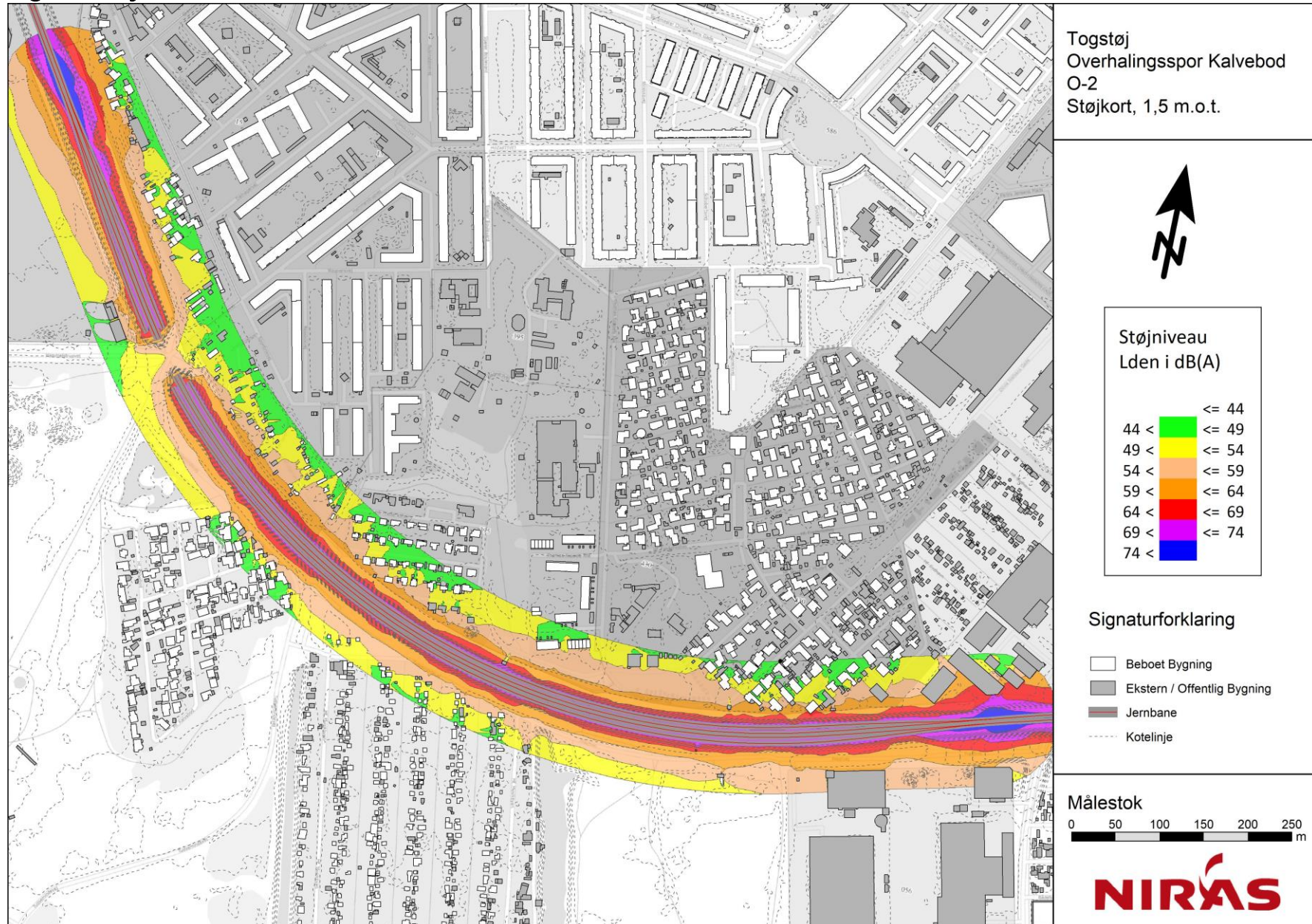
Bilag 2 – Situationsplan – O-3



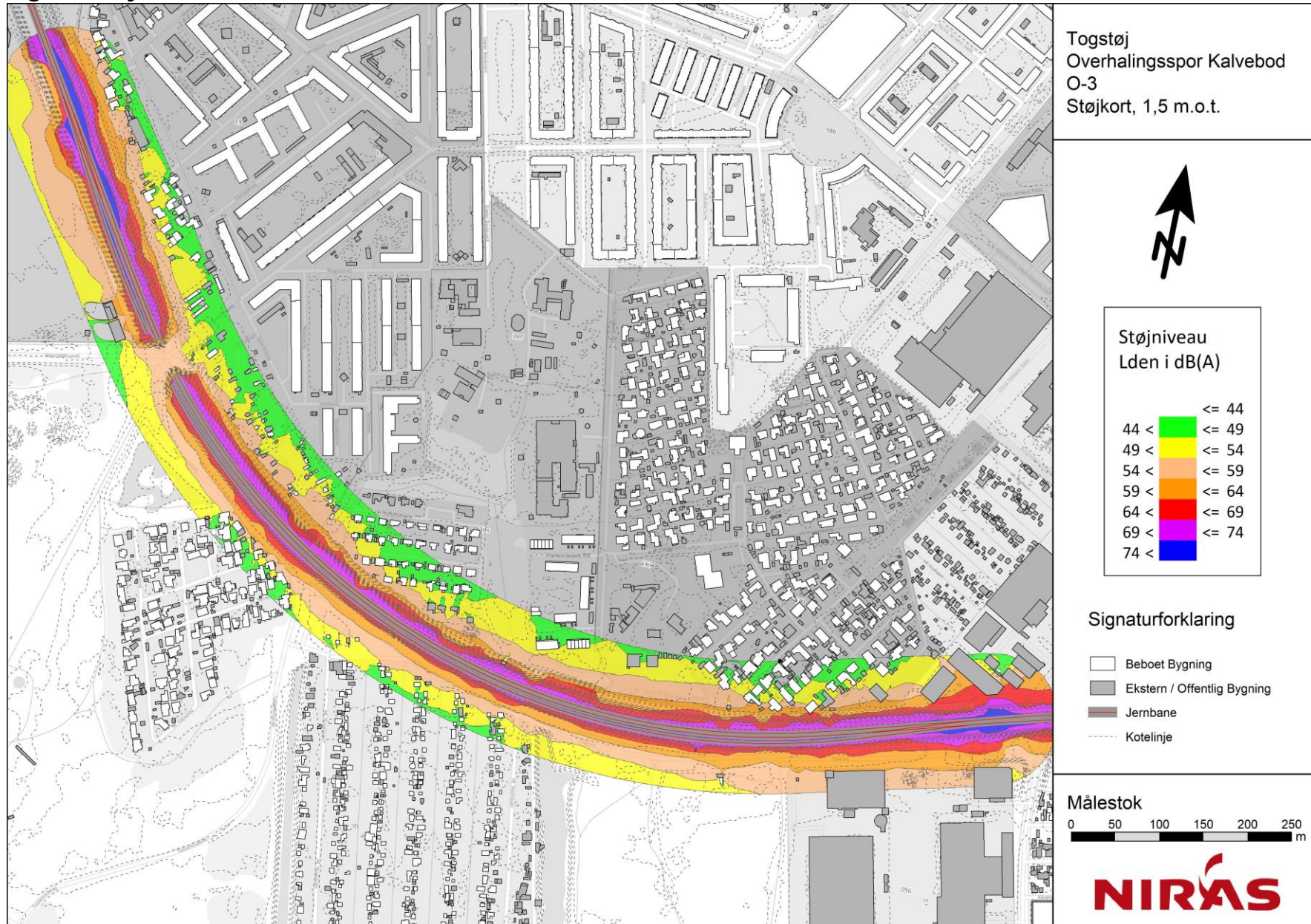
Bilag 3 – Situationsplan – O-4



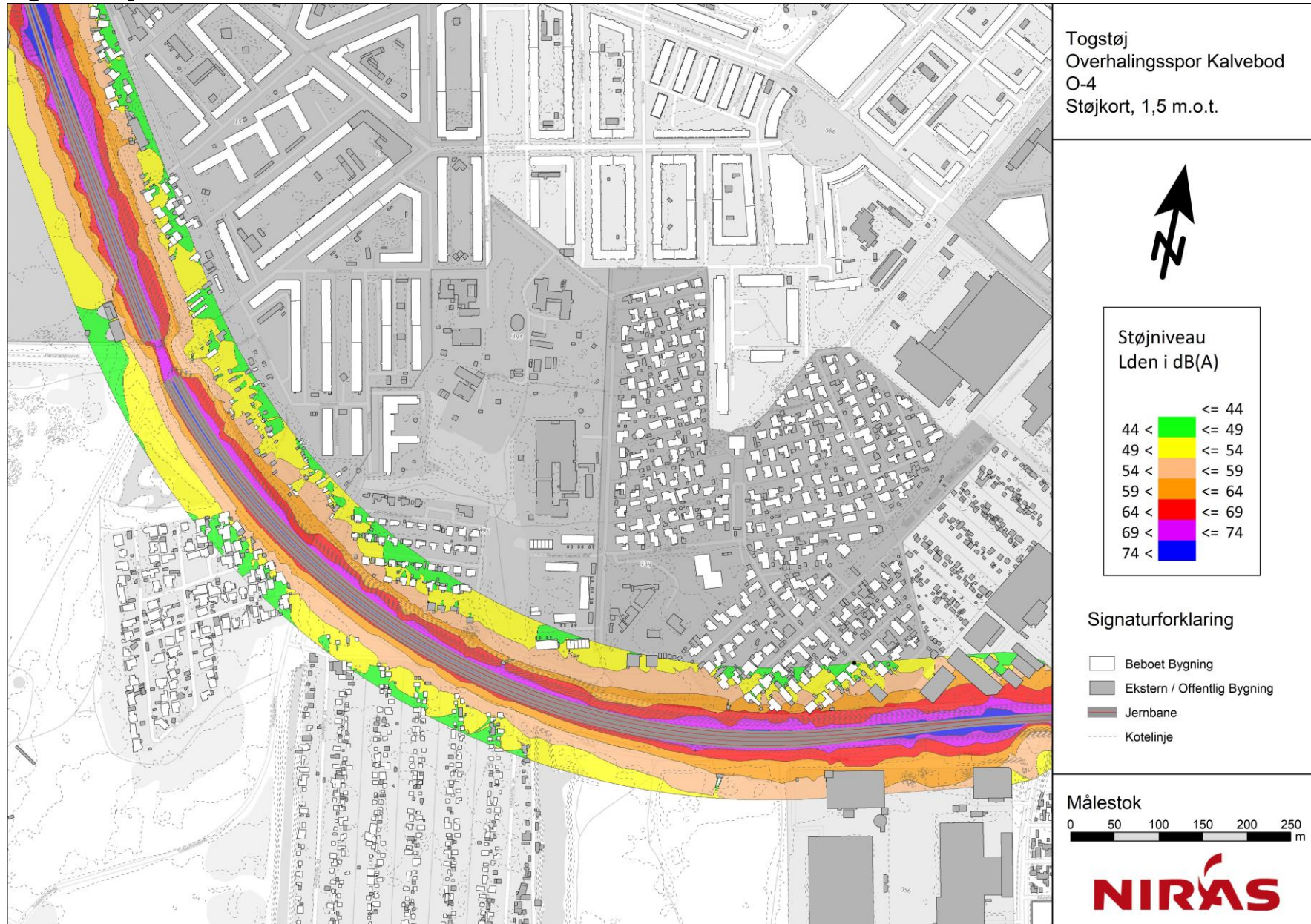
Bilag 4 – Støj kort – O-2



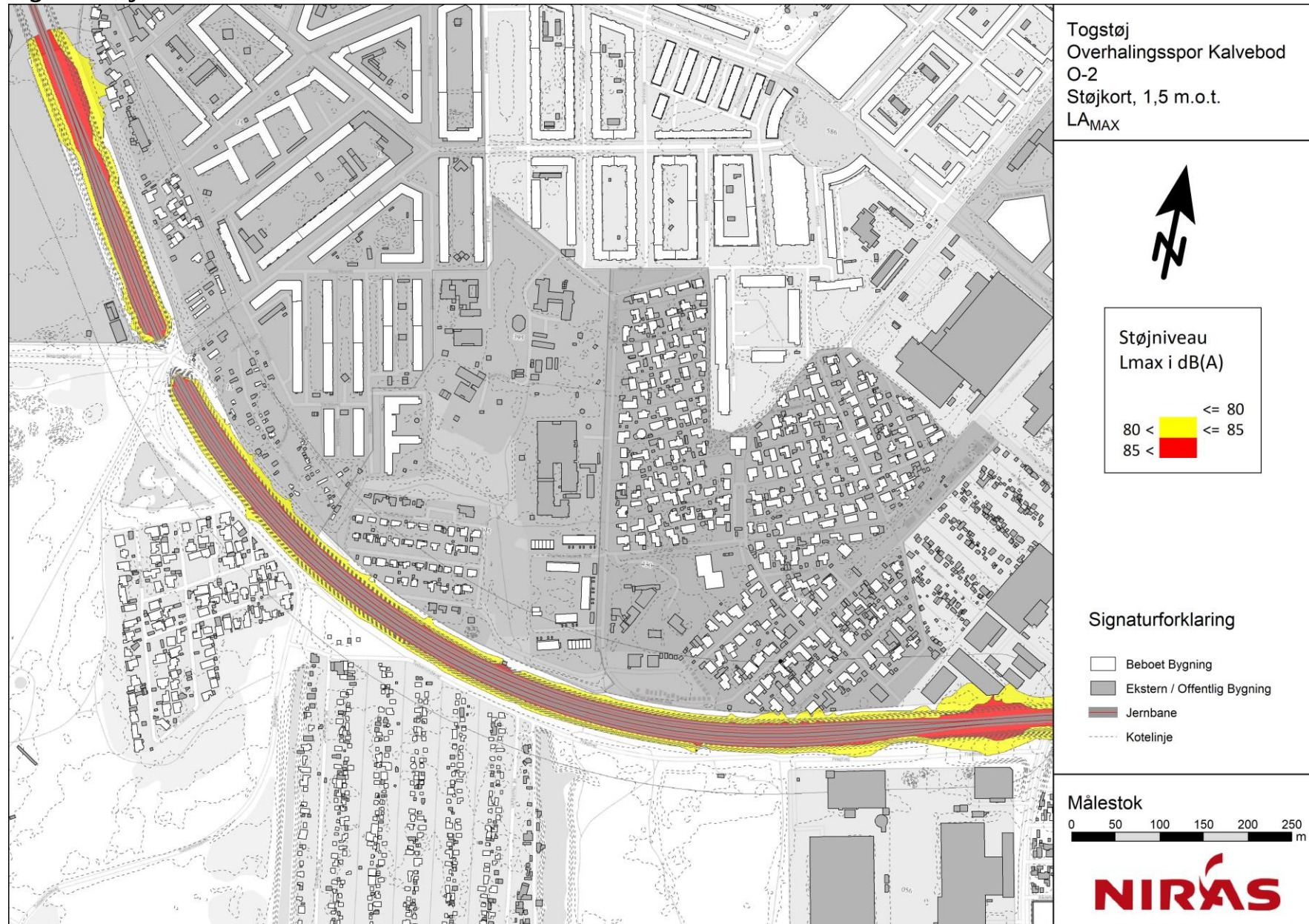
Bilag 5 – Støj kort – O-3



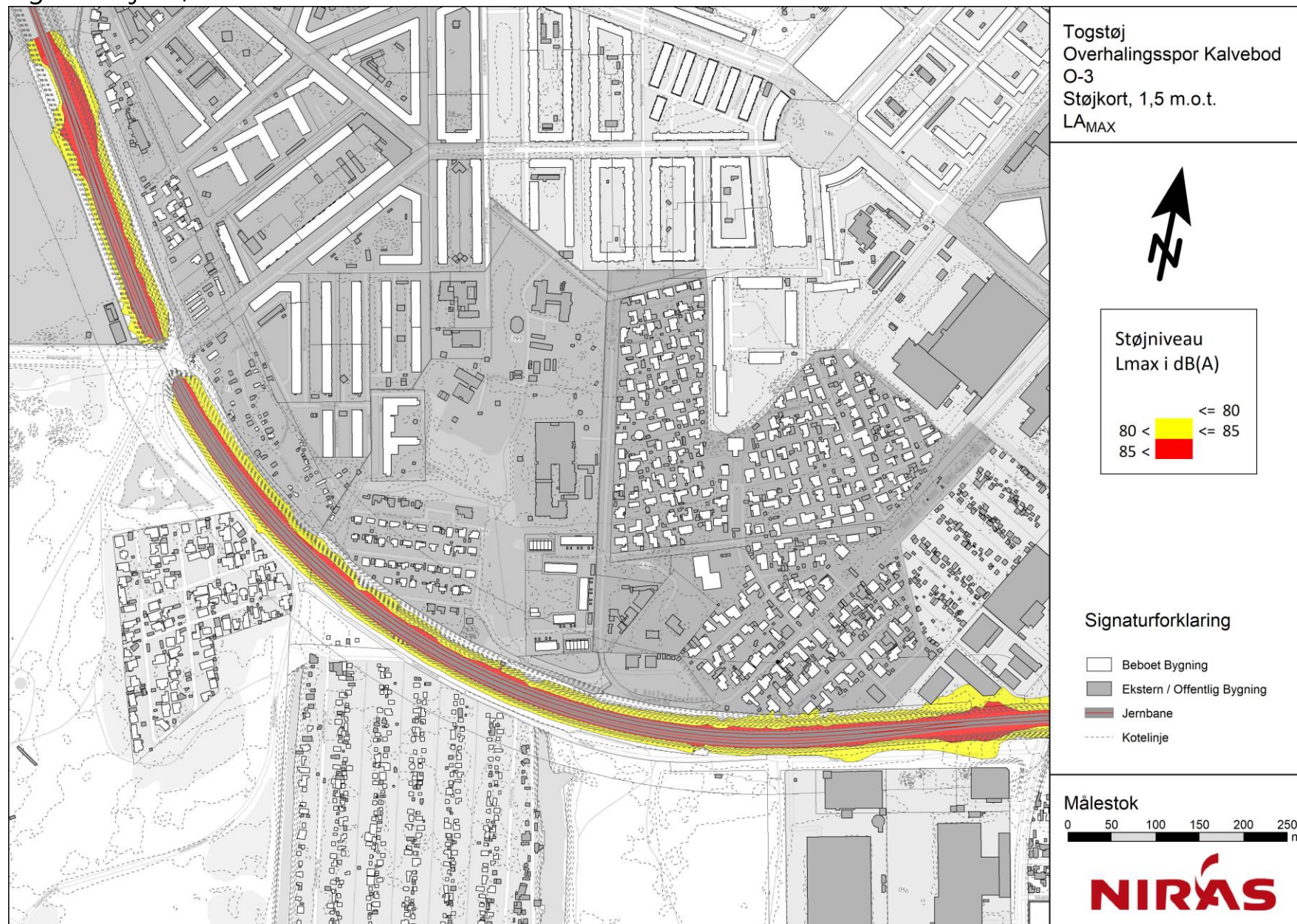
Bilag 6 – Støj kort – O-4



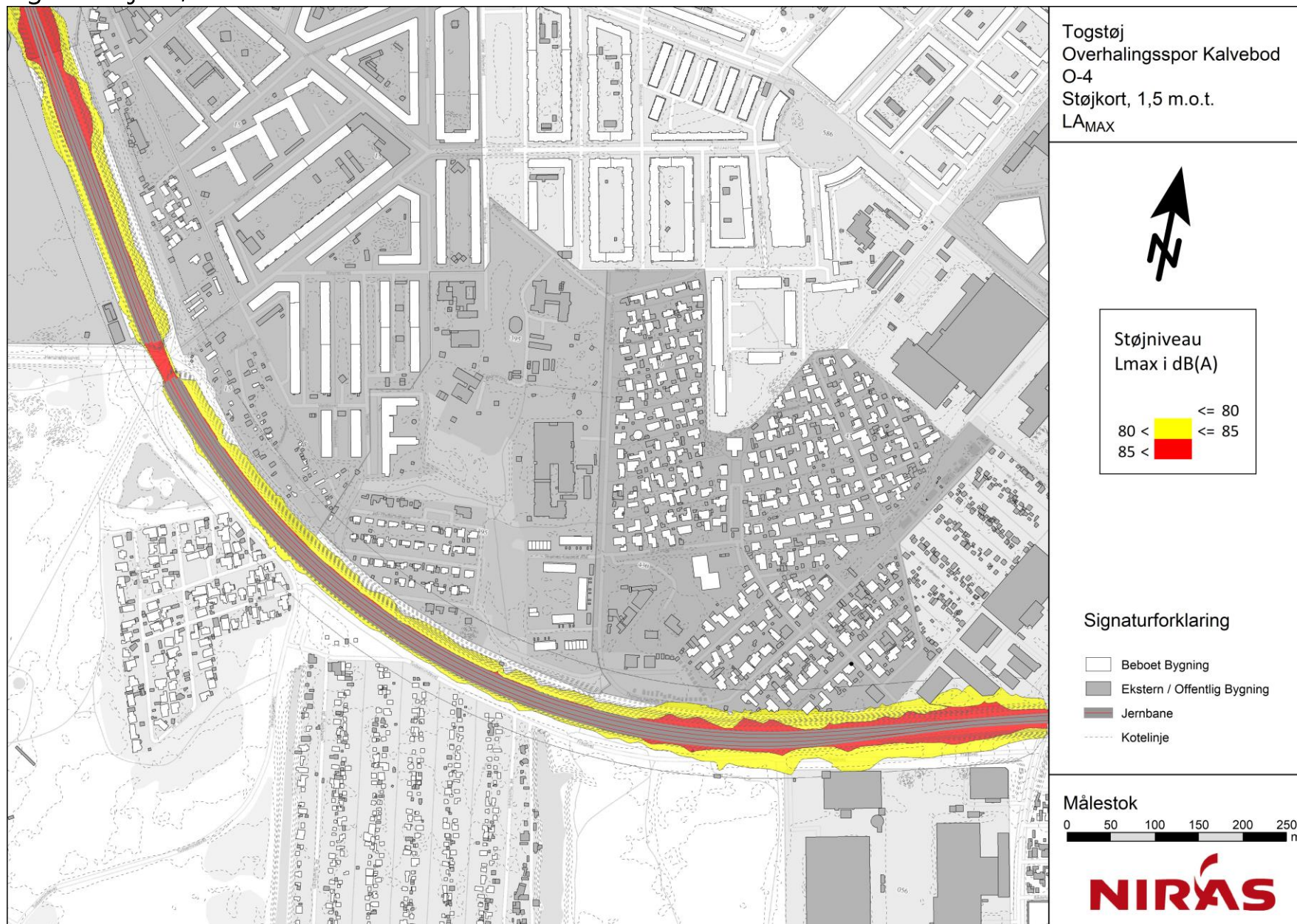
Bilag 7 – Støjkort, Maks værdi – O-2



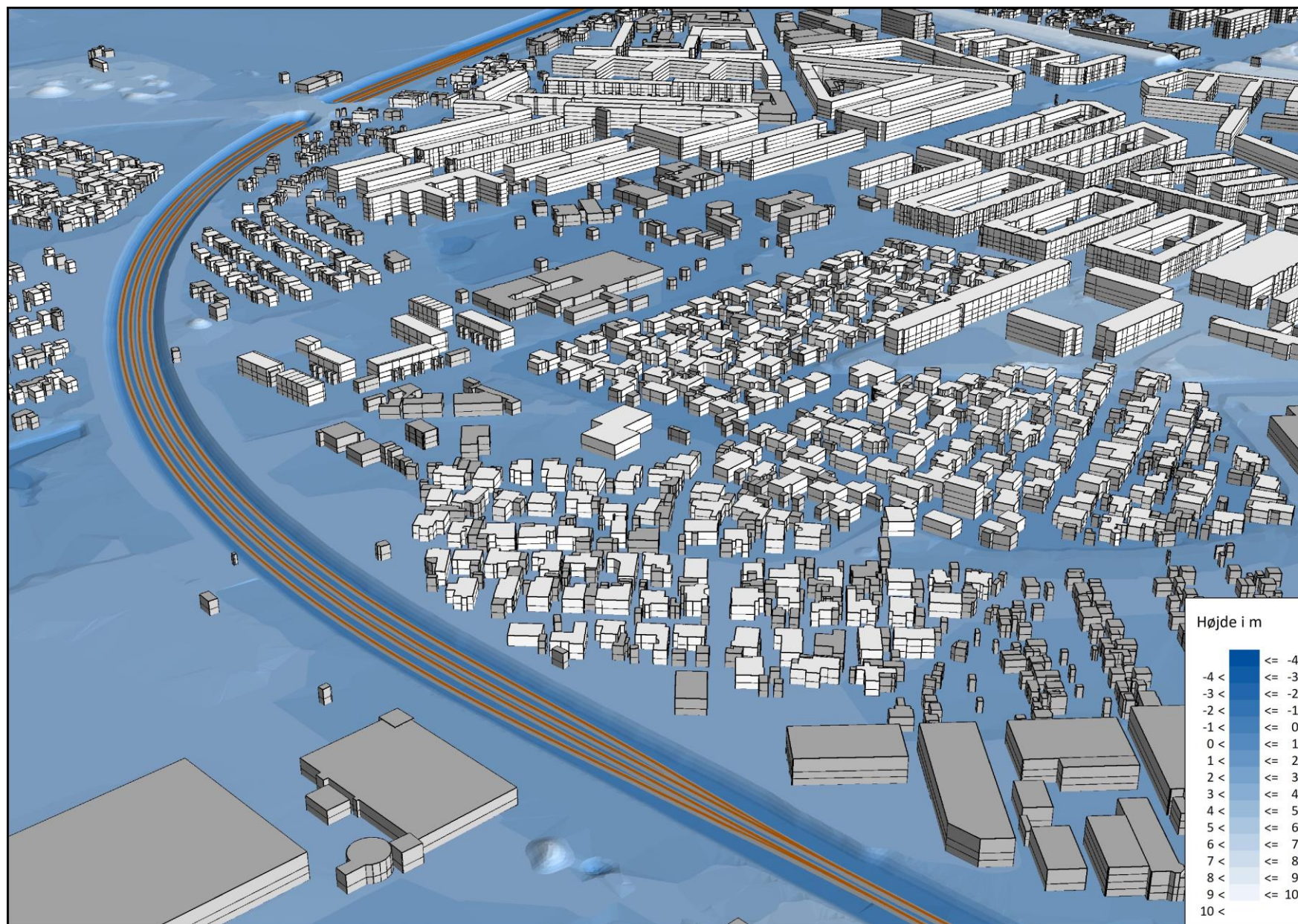
Bilag 8 – Støjkort, Maks værdi – O-3



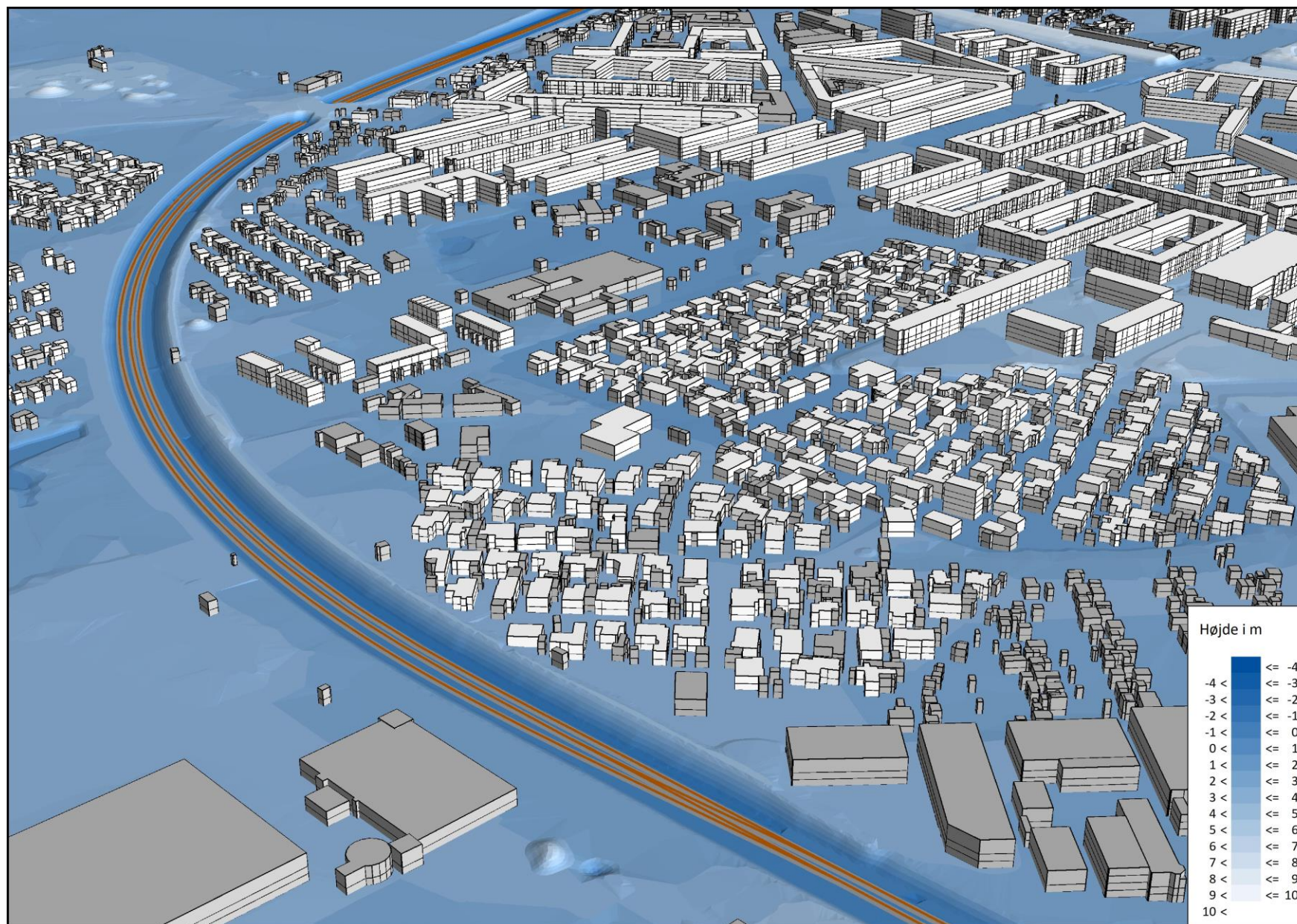
Bilag 9 – Støjkart, Maks værdi – O-4



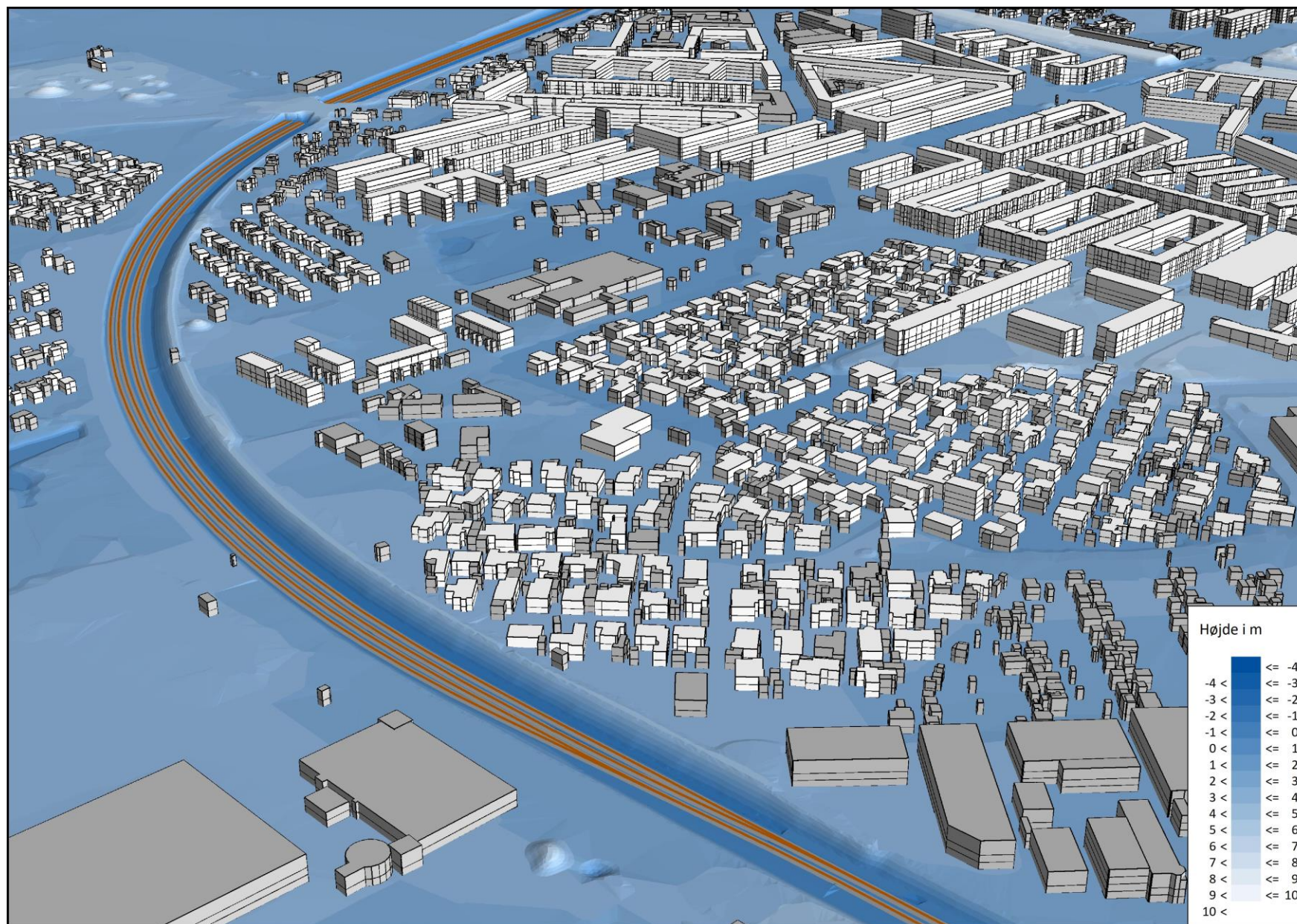
Bilag 10 - 3D overblik – O-2



Bilag 11 - 3D overblik – O-3



Bilag 12 - 3D overblik – O-4



Jan Boyesen

Fra: Ida Thorup Sinding <idts@SBF.DK>
Sendt: fredag, november 3, 2023 12:49
Til: Jan Boyesen
Emne: Orientering om politisk beslutning om overhalingsspor ved Kalvebod og høring af lovforslag

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Kategorier: Privat

Kære Vildrose 1 & 2

Med dette brev vil vi gerne fortælle at;

- det er politisk besluttet at arbejde videre med et ekstra overhalingsspor ved Kalvebod
- der er i øjeblikket en høring i gang om der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering af projektet
- der kommer snart et lovforslag i høring, som giver Sund & Bælt mulighed for at arbejde videre med projektet
- der kommer yderligere information og lejlighed til at blive hørt og komme med kommentarer og input til projektet

Ovenstående punkter er uddybet i det følgende:

På et møde i Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 blev der den 25. oktober truffet politisk beslutning om at arbejde videre med overhalingssporet ved Kalvebod, så man kan øge kapaciteten på banestrækningen mellem Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn.

På mødet besluttede forligspartierne sig for en løsning, hvor der anlægges et overhalingsspor ved Kalvebod, som samtidig er forberedt til en udvidelse med et ekstra overhalingsspor. Løsningen er en mellemting mellem to projektforslag – ”O3” og ”O4” – som man kan læse yderligere om i det materiale, der var i høring om projektet.

Høring af pligt til miljøkonsekvensvurdering

Der er foretaget høring af, hvorvidt projektet er underlagt MKV-pligt. Det vil sige, om projektet er så indgribende, at der skal udarbejdes en Miljøkonsekvensvurdering (MKV) – tidligere kaldet en VVM.

Det er Trafikstyrelsen, der træffer afgørelsen om, hvorvidt der skal gennemføres en MKV eller ej.

Hvis Trafikstyrelsen på baggrund af en gennemgang af vurderingen og høringssvarene når frem til, at der skal gennemføres en MKV, vil der komme yderligere høringer af projektet herunder en idéfase, hvor alle interesserede igen får lejlighed til at komme med input til projektet, og hvordan det bedst kan realiseres.

Hvis Trafikstyrelsen beslutter, at der *ikke* er behov for en MKV, vil der fortsat være høringspligt af berørte parter i forbindelse med projektets gennemførelse.

To projekter i samme lovforslag

Overhalingssporet indgår også i et lovforslag, som Transportministeriet om kort tid sender i høring, inden Folketinget skal tage stilling til det. Lovforslaget hedder ”Forslag til Lov om opgradering af Øresundsbanen” og udgør også rammen for den kommende udvidelse af Københavns Lufthavn Station, der ligesom overhalingsspor skal gennemføres for at sikre mere kapacitet på Øresundsbanen.

Lovforslaget giver bemyndigelser til det videre arbejde

Lovforslaget forventes efter høringsfasen at blive behandlet i Folketinget i første kvartal af 2024, og hvis det herefter bliver vedtaget, vil det give Sund & Bælt en række bemyndigelser til det videre arbejde med overhalingssporet. Bemyndigelserne inkluderer mulighed for fx. at kompensere berørte borgere og virksomheder for evt. støjgener mv.

og ekspropriere I arbejdsarealer mv. i forbindelse med anlæg af overhalingsspor. Det forventes ikke, at projektet skaber behov for permanent at inddrage arealer, der bruges til beboelse eller kolonihaver.

Selv om lovforslaget bliver vedtaget, ændrer det ikke på, at det fortsat vil være et krav at få indhentet tilladelser til fx omlægning af trafik, inddragelse af arbejdsarealer og lignende. Lovforslaget ændrer heller ikke på, at der i den forbindelse også er høringspligt af berørte parter, så væsentlige aspekter og input kan blive behandlet, før der foreligger et endeligt projekt, som kan igangsættes. Det er forventningen, at forberedende arbejder for alvor vil kunne begynde i 2025.

Tilbud om møde

Hvis du har synspunkter i forhold til lovforslaget om baneprojekterne, er der mulighed for at fremsende et nyt eller samme høringssvar, som det du måske har udarbejdet til høringen om miljøscreeningen.

Hvis det har jeres interesse, kommer vi også gerne forbi igen i jeres foreninger til et møde – i første omgang med bestyrelsen for at uddybe ovenstående. Når resultaterne af høringerne foreligger, vil vi derudover gennemføre et større orienteringsmøde for alle interesserede beboere i Sydhavnen.

I må meget gerne vende tilbage, hvis et møde har interesse, og har I særlige ønsker med hensyn til dato og tid, hører jeg også meget gerne om det.

Læs Transportministeriets pressemeddelelse om den politiske beslutning for overhalingssporet her:

<https://www.trm.dk/nyheder/2023/nyt-overhalingsspor-ved-kalvebod>

Læs materialet fra høringen af MKV-pligt på Trafikstyrelsens hjemmeside: <https://www.trafikstyrelsen.dk/vvm-liste/2023/sep/sund-and-baelt-ansoeger-om-at-etablere-et-baneanlaeg-mellem-kalvebod-og-ny-ellebjerg>

Venlig hilsen

Ida Thorup Sinding

Dialogkonsulent

Dir.tlf. +45 33 43 44 66

Mobil +45 28 12 12 30

Sund & Bælt Holding A/S

Vester Søgade 10 Tel + 45 33 93 52 00 www.sundogbaelt.dk

1601 København V Fax + 45 33 93 10 25 www.storebaelt.dk

Sund & Bælts vigtigste opgave er at gøre det nemmere at være rejsende. Mere end 250.000 kunder benytter hver dag Sund & Bælts trafik anlæg, dvs. Storebæltsforbindelsen, Øresundsmotorvejen og Øresundsbanen med tilhørende stationer samt havnene i Odden, Ebeltoft, Spodsbjerg og Tårs. Sund & Bælt er et statsejet aktieselskab, der også gennemfører projekteringsarbejdet for en fast forbindelse over Femern Bælt med de tilhørende danske landanlæg. Koncernen ejer ligeledes Brobizz A/S, som tilbyder samlet elektronisk afregning for kørsel på betalingsveje i Skandinavien og Østrig.

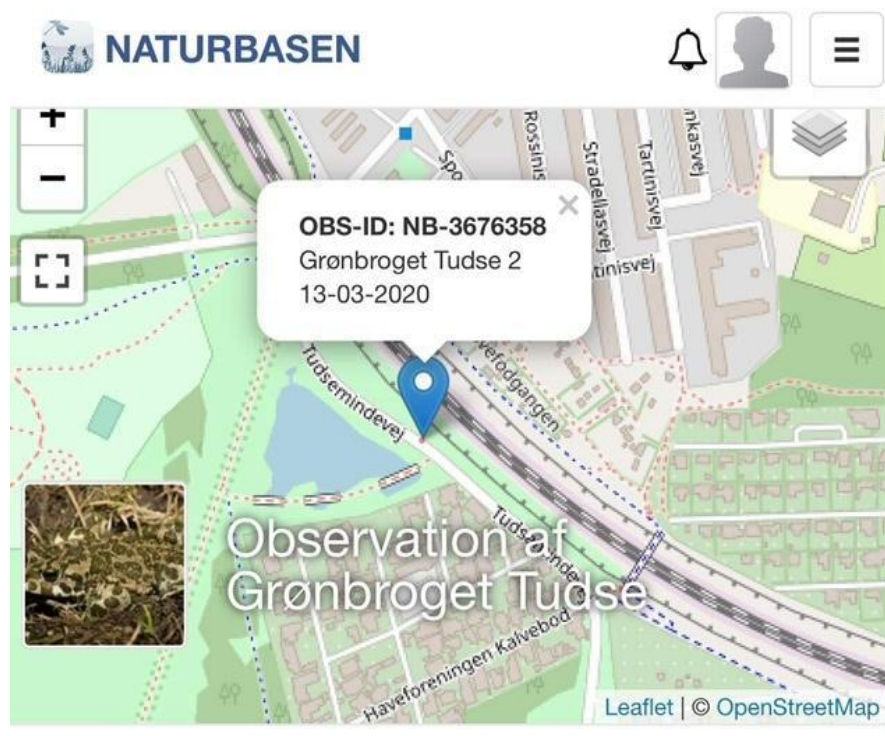
Sund & Bælt Holding A/S CVR-nummer 15 69 46 88

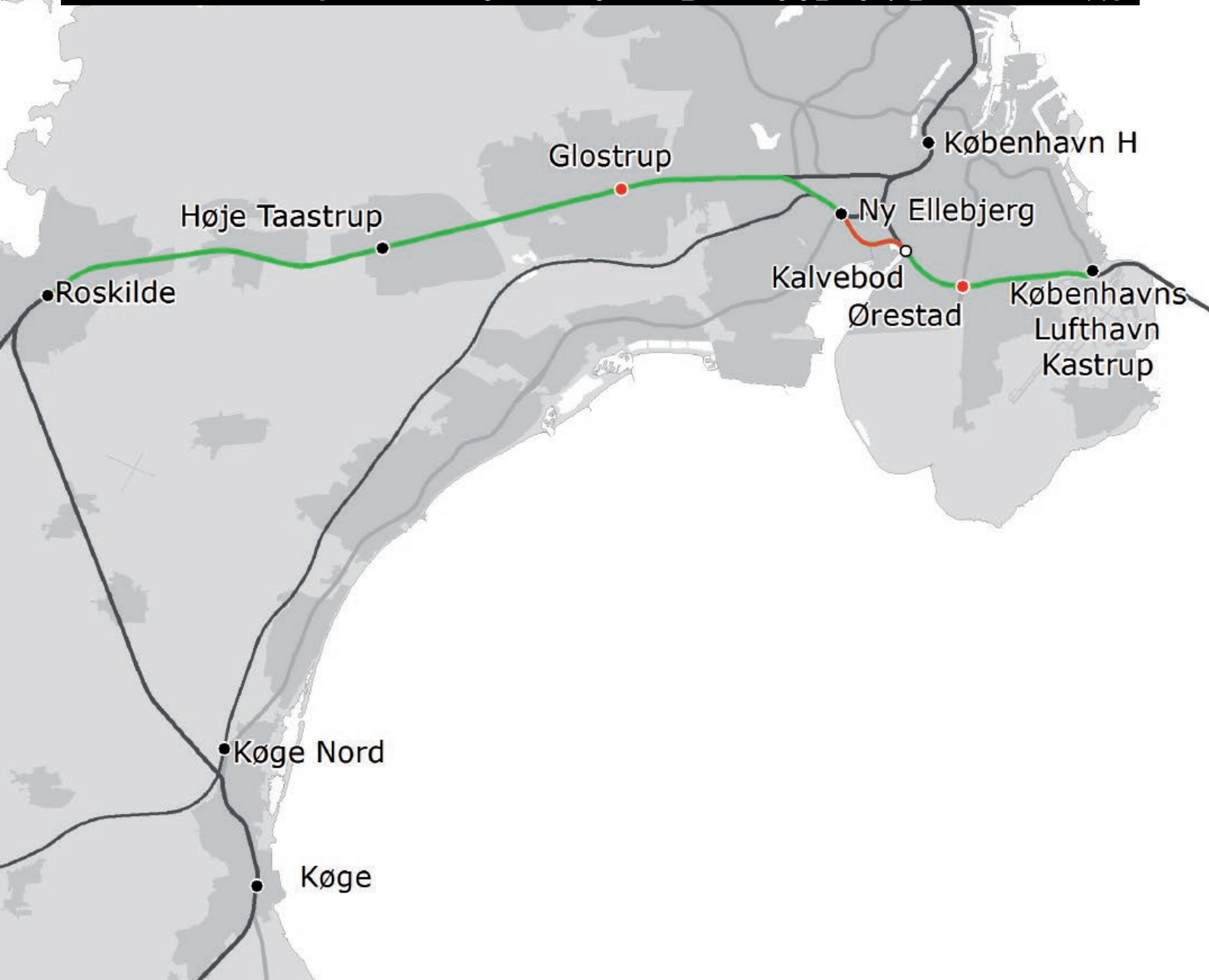
Tænk på miljøet, inden du printer.

Bilag 6

Registrering af bilag IV arter mv.

Grønbroget tudse fundet via www.naturdatabasen.dk





Beslutningsgrundlag

Ring Syd (Glostrup St. – Kalvebod – Ørestad St.)

November 2017

banedanmark





Sammenfatning

Ring Syd-projektet består i at gennemføre en række anlægsarbejder, som muliggør en udvidelse og omlægning af togbetjeningen. Med Ring Syd vil der således kunne køre tog fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn Kastrup, og der bliver mulighed for at omlægge tog fra København H til lufthavnen via Ny Ellebjerg Station.

Ring Syd vil derfor gøre rejsen lettere og markant hurtigere for passagerer, der rejser til lufthavnen og Amager vestfra, da de undgår turen ind til København H.

Desuden vil projektet aflaste København H samtidig med, at togbetjeningen styrkes i knudepunkterne Glostrup, Ny Ellebjerg, Ørestad og lufthavnen. Derudover mindskes risikoen for forsinkelser på hele fjernbanen.

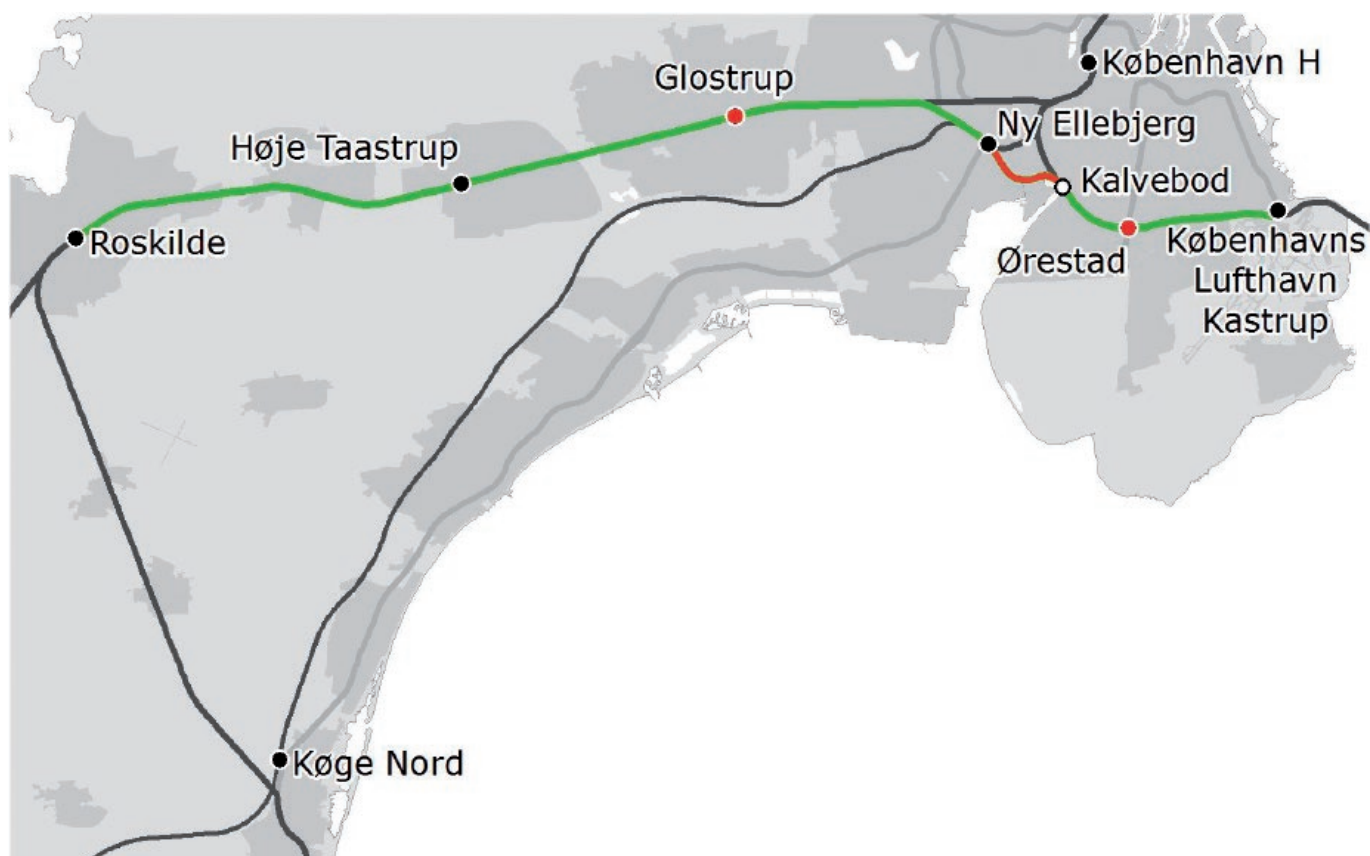
Arbejdet tager afsæt i den politiske aftale om *Metro, letbaner, nærbaner og cykler* fra den 12. juni 2014.

Det samlede projekt består af følgende arbejder:

- Udbygning af Glostrup Station.
- Udbygning af Ørestad Station.
- Anlæg af overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg Station.

Udover disse udbygninger af infrastrukturen forudsætter Ring Syd-projektet en kapacitetsudvidelse ved Københavns Lufthavn Kastrup samt anlæg af perroner og etablering af niveaufri udfletning på Ny Ellebjerg Station. Der er udarbejdet beslutningsgrundlag for kapacitetsudvidelsen i lufthavnen, men projektet er endnu ikke politisk besluttet. Den niveaufri udfletning på Ny Ellebjerg er ved at blive bygget, og der er afsat midler til perronerne på Finansloven.

Den fulde gevinst af Ring Syd-projektet vil først kunne realiseres, når disse projekter er gennemført.



Figur 1. Oversigtskort over Ring Syd-projektet

Fordele ved projektet

- For rejsende, der rejser fra Vestsjælland, Fyn og Jylland mod lufthavnen og Amager vil Ring Syd give betydelige rejsetidsbesparelser, og projektet er med til at understøtte udviklingen af Glostrup Station og Ny Ellebjerg Station som fremtidige trafikknudepunkter.
- Rejsende fra Vestsjælland, Fyn og Jylland vil spare over 10 minutter til Københavns Lufthavn Kastrup. Eksempelvis vil rejsetiden mellem Roskilde Station og lufthavnen reduceres fra 38 til 26 minutter.
- Glostrup Station vil blive et nyt trafikalt knudepunkt, og rejsetiden fra Glostrup til København H vil blive reduceret med 10 minutter, mens turen Glostrup – Københavns Lufthavn Kastrup vil blive reduceret med over 20 minutter. Fra Glostrup vil man fremover kunne komme til København H på kun 7 minutter med regionaltoget, hvor det i basiskøreplanen tager 17 minutter med S-toget, og til lufthavnen på 16 minutter, hvor det tager 38 minutter uden Ring Syd.

Løsninger for fremtidig togbetjening

Der er undersøgt tre forskellige løsninger for udvidelser og omlægninger af togbetjeningen. En løsning hvor både Glostrup Station, Ørestad Station og Kalvebod – Ny Ellebjerg udbygges samt to løsninger, hvor kun Glostrup udbygges.

Begge Glostrupløsninger giver stadig mulighed for togbetjening i Ring Syd-korridoren og for standsning af tog på Glostrup Station. Det er ligeledes muligt at opnå de samme rejsetidsbesparelser som for den fulde Ring Syd-løsning, men dog med færre togafgange.

Løsning 1: Fuld Ring Syd til 1.091,3 mio. kr.

I den mest ambitiøse løsning udvides togbetjeningen med hele tre nye tog pr. time mellem Roskilde og lufthavnen. Der omlægges desuden et lyntog og et IC-tog fra København H til lufthavnen via Ny Ellebjerg Station. I løsningen udføres følgende:

- Kapaciteten på Glostrup Station udbygges med to ø-perroner og fire perronspor.
- Kapaciteten på Ørestad Station udvides med to perronspor.
- Der etableres ét midtliggende overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg.

Løsning 2: Ring Syd – Glostrup til 242,1 mio. kr.

Stationen udbygges med én perron og to perronspor. Vælger man denne løsning, er det ikke muligt senere at udvide til *Fuld Ring Syd* uden at bygge store dele af stationen om.

Løsning 3: Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup til 410,1 mio. kr.

Hvis man vil fremtidssikre Glostrup, så man på et senere tidspunkt kan udbygge til *Fuld Ring Syd*, kræver det, at man i stedet udbygger stationen med to perroner og fire perronspor. Perronerne ligger anderledes, og derfor kan den simple udbygning af Glostrup ikke benyttes som afsæt for den store ombygning.

Den trafikale analyse viser derudover, at punktligheden forbedres væsentligt for begge Glostrupløsninger, hvis kapaciteten også udbygges i Ørestad.

Andre løsninger, tilvalg og besparelsesmuligheder

Der er derudover projekteret en række alternative løsninger, tilvalg og besparelsesmuligheder tilknyttet de forskellige løsningsmodeller:

- **Fuld Ring Syd**
 - Glostrup. Tilvalg – Bredere perrontunnel.
 - Glostrup. Besparelsesmulighed – Kortere perroner.
 - Ørestad. Tilvalg – Nye og bedre adgangsveje til stationen.
 - Ørestad. Tilvalg – Længere perronspor til overhaling af 1.000 m godstog.
 - Ørestad. Tilvalg – Forberedelse for senere kapacitetsudvidelse med et femte spor.
 - Overhalingsspor. Alternativ løsning – To sideliggende overhalingsspor (mere kapacitet).
- **Ring Syd – Glostrup**
 - Tilvalg – Bredere perrontunnel.
- **Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup**
 - Glostrup. Tilvalg – Bredere perrontunnel.
 - Glostrup. Besparelsesmulighed – Kortere perroner på 240 m.

Projektets påvirkning på Letbanen Ring 3

Beslutningsgrundlaget for Letbanen i Ring 3 bygger på, at alle tog standser på Glostrup Station. Det forudsætter, at man bygger enten *Fuld Ring Syd* eller *Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup* med to ø-perroner og fire perronspor. Hvis alle tog

Mio. kr. inkl. korrektionstillæg (2017-prisniveau)	Fuld Ring Syd	Ring Syd – Glostrup	Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup
Glostrup	410,1	242,1	410,1
Ørestad	358,5	-	-
Overhalingsspor	322,6	-	-
Samlede anlægsomkostninger	1.091,3	242,1	410,1

Tabel 1. Anlægsoverslag for de tre løsninger

skal standse på Glostrup Station med kun én ø-perron vil rejsetider og punktligheden blive påvirket negativt.

Anlægsomkostninger

I tabellen herover er angivet anlægsoverslag uden eventuelle tilvalg og besparelsesmuligheder for de tre løsninger *Fuld Ring Syd*, *Ring Syd – Glostrup* og *Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup*.

Andre løsninger, tilvalg og besparelsesmuligheder

Anlægsomkostningerne for de andre løsninger, tilvalg og besparelsesmuligheder fremgår nedenfor.

- **Fuld Ring Syd**
 - Glostrup. Tilvalg – Bredere perrontunnel: 37,9 mio. kr.
 - Glostrup. Besparelsesmulighed – Kortere perroner: 48,5 mio. kr.
 - Ørestad. Tilvalg – Nye og bedre adgangsveje til stationen: 16,4 mio. kr.
 - Ørestad. Tilvalg – Længere perronspor til overhaling af 1.000 m godstog: 34,4 mio. kr.
 - Ørestad. Tilvalg – Forberedelse for senere kapacitetsudvidelse med et femte spor: 67,3 mio. kr.
 - Overhalingsspor. Alternativ løsning – To sideliggende overhalingsspor (mere kapacitet): 504,3 mio. kr.
- **Ring Syd – Glostrup**
 - Tilvalg – Bredere perrontunnel: 36,9 mio. kr.
- **Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup**
 - Glostrup. Tilvalg – Bredere perrontunnel: 37,9 mio. kr.
 - Glostrup. Besparelsesmulighed – Kortere perroner på 240 m: 48,5 mio. kr.

Samfundsøkonomi

Ifølge Finansministeriets retningslinjer for beregning af samfundsøkonomi anses statslige anlægsprojekter, der har en for-

rentning på 4 % (intern rente) for rentable investeringer. Det er også ved 4 %, at nettonutidsværdien går fra negativ til positiv.

- **Fuld Ring Syd**
Intern rente på kun 1 % og en samlet nettonutidsværdi -751 mio. kr. Løsningen er dermed ikke samfundsøkonomisk rentabel.
- **Ring Syd – Glostrup**
Intern rente på 14 % og nettonutidsværdi på 832 mio. kr., og er dermed en attraktiv investering.
- **Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup**
Intern rente på 10 % og nettonutidsværdi på 689 mio. kr. Løsningen må derfor også anses for en attraktiv investering.

VVM-screening

Der er gennemført VVM-screeninger for udbygningerne af hhv. Glostrup Station og Ørestad Station. Naturstyrelsen har på baggrund af screeningerne vurderet, at ingen af projekterne vil påvirke miljøet væsentligt, og at de derfor ikke er VVM-pligtige.

Overhalingssporet mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg forventes ikke at medføre væsentlige miljøpåvirkninger, men da der er tale om udbygning af infrastrukturen, vil der i en eventuel senere fase af projektet skulle laves en egentlig VVM-screening i lighed med de to andre projekter.

Interessenter

De væsentligste interessenter har været inddraget i projekterne gennem ejergruppe og teknikerudvalg. Herunder Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Vejdirektoratet, Glostrup Kommune, Københavns Kommune, DSB, Metroselskabet, Letbane, Sund & Bælt og By & Havn.

På Glostrup Station har interessenterne pointeret vigtigheden i at etablere tilvalget med bredere perrontunnel. Derudover ser Glostrup Kommune fordele i at etablere stationen med kun én ø-perron, da denne er mindre pladskrævende. Løsningen har dog mindre kapacitet, og er dermed ikke fremtids-sikret som løsningen med to ø-perroner.

På Ørestad Station har interessenterne haft stort fokus på adgangsveje, og de er enige om, at de to tilvalg med ekstra adgangsveje bør etableres i forbindelse med en stationsudbygning.

Overhalingssporet ligger på Sund & Bælts infrastruktur. De har haft fokus på løsninger med arkitektur og udtryk, der passer til den nuværende banestrækning.

Det videre forløb

Som følge af den politiske beslutning om ny strategi for ud-rulning af Signalprogrammet fra den 15. november 2017 vil Banedanmark i foråret 2018 udarbejde en ny anlægsplan for, hvordan kommende anlægs- og fornyelsesprojekter koordineres med den nye strategi for Signalprogrammet. Udbygningerne af infrastrukturen i Ring Syd-projektet vil indgå i den nye anlægsplan.

Den fulde effekt af Ring Syd-projektet vil først kunne realiseres, når følgende projekter er gennemført:

- **Kapacitetsudvidelse ved Københavns Lufthavn Kastrup**
Der er udarbejdet beslutningsgrundlag for projektet, men det er endnu ikke politisk besluttet.
- **Niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg**
Projektet er ved at blive bygget.
- **Perroner på Ny Ellebjerg for tog til og fra Øresundsbanen**
Der er afsat midler til projektet på Finansloven.



Indhold

Sammenfatning	3
Indledning	9
Politisk aftale	9
Historik	10
Fordele ved projektet	10
Tre løsningsmuligheder	10
Forudsætninger og afhængigheder	11
Køreplanseksempler	12
Fuld Ring Syd	12
Ring Syd - Glostrupløsninger	14
Anlægsbeskrivelse	16
Tilvalg og besparelsesmuligheder	16
Anlægsomkostninger	20
Fuld Ring Syd	21
Ring Syd - Glostrup	22
Ring Syd - Fremtidssikret Glostrup	22
Ændringer i forhold til tidligere anlægsoverslag	22
Samfundsøkonomisk analyse	24
Fuld Ring Syd	24
Ring Syd - Glostrup	24
Ring Syd - Fremtidssikret Glostrup	25
Påvirkninger fra projektet	26
Miljø	26
Gener i anlægsfasen	26
Interessenter	29
Glostrup Station	29
Ørestad Station	29
Overhalingsspor	29
Det videre forløb	30



Indledning

Ring Syd-projektet gør det muligt at køre tog fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn Kastrup samt at om-lægge tog fra København H til lufthavnen via Ny Ellebjerg Station.

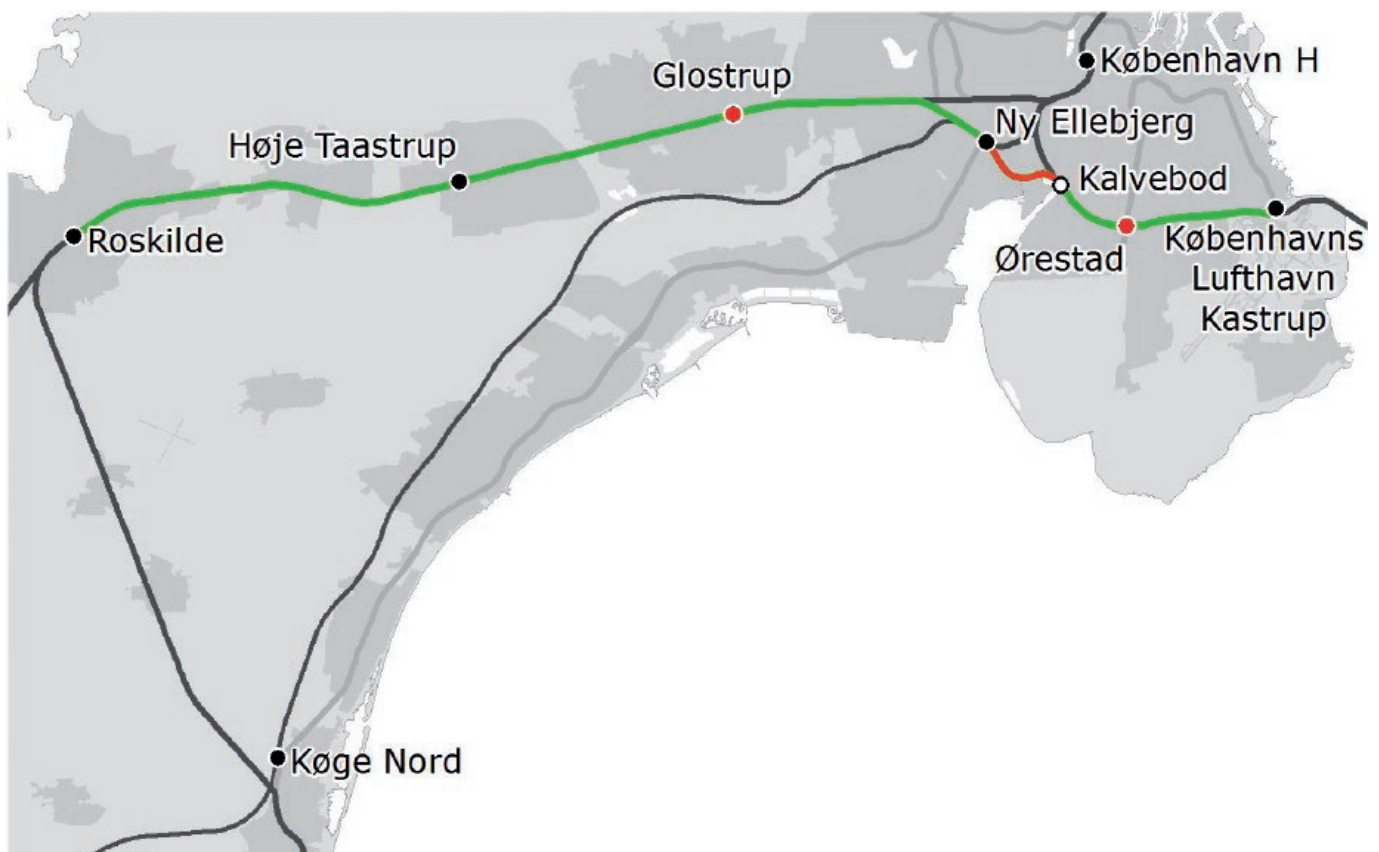
Det indebærer udbygning af Glostrup Station og Ørestad Station samt anlæg af overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg Station. Der er undersøgt tre forskellige løsningsfor-slag for projektet samt flere tilvalg.

Den grønne markering på kortet illustrerer togbetjeningskon-ceptet for Ring Syd-projektet, hvor der etableres direkte tog-forbindelse mellem Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn Kastrup, i modsætning til i dag, hvor tog vestfra kører til og fra lufthavnen via København H.

Politisk aftale

Forligskredsen bag rammeaftalen *Takstnedsættelser og inve-steringer til forbedring af den kollektive trafik* besluttede med den politiske aftale *Metro, letbaner, nærbaner og cykler* fra d. 12. juni 2014 at afsætte penge til udarbejdelse af beslut-ningsgrundlag for udbygning af Ørestad Station og Glostrup Station.

Ring Syd-projektet vil give betydelige rejsetidsbesparelser mod Amager og lufthavnen fra de vestlige og sydlige dele af hovedstadsområdet. Projektet vil samtidig være et vigtigt skridt i at udvikle Glostrup Station og Ny Ellebjerg Station som fremtidige trafikknudepunkter, hvilket desuden vil med-føre en betydelig aflastning af København H.



Figur 2. Oversigtskort over Ring Syd-projektet

Historik

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet gennemførte i 2013-2014 en analyse på screeningsniveau af Ring Syd-projektet. Analysen blev udført i samarbejde med Metroen, Trafikstyrelsen, Københavns Kommune og Banedanmark, jf. rapporten *Ny Ellebjerg og Glostrup som trafikale knudepunkter*, Transportministeriet 2014.

Fordele ved projektet

Idéen med Ring Syd er at øge og dermed forbedre togbetjeningen samt at skabe nye rejserelationer og flere knudepunkter uden at belaste kapaciteten på København H yderligere.

Projektet understøtter udviklingen af Ny Ellebjerg Station og Glostrup Station som fremtidige trafikknudepunkter.

Ring Syd-projektet giver betydelige rejsetidsbesparelser mod Amager og Københavns Lufthavn Kastrup fra de vestlige og sydlige dele af hovedstadsområdet. Endvidere opnås en aflastning af København H ligesom den ekstra kapacitet, der opnås med den nye bane mellem København og Ringsted kan udnyttes til øget togdrift.

Tre løsningsmuligheder

Der er undersøgt tre forskellige løsninger til udvidelse af togbetjeningen.

- **Fuld Ring Syd**

I den mest ambitiøse løsning udvides togbetjeningen med tre nye tog pr. time og retning mellem Roskilde og lufthavnen og to eksisterende tog omlægges direkte til lufthavnen.

For at denne driftsudvidelse kan afvikles med en tilfredsstillende punktlighed skal der ske følgende tilpasninger af infrastrukturen:

- Glostrup Station udvides med to ø-perroner og fire perronspor.
- Ørestad Station udvides med to perronspor.
- Der etableres ét midtliggende overhalingsspor mellem Kalvebod Station og Ny Ellebjerg Station for at udbygge kapaciteten til brug for overhalende godstog.

- **Ring Syd – Glostrup**

Der er derudover set på to alternative løsninger, hvor det kun er Glostrup der udbygges. I den billigste løsning udbygges med én ø-perron og to perronspor. Vælger man denne løsning, er det ikke muligt senere at udvide til *Fuld Ring Syd*.



- Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup

Hvis man vil fremtidssikre Glostrup, så man på et senere tidspunkt kan udbygge til *Fuld Ring Syd*, kræver det, at man i stedet udbygger stationen med to ø-perroner og fire perronspor.

Den trafikale analyse viser derudover, at punktligheden forbedres væsentligt for begge Glostrupløsninger, hvis kapaciteten også udbygges i Ørestad.

Udvalgte tilvalg

Der er derudover projekteret en række tilvalg for de enkelte projekter, herunder blandt andet:

- Bredere perrontunnel på Glostrup Station.
- Nye og bedre adgangsveje på Ørestad Station.
- Forlængede perronspor for overhaling af 1.000 meter godstog på Ørestad Station.

De nævnte tiltag vil være med til at skabe gode adgangsveje for passagererne, og øge muligheden for overhaling af godstog på Ørestad Station, hvilket vil gavne punktligheden.

De øvrige tilvalg og besparelser kan læses i kapitlet 'Anlægsbeskrivelse'.

Forudsætninger og afhængigheder

Det er en forudsætning for projektet, at kapaciteten i lufthavnen udbygges i forbindelse med Femern-projektet, og at der etableres perroner på Ny Ellebjerg Station som forudsat i Togfonden samt en niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg. Der er udarbejdet beslutningsgrundlag for kapacitetsudvidelsen i lufthavnen, men projektet er endnu ikke besluttet. Den niveaufri udfletning på Ny Ellebjerg er ved at blive bygget, og der er afsat midler til perronerne på Finansloven.

Som følge af den politiske beslutning om ny strategi for ud-ruining af Signalprogrammet fra den 15. november 2017 vil Banedanmark i foråret 2018 udarbejde en ny anlægsplan for, hvordan kommende anlægs- og fornyelsesprojekter koordineres med den nye strategi for Signalprogrammet. Udbygningerne af infrastrukturen i Ring Syd-projektet vil indgå i den nye anlægsplan.

Beslutningsgrundlaget for Letbanen i Ring 3 forudsætter, at alle tog standser på Glostrup Station. Det forudsætter, at man bygger enten *Fuld Ring Syd* eller *Ring syd – Fremtidssikret Glostrup* med to ø-perroner og fire perronspor. Hvis alle tog skal standse på Glostrup Station med kun én ø-perron vil rejsetider og punktligheden blive påvirket negativt.



Køreplanseksempler

Fuld Ring Syd

Nedenfor gennemgås de forudsatte ændringer i togbetjeningen for *Fuld Ring Syd* i forhold til basiskøreplanen for 2030.

Basiskøreplanen for 2030 er projektets sammenligningsgrundlag. Det er en estimering af den trafikale udvikling frem til 2030 uden Ring Syd-projektet, men hvor det er forudsat, at andre projekter, som f.eks. dem i Togfonden DK er udført.

Ændringer i togbetjeningen i forhold til basiskøreplanen for 2030

Den følgende tabel viser antallet af standsninger for tog på fjernbanen på udvalgte knudepunkter for basiskøreplanen for 2030 og med *Fuld Ring Syd*.

Som det ses, styrkes togbetjeningen af knudepunkterne markant.

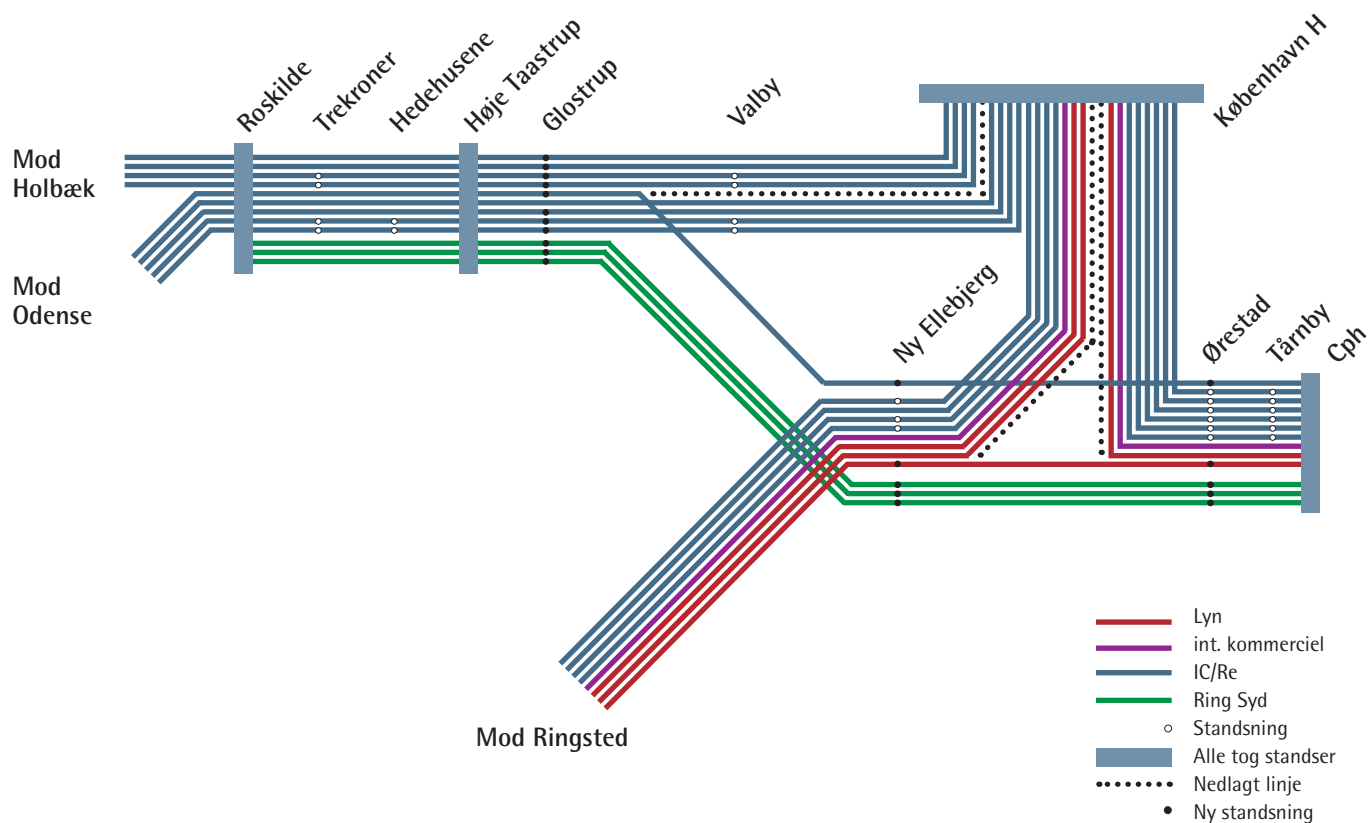
Knudepunkter	Basis 2030	Fuld Ring Syd
Glostrup Station	0	11
Ny Ellebjerg Station	3	8
Ørestad Station	6	11
Københavns Lufthavn Kastrup	9	13

Tabel 2. Antal standsninger pr. time i hver retning på udvalgte knudepunkter – Ring Syd med fuld udbygning

Den forbedrede togbetjening består i, at Glostrup Station etableres som station på fjernbanen samtidig med, at driften omlægges og udvides markant. Der introduceres tre nye tog pr. time mellem Roskilde og lufthavnen, og der omlægges to tog. Det er hhv. et IC-tog og et Lyntog fra København H, der omlægges til at køre via Ny Ellebjerg til lufthavnen. Omlægningen af tog er med til at aflaste kapaciteten på København, hvilket er med til at mindske risikoen for forsinkelser på hele fjernbanen.

Ændringerne er ligeledes illustreret i linjediagrammet for løsningen *Fuld Ring Syd* på side 13.





Figur 3. Linjediagram - Fuld Ring Syd. Figuren viser de linjer, der omlægges ifm. Ring Syd.

Rejsetidsgevinster i forhold til basiskøreplanen for 2030

For rejsende, der rejser fra Vestsjælland, Fyn og Jylland mod lufthavnen og Amager vil Ring Syd give betydelige rejsetidsbesparelser, og projektet er med til at understøtte udviklingen af Glostrup Station og Ny Ellebjerg Station som fremtidige trafikknudepunkter.

Rejsende fra Vestsjælland, Fyn og Jylland vil spare over 10 minutter til Københavns Lufthavn Kastrup. Eksempelvis vil rejsetiden mellem Roskilde Station og lufthavnen reduceres fra 38 til 26 minutter. Se Tabel 3.

Glostrup Station vil blive et nyt trafikalt knudepunkt, og rejsetiden fra Glostrup til Københavns Lufthavn Kastrup vil blive reduceret med 10 minutter, mens turen Glostrup – Københavns Lufthavn Kastrup vil blive forkortet med over 20 minutter. Fra Glostrup vil man fremover kunne komme til Københavns H på kun 7 minutter med regionaltoget, hvor det i basiskøreplanen tager 17 minutter med S-toget, og til lufthavnen på 16 minutter, hvor det tager 38 minutter uden Ring Syd.

Rejse	Rejsetid (min.)		Skift antal	
	Basis 2030	Fuld Ring Syd	Basis 2030	Fuld Ring Syd
Glostrup – København H	17	7	0	0
Glostrup – Ny Ellebjerg	18	6	1	0
Glostrup – lufthavnen	38	16	1	0
Glostrup – Roskilde	19	13	1	0
Glostrup – Odense	79	74	1	0
Ny Ellebjerg – lufthavnen	26	10	1	0
Roskilde – lufthavnen	38	26	1	0
Odense – lufthavnen	73	64	0	0

Tabel 3. Rejsetidsbesparelser – Fuld Ring Syd.

Standningen i Glostrup er dermed til gevinst for de passagerer, der stiger på eller af på stationen. Derimod giver standningen en rejsetidsforlængelse på omkring to minutter for passagerer uden ærinde på stationen.

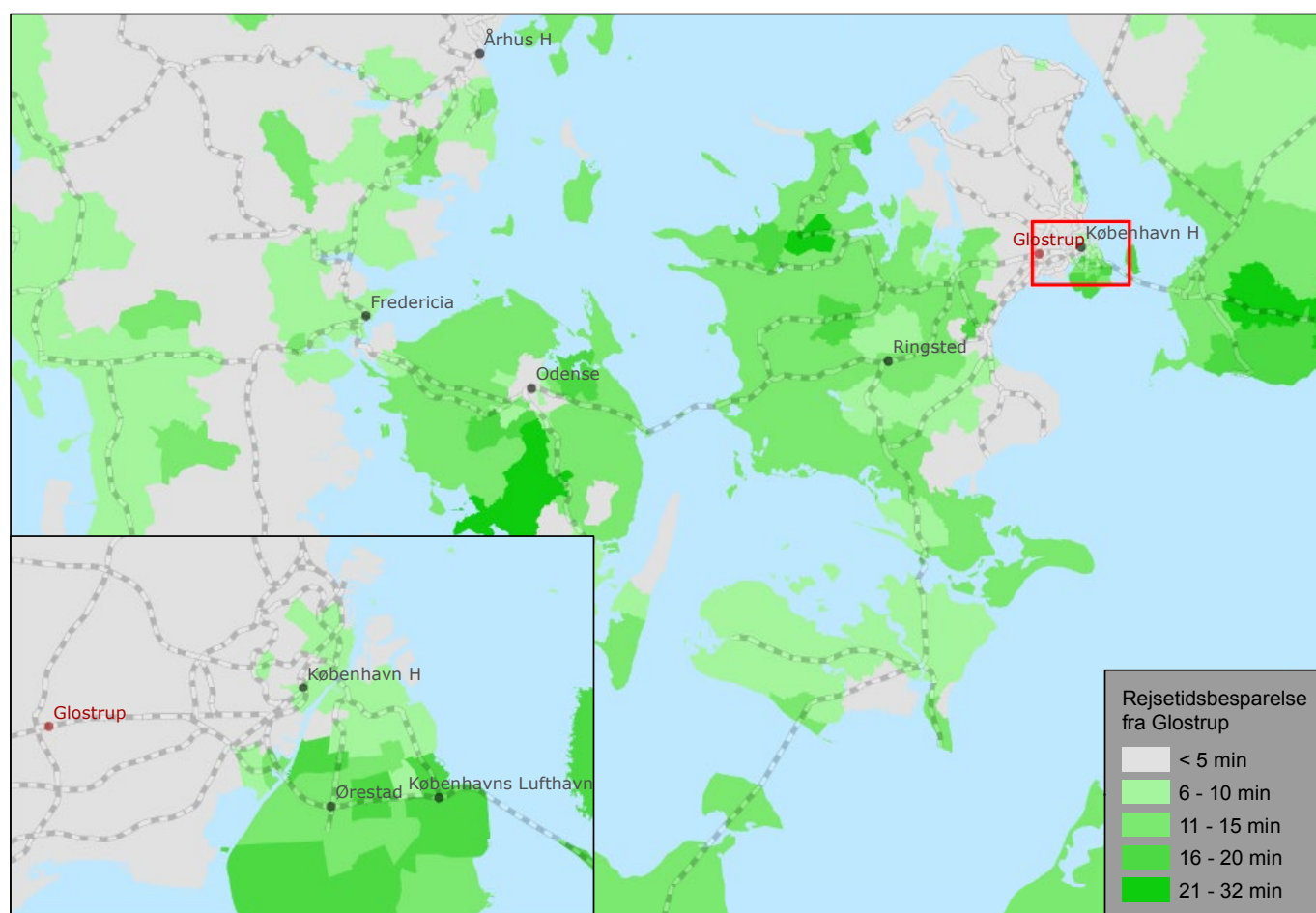
Tidsgevinsterne for passagererne til og fra Glostrup Station er illustreret på nedenstående kort. Som det fremgår af illustrationen, så opnås der betydelige rejsetidsgevinster mod både øst og vest.

Ring Syd - Glostrupløsninger

Som alternativ til *Fuld Ring Syd* er der opstillet to andre løsninger, hvor det kun er Glostrup, der udbygges. Det gælder løsningerne *Ring Syd - Glostrup* og *Ring Syd - Fremtidssikret Glostrup*.

Glostrupløsningerne giver mulighed for afvikling af forskellige køreplaner. Der er undersøgt tre køreplanseksempler:

- **Køreplan 1:** I det første eksempel omlægges en af de eksisterende IC-toglinjer, der ellers ville køre mod København H, så den kører ad Ring Syd over Ny Ellebjerg og ud til lufthavnen. Desuden tilføjes en helt ny regionaltogets-linje på Ring Syd.
- **Køreplan 2:** I det andet eksempel omlægges to eksisterende linjer, der ellers ville køre mod København H, så de kører ad Ring Syd over Ny Ellebjerg og ud til lufthavnen.
- **Køreplan 3:** I det tredje køreplanseksempel er den eneste ændring i forhold til basiskøreplanen, at der tilføjes stop på Glostrup Station. Her køres dermed ikke tog i Ring Syd, men Glostrup Station anvendes alene til standsning af tog.



Figur 4. Rejsetidsbesparelser til og fra Glostrup – Fuld Ring Syd

Ændringer i togbetjeningen i forhold til basiskøreplanen for 2030

Tabellen nedenfor viser antallet af standsninger for tog på fjernbanen på udvalgte knudepunkter for basiskøreplanen for 2030 og for de tre undersøgte køreplanseksempler for Glostrupløsningerne.

Knudepunkter	Basis 2030	Køreplan 1	Køreplan 2	Køreplan 3
Glostrup Station	0	4	4	4
Ny Ellebjerg Station	3	5	5	3
Ørestad Station	6	8	8	6
Københavns Lufthavn Kastrup	9	11	11	9

Tabel 4. Antal standsninger pr. time i hver retning på udvalgte knudepunkter – Ring Syd med Glostrupløsningerne

Køreplanseksemplerne 1 og 2 dækker over tog i Ring Syd mellem Roskilde og lufthavnen og flere standsninger på samtlige knudepunkter, men der er ikke kapacitet til samme udvidelser som for *Fuld Ring Syd*. Køreplanseksempel 3 er uden Ring Syd, og den eneste ændring i forhold til basiskøreplaner er, at der standses på Glostrup Station.

Rejsetidsgevinster i forhold til basiskøreplanen for 2030

I køreplanseksemplerne 1 og 2 med tog i Ring Syd er rejsetidsgevinsterne de samme som for *Fuld Ring Syd*. Der er dog ikke så mange tog og dermed ikke så mange afgange.

I køreplansalternativ 3 opnås der alene køretidsbesparelser fra Glostrup og ikke for rejser til og fra lufthavnen, da der ikke køres tog i Ring Syd i dette køreplanseksempel.

Kapacitet og punktlighed

De opstillede køreplanseksempler omfatter alle fire standsninger på Glostrup Station. Begge Glostrupløsninger kan afvikle denne trafik, men kapaciteten er størst for løsningen *Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup*, og med denne løsning er risikoen for forsinkelser mindre, hvilket medvirker til en bedre punktlighed. Derudover giver løsningen mulighed for, at alle tog kan standse på stationen uden, at rejsetiden og punktligheden påvirkes negativt.

Det er ikke nødvendigt at udbygge kapaciteten i Ørestad, men de trafikale analyser viser, at punktligheden forbedres markant, hvis kapaciteten også udbygges her.



Anlægsbeskrivelse

De nødvendige infrastrukturudbygninger afhænger som tidligere nævnt af, hvor meget togbetjeningen øges.

I den mest ambitiøse løsning *Fuld Ring Syd* kræves følgende udbygninger af infrastrukturen.

- Glostrup Station udvides med to ø-perroner og fire perronspor.
- Ørestad Station udvides med to perronspor.
- Der etableres ét midtliggende overhalingsspor mellem Kalvebod Station og Ny Ellebjerg Station for at udbygge kapaciteten til brug for overhalende godstog.

I *Ring Syd - Glostrup* er det kun Glostrup der forbedres. Stationen udbygges med én perron og to perronspor. Vælger man denne løsning, er det ikke muligt senere at udvide til *Fuld Ring Syd*.

Hvis man vil fremtidssikre Glostrup, så man på et senere tidspunkt kan udbygge til *Fuld Ring Syd*, kræver det, at man i stedet udbygger løsningen med to perroner og fire perronspor. Disse ligger anderledes, og derfor kan den simple udbygning af Glostrup ikke benyttes som afsæt for den store ombygning.

I det følgende gennemgås de forskellige projekter inkl. tilvalg, besparelsesmuligheder og alternativer for kapacitetsudvidelser på hhv. Glostrup og Ørestad samt for overhalingssporet mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg.

Tilvalg og besparelsesmuligheder

Udbygningen af Glostrup Station med perroner til standsning af tog på fjernbanen er blevet undersøgt med hhv. to og fire nye perronspor. Derudover er der blevet projekteret et tilvalg og en besparelsesmulighed.

Udbygningen af Ørestad Station omfatter en grundløsning med to ekstra perronspor og ombygning af eksisterende perroner fra side- til ø-perroner. Derudover er der blevet projekteret en række tilvalg.

Teknikerudvalgene for begge projekter anbefaler tilvalg for bedre adgangsveje for passagererne. På Glostrup drejer det sig om større dimension for en perrontunnel, og på Ørestad ønskes tilvalg for to nye adgangsveje.

Glostrup Station

Undersøgte løsninger på Glostrup Station:

- Grundløsning med fire perronspor på 320 meter
 - Tilvalg for større dimension af tunnel til perroner.
 - Besparelsesmulighed for kortere perroner på 240 meter.
- Alternativ løsning med to perronspor på 320 meter
 - Tilvalg for større dimension af tunnel til perroner.

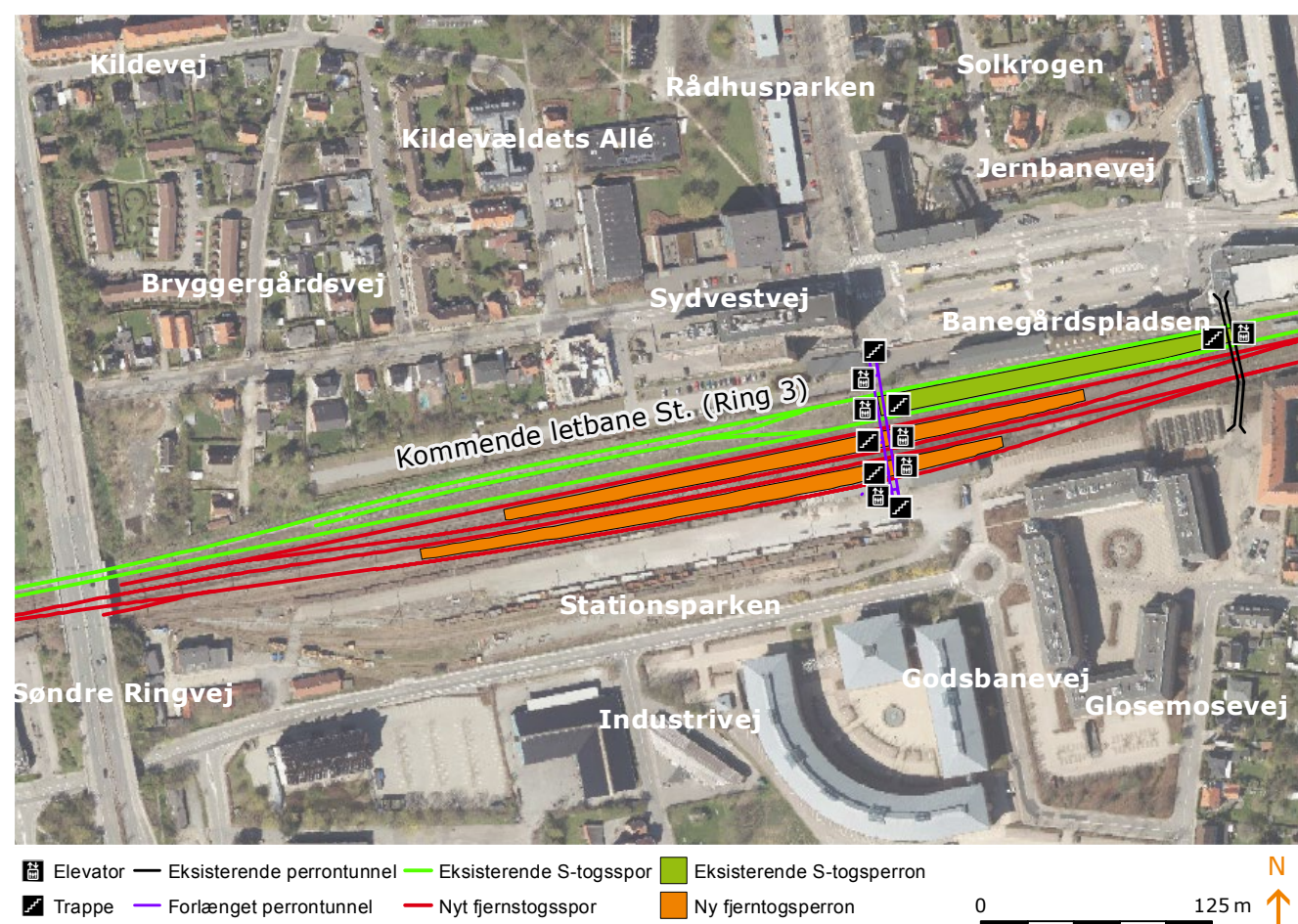
Grundløsningen omfatter fire perronspor til håndtering af to tog i hver retning samt to ø-perroner til standsning af tog på op til 320 meter.

Tilvalget på Glostrup dækker over, at den eksisterende per-rontunnel øges fra en bredde på omkring tre meter til syv meter. Tunnelen skaber forbindelse til perronerne på fjern- og S-banen samt fra oplandet og den kommende letbane i Ring 3. Tilvalget vil dermed både gavne passagererne til og fra stationen, samt de personer, der krydser banen. Det samlede teknikerudvalg anbefaler at etablere tilvalget i forbindelse med en eventuel udbygning af stationen.

Der er derudover undersøgt en besparelsesmulighed, hvor der kun etableres perroner på 240 meter. Stationen forventes kun betjent med regionaltoget, der normalt er på op til 240 meter. Løsningen er dermed tilstrækkelig, men ikke fremtidssikret til håndtering af større tog på op til 320 meter.

Grundløsningen indgår i *Fuld Ring Syd* og *Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup*. Tilvalg og besparelsesmuligheder kan vælges til.

Til sidst er der undersøgt et alternativ, hvor der kun etableres to perronspor til håndtering af ét tog i hver retning. Denne løsning omfatter perroner på 320 meter, da der i denne løsning kun kan spares marginalt ved afkortning til 240 meter. Løsningen giver mulighed for standsning af op til fire tog pr. time og retning, hvor grundløsningen med fire perronspor giver mulighed for standsning af alle tog på strækningen med en tilfredsstillende punktlighed. Alternativet kan suppleres med tilvalg for større dimension af tunnel til perroner. Det undersøgte alternativ indgår i løsningen *Ring Syd – Glostrup*.



Figur 5. Oversigtskort over Glostrup Station hvis Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup eller Fuld Ring Syd vælges. Her udvides med to nye ø-perroner og fire nye perronspor.

Ørestad Station

Undersøgte løsninger på Ørestad Station:

- Grundløsning med to ekstra perronspor
- Tilvalg A: Forberedelse for senere udførelse af et femte spor.
- Tilvalg B: Forlængelse af perroner og trapper til stibro ved Ove Arups Vej.
- Tilvalg C: Trapper til Ørestad Boulevard.
- Tilvalg D: For længere perronspor til overhaling af 1.000 m godstog.

Grundløsningen indgår i *Fuld Ring Syd* og omfatter etablering af yderligere to perronspor, så stationen får fire perronspor i alt. Stationen vil dermed kunne håndtere to tog pr. retning samtidig. Dette gøres ved at ombygge de eksisterende sideperroner til ø-perroner. Perronlængderne bibeholdes, så det er muligt at standse tog af op til 320 meters længde.

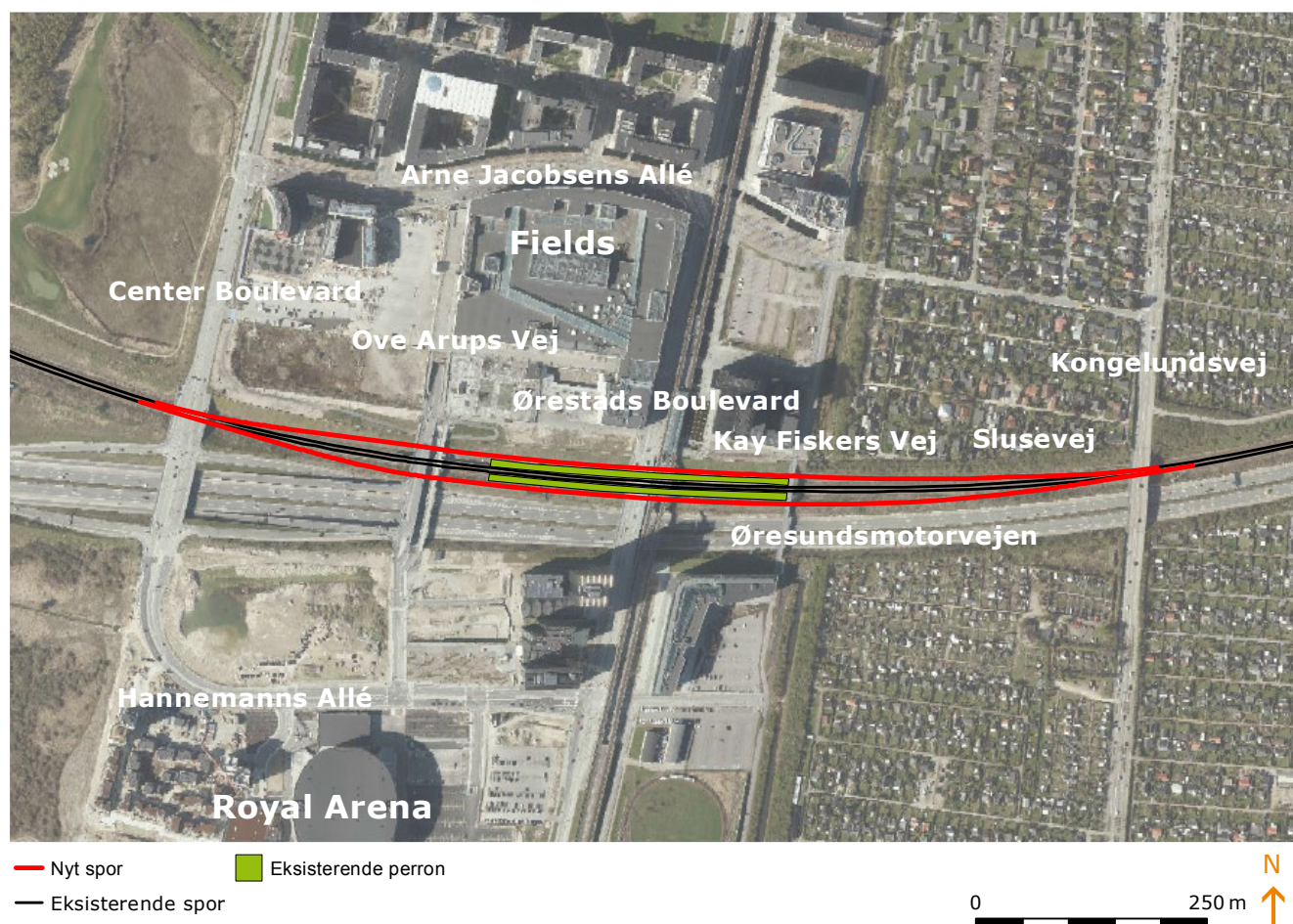
I tilvalg A flyttes den nordlige støttemur mere end allerede forudsat i grundløsningen, således at der skabes plads til senere udførelse af et eventuelt femte spor. Løsningen har vist

sig at være dyr fremtidssikring for et ikke-forventet kapacitetsbehov.

Tilvalg B omfatter en forlængelse af perronerne mod vest og etablering af trapper mellem perron og stibro ved Ove Arups vej. Tilvalget vil være med til at skabe væsentlig bedre adgang til Royal Arena og byudviklingsområderne mod vest. Det samlede teknikerudvalg ser et stort behov for denne nye adgangsvej og anbefaler derfor, at tilvalget medtages i en eventuel udbygning af stationen.

I tilvalg C etableres ekstra trapper fra perroner til Ørestad Boulevard fra vest. Teknikerudvalget anbefaler ligeledes dette tilvalg, der ligeledes vil være med til at forbedre adgangsvejene til stationen.

I tilvalg D øges længden af de nye perronspor, så det bliver muligt at overhale godstog på 1.000 meter. Tilvalget kan ikke erstatte udbygningen med overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg, men det vil være med til at øge muligheden for overhaling af godstog, hvilket vil være til gavn for punktligheden.



Figur 6. Oversigt over grundløsningen for Ørestad Station udvides med to nye perronspor

Overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg
Udbygningen med overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg Station til brug for overhaling af godstog er undersøgt i to varianter hhv. ét midtliggende overhalingsspor og to sideliggende overhalingsspor .

Undersøgte løsninger:

- Grundløsning med et midtliggende overhalingsspor.
- Alternativ løsning med to sideliggende overhalingsspor .

De trafikale analyser har vist, at det er tilstrækkeligt at udvide kapaciteten svarende til grundløsningen med ét midtliggende overhalingsspor. Denne udbygning indgår derfor i løsningen *Fuld Ring Syd*.

Den alternative løsning med to sideliggende overhalingsspor har mere kapacitet, og giver dermed øget fleksibilitet i forbindelse med køreplanlægningen samt mere robusthed ved uregelmæssig drift.



Figur 7. Oversigtskort over grundløsningen med ét midtliggende overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg

Anlægsomkostninger

Anlægsomkostningerne for løsningen *Fuld Ring Syd* omfatter udbygninger i hhv. Glostrup, Ørestad og overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Anlægsomkostningerne for denne løsning er samlet set 1.091,3 mio. kr., som det fremgår af nedenstående tabel.

Anlægsomkostningerne for *Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup* med to perroner og fire perronspor er 410,1 mio. kr. og 242,1 mio. kr. for *Ring Syd – Glostrup* med kun én perron og to perronspor.

Derudover er der mulighed for at supplere udbygningsalternativerne med tilvalg eller besparelsesmuligheder. Anlægsomkostningerne for de enkelte udbygninger gennemgås i det følgende.

Mio. kr. inkl. korrektionstillæg (2017-prisniveau)	Fuld Ring Syd	Ring Syd – Glostrup	Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup
Glostrup	410,1	242,1	410,1
Ørestad	358,5	-	-
Overhalingsspor	322,6	-	-
Samlede anlægsomkostninger	1.091,3	242,1	410,1

Tabel 5. Anlægsomkostninger for Ring Syd. Mio. kr. inkl. korrektionstillæg (2017-priser)



Fuld Ring Syd

Anlægsomkostningerne for udbygningerne i *Fuld Ring Syd* fremgår i det følgende. Herunder alternative løsninger, tilvalg og besparelsesmuligheder.

Anlægsomkostningerne for udbygningerne af Glostrup og Ørestad er projekteret til NAB fase 2, hvor Overhalingssporet er projekteret på det mindre detaljerede niveau NAB fase 1. Usikkerheden i forhold til projekteringen afspejles på størrelsen af korrektionstillægget, der er 30 % i NAB fase 2 og 50 % i NAB fase 1.

På Glostrup station indgår Grundløsningen med fire perronspor på 320 meter. Derudover er der projekteret tilvalg for større dimension af perrontunnel samt besparelsesmulighed for perroner på kun 240 m.

Udbygninger	Anlægsomk.	Forskel ift. Grundløsningen
Glostrup – Grundløsning Med 4 perronspor på 320 m	410,1*	-
Glostrup – Grundløsning Med tilvalg for større dimension af perrontunnel	448,0	+37,9
Glostrup – Grundløsning Med besparelsesmulighed for kortere perroner på 240 m	361,6	-48,5

Tabel 6. Fuld Ring Syd. Anlægsomkostninger for udbygning af Glostrup
Mio. kr. inkl. 30 % korrektionstillæg (2017-priser)

*Indgår i Fuld Ring Syd

På Ørestad indgår grundløsningen med yderligere to perronspor, så der kommer fire perronspor i alt på stationen. Derudover er der projekteret en række tilvalg, jf. tabellen nedenfor.

Udbygninger	Anlægsomk.	Forskel ift. Grundløsningen
Ørestad – Grundløsning	358,5*	-
Ørestad – Grundløsning Med tilvalg A: Forberedelse for senere udførelse af et 5. spor	425,8	+67,3
Ørestad – Grundløsning Med tilvalg B: Forlængelse af perroner og trapper til Ove Arups vej)	373,5	+15,0
Ørestad – Grundløsning Med tilvalg C: Trapper til Ørestad Boulevard	359,9	+1,4
Ørestad – Grundløsning Med tilvalg D: Længere spor til overhaling af 1.000 m godstog	392,9	+34,4

Tabel 7. Fuld Ring Syd. Anlægsomkostninger for udbygning af Ørestad.
Mio. kr. inkl. 30 % korrektionstillæg (2017-priser). *Indgår i Fuld Ring Syd

Der er projekteret to løsninger for overhalingssporet. Grundløsningen med ét midtliggende overhalingsspor og en alternativ løsning med 2 sideliggende overhalingsspor. Kapaciteten i grundløsningen er tilstrækkelig til opnåelse af en god og tilfredsstillende trafikafvikling, så det er den der indgår i løsningen *Fuld Ring Syd*.

Udbygninger	Anlægsomk.	Forskel ift. Grundløsningen
Overhalingsspor – Grundløsning med ét midtliggende overhalingsspor	322,6*	-
Overhalingsspor – Alternativ løsning med to sideliggende overhalingsspor	504,3	+181,7

Tabel 8. Fuld Ring Syd. Anlægsomkostninger for udbygning med overhalingsspor. Mio. kr. inkl. 50 % korrektionstillæg (2017-priser).

*Indgår i Fuld Ring Syd

Ring Syd – Glostrup

I denne løsning er det kun Glostrup der udbygges. Anlægs-overslaget for den alternative løsning med én ø-perron og to perronspor samt tilvalg fremgår af tabellen nedenfor.

Udbygninger	Anlægsomk.	Forskel ift. Alternativ løsningen
Glostrup – Alternativ løsning Med 2 perronspor med perroner på 320 m	242,1*	-
Glostrup – Alternativ løsning Med tilvalg for større dimension af perrontunnel	279,0	+36,9

Tabel 9. Ring Syd – Glostrup. Anlægsomkostninger for udbygning af Glostrup. Mio. kr. inkl. 30 % korrektionstillæg (2017-priser).

*Indgår i Ring Syd – Glostrup

Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup

I denne løsning er det som udgangspunkt ligeledes kun Glostrup der udbygges. Her udbygges stationen svarende til grundløsningen med to ø-perroner og fire perronspor.

Udbygninger	Anlægsomk.	Forskel ift. Grundløsningen
Glostrup – Grundløsning Med 4 perronspor på 320 m	410,1*	-
Glostrup – Grundløsning Med tilvalg for større dimension af perrontunnel	448,0	+37,9
Glostrup – Grundløsning Med besparelsesmulighed for kortere perroner på 240 m	361,6	-48,5

Tabel 10 Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup. Anlægsomkostninger for udbygning af Glostrup. Mio. kr. inkl. 30 % korrektionstillæg (2017-priser).

*Indgår i Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup

Ændringer i forhold til tidligere anlægsoverslag

Anlægsomkostningerne for udbygningerne af hhv. Glostrup og Ørestad er tidligere blevet vurderet på NAB fase 1-niveau til hhv. 293 mio. kr. og 151 mio. kr. for udbygninger svarende til de nuværende grundløsninger. Som det fremgår tidligere, så er de opdaterede anlægsoverslag for Glostrup på 410 mio. kr. og for Ørestad på 359 mio. kr., når der ikke medregnes tilvalg.

Projekterne er nu ført frem til et niveau svarende til NAB fase 2, og herunder er en række forudsætninger blevet opdateret. Fælles for begge anlægsoverslag er priserne nu i 2017-prisniveau, hvor de tidligere var opgjorte i 2014-priser.

Anlægsoverslaget for Glostrup er primært blevet højere, da der i de tidligere vurderinger ikke var medtaget omkostninger til håndtering af forurennet jord og udgravning af blød bund samt på grund øgede omkostninger til sikring og fjernstyring.

På Ørestad Station er den primære årsag til højere anlægsomkostninger, at forudsætningerne omkring jordbundsforholdene er blevet opdaterede. På grund af hård kalk er det nødvendigt at etablere en støttemur med sekantpæle, hvilket er væsentligt dyrere end den tidligere forudsatte løsning med spuns. Derudover har det vist sig nødvendig med forstærkninger af et regnvandsbassin.



Samfundsøkonomisk analyse

Den samfundsøkonomiske analyse for Ring Syd-projektet følger de retningslinjer, der er udstukket i Transportministeriets publikation fra 2015 – Manual for samfundsøkonomisk analyse – anvendt metode og praksis på transportområdet.

Det overordnede resultat for analysen fremgår af nedenstående tabel.

Det ses, at *Fuld Ring Syd* har en intern rente på kun 1 % og en samlet nettonutidsværdi -751 mio. kr. Alternativet er dermed ikke samfundsøkonomisk rentabelt, da renten i så fald skal være over 4 % og nettonutidsværdien positiv.

Ring Syd - Glostrup er derimod en god investering. Her er renten hele 14 % og nettonutidsværdien 832 mio. kr.

Ring Syd - Fremtidssikret Glostrup er også en god samfundsøkonomisk investering med en intern rente på 10 % og en nettonutidsværdi på 689 mio. kr.

Glostrupløsningerne falder også ud med et godt resultat, selv om anlægsomkostningerne øges til 448 mio. kr. svarende til *Ring Syd - Fremtidssikret Glostrup* med tilvalg for øget dimension af perrontunnel.

Fuld Ring Syd

Det negative samfundsøkonomiske resultat for *Fuld Ring Syd* skyldes primært de høje anlægsomkostninger som følge af de omfattende udbygninger samt høje togdriftsomkostninger som konsekvens af de væsentlige udvidelser af togdriften. Disse omkostninger modsvares ikke af fordele for passagerne i form af tidsgevinster samt øgede billetindtægter for togoperatørerne.

Ring Syd - Glostrup

Ring Syd - Glostrup omfatter beregninger for flere køreplansvarianter, der alle kun kræver udbygning af Glostrup Station. Det bedste resultat er vist i tabellen svarende til køreplansal-

Nettonutidsværdi mio. kr. (2017-prisniveau)	Fuld Ring Syd	Ring Syd - Glostrup	Ring Syd - Fremtidssikret Glostrup
Anlægsomkostninger (inkl. rest-værdi)	-761	-166	-281
Tidsgevinster	1.690	833	833
- Kollektive rejser, rejsetid	1.191	466	466
- Kollektive rejser, forsinkelsestid	409	338	338
- Vejtrafik rejser	89	28	28
Gener i anlægsperioden	-49	-37	-37
Driftsomkostninger	-1.143	201	201
- Banevedligehold	-407	-20	-20
- Infrastrukturafgifter	62	4	4
- Togdriftsomkostninger	-1.176	-31	-31
- Billetindtægter	378	249	249
Eksterne effekter*	-99	0	0
Øvrige effekter**	-390	0	-28
Resultat	-751	832	689
Intern rente	1 %	14 %	10 %

Tabel 11. Resultat af samfundsøkonomisk analyse

*) fremkommelighed for vejtrafik, uheld, støj, luftforurening, klimapåvirkning

**) afgifter, arbejdsudbudsforvridding, arbejdsudbudsgevinst



alternativ 2, hvor to eksisterende regionaltog fra hhv. Ringsted og Holbæk omlægges direkte til lufthavnen via Ny Ellebjerg.

Resultatet dækker over høje tidsgevinster for passagererne i form af både rejsetid og forsinkelsestid. Rejsetiden som følge af bedre køreplaner og forsinkelsestiden som følge af bedre punktlighed og deraf færre forsinkelser for passagererne. Derudover bidrager billetindtægterne for togoperatørerne ligeledes til det positive resultat. Anlægsomkostningerne bidrager negativt til det samfundsøkonomiske resultat, men ikke i samme grad som for *Fuld Ring Syd*. Som det derudover ses, så ændres togdriftsomkostningerne kun marginalt i dette alternativ i forhold til basissituationen, fordi driften ikke udvides med nye togsystemer.

Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup

Den eneste forskel mellem *Ring Syd – Glostrup* og *Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup* er udbygningsløsningen på Glostrup Station. I den første løsning ombygges stationen med én perron og to perronspor svarende til en anlægsomkostning på 242 mio. kr., og i den fremtidssikrede løsning udbygges kapaciteten yderligere til to perroner og fire perronspor til 410 mio. kr.

Den samfundsøkonomiske analyse viser, at *Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup* er en god investering selvom anlægsomkostningerne er højere for denne løsning end for *Ring Syd – Glostrup*.

De trafikale gevinster, i form af færre forsinkelser for passagererne, som den ekstra kapacitet giver i *Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup* forventes at give er ikke værdisat, og dermed ikke indregnet i den samfundsøkonomiske analyse. Derfor kan resultatet godt være bedre end angivet.

Påvirkninger fra projektet

Miljø

Der er gennemført VVM-screeninger for udbygningerne af hhv. Glostrup Station og Ørestad Station. Naturstyrelsen har på den baggrund vurderet, at ingen af de to projekter vil påvirke miljøet væsentligt, og de derfor ikke er VVM-pligtige.

Projektet omkring overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg er kun undersøgt på indledende niveau. I den forbindelse har Banedanmark lavet en overordnet miljøvurdering. Projektet forventes ikke at medføre væsentlige miljøpåvirkninger, men da der er tale om udbygning af infrastrukturen, vil der skulle laves en egentlig VVM-screening i lighed med de to andre projekter.

De mest betydelige miljøkonsekvenser for de enkelte udbygninger opsummeres nedenfor i det følgende.

Glostrup Station:

- **Støj og vibrationer i anlægsfasen.** Der vil forekomme støj og vibrationer i anlægsfasen, der forventes at ligge over kommunens forskrifter. Arbejdet skal derfor koordineres med kommunen.
- **Støj i driftsfasen.** Naturstyrelsen har i deres indstilling påpeget vigtigheden af, at boliger som forventes at blive støjbelastet over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi, vil blive tilbudt tilskud til støjisolerende tiltag efter Støjpuljens regler.
- **Servitut om eldrift.** Naboejendomme mod syd til nyt spor vil blive pålagt servitut om eldrift.
- **Forurennet jord.** Området er i bymæssig bebyggelse og jorden er dermed som udgangspunkt klassificeret som let-

tere forurennet. Derudover er der jord, der er kortlagt som forurennet og muligt forurennet iht. Jordforureningsloven.

- **Midlertidige ekspropriationer.** Der er behov for midlertidig ekspropriation af et mindre areal på en privat industrigrund i anlægsfasen.

Ørestad Station:

- **Støj og vibrationer i anlægsfasen.** Der vil forekomme støj og vibrationer i anlægsfasen, der forventes at ligge udover kommunens forskrifter. Arbejdet skal derfor koordineres med kommunen.
- **Forurennet jord.** Hovedparten af projektområdet er områdeklassificeret iht. Jordforureningsloven.

Overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg Station:

- **Støj og vibrationer i anlægsfasen.** Der forventes støj og vibrationer i anlægsfasen. Omfanget belyses nærmere i en evt. næste fase af projektet.
- **Forurennet jord.** Anlægsarbejderne omfatter håndtering og bortskaffelse af forurennet jord. Omfanget belyses nærmere i en evt. næste fase af projektet.
- **Fredninger.** Der er en fredning ved Valbyparken, der strækker sig ind over banen. Kommunen skal derfor inddrages i en evt. næste fase af projektet.
- **Afvanding.** Der ændres i banens afvandingssystem. Kommunen skal derfor inddrages i en evt. næste fase af projektet.

Gener i anlægsfasen

De forventede trafikale påvirkninger i anlægsfasen for passagerer og gods fremgår af nedenstående tabel for hver af infrastrukturudbygningerne.

Projekt	Enkeltsporsdrift (fjernbanen)	Totalspærring (fjernbanen)	Enkeltsporsdrift (S-banen)
Glostrup Station	55 døgn	2 døgn	14 døgn
Ørestad Station	6 døgn	1 døgn	-
Overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg	Varighed ej fastlagt	-	-

Tabel 12. Gener i anlægsfasen for udbygninger





Interessenter

Glostrup Station

De væsentligste interessenter har været inddraget i projektet gennem et teknikerudvalg. Herunder Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Vejdirektoratet, Glostrup Kommune, DSB, Metroselskabet og Hovedstadens Letbane.

Det samlede teknikerudvalg har pointeret vigtigheden i at etablere tilvalget omkring øget dimension af perrontunnel. Derudover finder Glostrup Kommune, at løsningen med to perronspor kan være en god løsning, såfremt den kan gennemføres således, at der kan standse tog nok i Glostrup. Kommunen er nemlig interesseret i, at stationsarealet bliver så smalt som muligt, så det bliver nemmere at etablere en evt. ny adgangsvej eller anden overbygning hen over stationsområdet på et senere tidspunkt. Løsningen har dog mindre kapacitet, og er dermed ikke fremtidssikret som løsningen med to ø-perroner.

Ørestad Station

Ligesom i Glostrup har de væsentligste interessenter været inddraget i projektet gennem et teknikerudvalg samt en ejergruppe. Herunder Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Vejdirektoratet, Københavns Kommune, DSB, Metroselskabet, Sund & Bælt og By & Havn.

Teknikerudvalget har haft stort fokus på adgangsveje, og der er i udvalget enighed om, at de to tilvalg med ekstra adgangsveje bør etableres i forbindelse med en stationsudbygning.

Overhalingsspor

Teknikerudvalget og ejergruppen for Ørestad er blevet informeret og hørt omkring projektet med overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg.

Overhalingssporet ligger på Sund & Bælts infrastruktur. De har haft fokus på løsninger med arkitektur og udtryk som den nuværende banestrækning.

Det videre forløb

Som følge af den politiske beslutning om ny strategi for ud-rulning af Signalprogrammet fra den 15. november 2017 vil Banedanmark i foråret 2018 udarbejde en ny anlægsplan for, hvordan kommende anlægs- og fornyelsesprojekter koordineres med den nye strategi for Signalprogrammet. Udbygningerne af infrastrukturen i Ring Syd-projektet vil indgå i den nye anlægsplan.

Driftsomlægningerne forudsætter som nævnt realisering af en række naboprojekter, hhv. niveaufri udfletning og anlæg af perroner på ny Ellebjerg samt kapacitetsudvidelse i Kastrup. Den fulde gevinst af Ring Syd-projektet vil dermed først kunne realiseres, når disse projekter er gennemførte. Den niveaufri udfletning i Ny Ellebjerg er under udførelse, og der er afsat midler til anlæg af nye perroner på stationen i årene 2023–2024. Kapacitetsudvidelsen i Kastrup er belyst i *Beslutningsgrundlag for kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen*, men projektet er endnu ikke politisk besluttet.



Banedanmark
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Telefon 82 34 00 00
Info@banedanmark.dk
www.banedanmark.dk

Beslutningsgrundlag
Ring Syd (Glostrup St. – Kalvebod – Ørestad St.)

Udgivet af Banedanmark
Kort og fotos: Banedanmark
Layout: Karen Krarup

banedanmark



Trafikstyrelsen
Indsendt via vvm@trafikstyrelsen.dk
journalnummer 2023-142579 og 2023-14144

Vildrosen
Thomas Koppels Alle 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26
Den 6. november 2023

Høring af Sund & Bælts forslag om at etablere et anlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg

Jan Boyesen Andersen, Bestyrelsesformand for Andelsboligforeningen Vildrose I
Solveig Daugaard, Bestyrelsesforkvinde for Grundejerforeningen Vildrose II
Almut Reichel, Bestyrelsesforkvinde for Grundejerforeningen Vildrose

Sender hermed på vegne af følgende berørte parter:

1. AB Vildrose I, cvr. 30969006
2. Grundejerforeningen Vildrose II, cvr. 40633839
3. Grundejerforeningen Vildrose, cvr. 38655833

Vores fælles høringssvar om væsentlige forhold som der bør lægges vægt på ved Trafikstyrelsens vurdering Sund & Bælt ansøgning om at etablere et anlæg bestående af to overhalingsspor til godstog og alt efter løsning, et vendespor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg (jnr. 2023-142579 samt jnr. 2023-141444).

1 Indledning

Indledningsvis vil vi gerne takke for den gode dialog med Trafikstyrelsen ifm. den foreløbige behandling af ansøgningen og høringen. Vi undrer os imidlertid over, at vi på trods af at være direkte påvirket af projektet under såvel anlægsfasen samt driftsfasen, ikke er blevet kontaktet af Trafikstyrelsen ifm. med høringen og at vi ikke har modtaget et høringsbrev.

Vi modtog den første information om projektet via orienteringsmail fra Sund & Bælt d. 19. september 2023, efterfulgt af et indledende informationsmøde den 9. oktober. Vi anser ikke at have haft rimelig tid til at udarbejde vores høringssvar, idet den korte tidsfrist har presset processen unødigt.

Vores høringssvar består af 11 kapitler.

1. Indledning, der beskriver den foreløbige dialog med Sund & Bælt og Trafikstyrelsen samt giver et overblik over kapitlerne i høringssvaret
2. Hovedkonklusion, der beskriver vores centrale indsigelser mod projektet
3. Ejendomme tilhørende A/B Vildrose I, G/F Vildrose I og G/F Vildrose II, der giver en generel beskrivelse af vores ejendomme

4. Partsstatus, der redegør for, at vi skal have status som parter i sagen
5. Området i dag, der beskriver hvordan området fremstår og benyttes i dag
6. Projektet, der kort beskriver projektet og redegør for, at projektet iflg. Banedanmark er en del af et større projekt
7. Anlægsfasen, der beskriver de trafikale, sociale og strukturelle udfordringer som der forventes at ville være i anlægsfasen, herunder samspillet med de øvrige, igangværende projekter
8. Støj, herunder støj under anlægs- og driftsfaserne, Sund & Bælts manglende dokumentation vdr. støj, samt krav om afværgeforanstaltninger
9. VVM-pligt, som redegør hvorfor projektet er underlagt VVM-pligt
10. Konklusion, der sammenfatter vores centrale argumenter for, at projektet ikke kan gennemføres på det foreliggende grundlag
11. Bilag, som beskriver de bilag der udgør en del af høringssvaret

2 Hovedkonklusion

Samlet finder vi, at Trafikstyrelsen kan ikke give tilladelse til projektet på baggrund af den udarbejdede screening grundet følgende forhold:

- Projektet bør være underlagt VVM-pligt og vi finder at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering i henhold til Jernbanelovens § 38a, stk. 2. Den udarbejde screening er mangelfuld ift. vurdering af vibrationer, kumulative effekter, påvirkning af § 3-beskyttede naturtyper samt Natura 2000-området og bilag IV-arter. Dette bekræftes af det vedhæftede notat, som DAHL Advokatpartnerskab har udarbejdet ifm. høringssvaret (se bilag 1).
- Støjpåvirkningerne er ikke tilstrækkeligt kortlagt. Der er behov for at gennemføre substantielt mere omfattende undersøgelser af støjgener under anlægs- og driftsfaserne, hvilket bekræftes af den vedhæftede tekniske rapport som vi har fået udarbejdet af FORCE Technology ifm. høringssvaret (se bilag 2). Ydermere skal potentialet for at reducere støjforureningen med afværgeforanstaltninger som f.eks. forhøjelse af støjvolden kortlægges.
- Forslaget om at etablere en arbejdsplads for enden af Thomas Koppels Alle bør ikke tillades. Denne bør i stedet placeres syd for baneanlægget ved Stark.
- A/B Vildrose 1, G/F Vildrose 1 og G/F Vildrose 2 har ikke modtaget tilstrækkelig information om projektet fra myndighederne, herunder et høringsbrev og har ikke haft rimelig tid til at udarbejde høringssvaret. Vi har en væsentlig, individuel og retlig interesse i sagen og burde få tildelt partsstatus. Vi ønsker på denne baggrund derfor også at klage over Trafikstyrelsen afgørelse om at vi ikke tillægges partsstatus i sagen, jf. svar fra Trafikstyrelsen den 3. november 2023.

3 Ejendomme tilhørende A/B Vildrose I, G/F Vildrose I & II

A/B Vildrose I og G/F Vildrose 2 (herefter Vildrosen) blev grundlagt i 2008 og består af 38 rækkehus i 2-plan. Boligerne er tegnet af ONV Arkitekter og er karakteriseret af meget let adgang til fællesarealer. Vildrosen udgør et moderne landsbyfællesskab i byen. Ifølge en evaluering

foretaget af Kunstakademiets Arkitektskole i 2011, gør Vildrosens beliggenhed det muligt for mennesker, der ser sig selv som bymennesker, at blive tæt på storbyen og alligevel komme til at bo med mange af forstadens kvaliteter. *”Faktisk lidt ligesom man ser det i Kartoffelrækkerne, Humleby, Bakkehusene og lignende kvarterer, som alle har det til fælles, at de er bygget for at være billige familieboliger og som alle har bevaret en høj grad af attraktivitet. Vildroserne kan godt ses som et moderne bud på et lignende kvarter, og alt tyder på, at det også fortsat vil være et attraktivt boligområde. Det er bemærkelsesværdigt, at vi ikke i Vildroserne mødte familier, der forudser, at de bliver nødt til at flytte igen, når deres børn bliver større.”*

Vildrosen ligger tæt på jernbanen og 10 boliger ligger direkte nord for det foreslåede projekt. Herunder grænser en række af boligerne op til den planlagte arbejdsplads med 1 meters afstand. I dag anvendes alle boligerne til helårsbeboelse for cirka 140 mennesker. Vildrosen blev bygget af Fonden for Billige Boliger, som blev stiftet i 2006 i forbindelse med overborgmester Ritt Bjerregaards program for billige boliger i København. Vildrosen er en grøn oase i København, med et stærkt fællesskab og høj livskvalitet.

Det er vigtigt, at der under anlægs- og driftsfasen tages højde for Vildrosens område og beboere, herunder områdets anvendelse til helårsbeboelse og arealets karakter og beskaffenhed. Dette bør sikres gennem løbende dialog og inddragelse af Vildrosen. Med nærværende høringsvar opfordres Trafikstyrelsen og Sund & Bælt derfor til dialog i den fremadrettede proces.

I lokalplanen for området, “Lokalplan nr. 395 Karens Minde”, i afsnittet om støj side 11 fremgår det bl.a.: *“Mod syd afgrænses området af støjvolden langs Øresundsbanen, hvor støjen ikke overstiger 60 dB(A) uden for jernbanens terræn, ligesom vibrationer fra jernbanen heller ikke giver gener. Trafikken afgiver dermed ikke støj i belastende omfang, hvorfor der ikke i lokalplanen er optaget bestemmelse om foranstaltninger mod støjgener.”* Lokalplan nr. 430 for haveforeningerne Frederikshøj og Mozart indeholder i øvrigt tilsvarende bestemmelse.

Det betyder, at hele forudsætningen for den lokalplanlagte bebyggelse i området, inklusive vores bebyggelse Thomas Koppels Allé 14-26 forsvinder, hvis støjniveauet med det planlagte nye jernbaneanlæg kommer til at overskride de 60 dB(A) på jernbanens terræn i driftsfasen. Bebyggelsen bliver så at sige ulovlig. Hvis anlægsprojektet skal være i overensstemmelse med lokalplan nr. 395, må det derfor skulle dokumenteres, at støjniveauet ikke overskrides uden for jernbanens terræn. Denne dokumentation mangler i Sund & Bælts ansøgning.

4 Partsstatus

Vi undrer os over og finder det bekymrende, at vi ikke er blevet kontaktet af Trafikstyrelsen ifm. med høringen, og at vi ikke har modtaget et høringsbrev.

Efter at have rettet henvendelse til Trafikstyrelsen 4 gange for at få afklaret, om vi tillægges partsstatus eller ej, modtog vi den 3. november (3 dage før høringsfristen) besked om, at Trafikstyrelsen ikke tillægger os partsstatus i sagen. (Se bilag 3)

I skrivelsen anfører Trafikstyrelsen, at et begrænset antal parter har fået tillagt partsstatus i sagen, og at der er lagt vægt på grundejere, der vurderes at være særligt belastede af det skitserede

projekt. Der argumenteres for, at anlægsarbejdet vil foregå i en tidsbegrænset periode, og at der forventes natstøj i intervallet op til mellem 40-45 dB ved sporarbejde. Efter Trafikstyrelsens vurdering ligger dette indenfor det niveau, der periodevis må kunne forventes i forbindelse med driften af en eksisterende jernbane.

Vi finder Trafikstyrelsens afgørelse uacceptabel, da vi er blandt de helårsboliger i området som ligger tættest på det foreslåede projekt. Nogle af vores huse ligger 1 m fra én af de foreslåede byggepladser, og vi er blandt dem, som vil opleve mest støj under bygnings- og driftsfaserne, og mange beboere har deres soveværelse direkte ud til det område, hvor projektet planlægges gennemført.

Der er andre juridiske personer, som ifm. høringen har fået tildelt partsstatus i denne sag, på trods af at de, ihht. de beregninger som NIRAS har foretaget, vil opleve mindre støj end GF Vildrose.

Vi vil gerne understrege, at vi har en væsentlig, individuel og retlig interesse i sagen og derfor skal tillægges partsstatus. Konklusionen i afslaget fra Trafikstyrelsen er åbenlyst forkert, og vi ønsker hermed at klage over afgørelsen. Såfremt denne klage ikke fører til, at vi tildeles partsstatus, vil vi påklage afgørelsen til Transportministeren.

5 Området i dag:

Vildrosen ligger i et fredeligt og grønt område, syd for Karens Minde Kulturhus, Børnenes dyremark samt Strandparkskolen.

Mod vest afgrænses Vildrosen af tæt bevokset skov, mens Thomas Koppels Allé ligger øst for. Mod syd ligger jernbanen, hvoraf det nærmeste hus er 40 m fra jernbanen.



Området omkring Vildrosen bliver flittigt brugt af lokale samt gæster fra hele byen som ønsker at motionere, lufte hunde, gå ture m.v. i Valbyparken og Sydhavnstippen, der ligger syd for jernbanen, og er et unikt natur- og kulturområde for hele København.



Området omkring Vildrosen er i dag fredeligt, da både jernbanen samt Thomas Koppels Allé kun oplever relativt begrænset trafik.

6 Projektet

Sund & Bælt har sendt 2 ansøgninger om etablering af henholdsvis overhalingsspor (O-3) og overhalingsspor samt vendespor (O-4) mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Formålet med løsning O-3 er at etablere et anlæg bestående af et overhalingsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Løsningen betyder, at der vil være 3 spor på strækningen, hvor der i dag er 2 spor. Formålet med løsning O-4 er at etablere et anlæg bestående af to overhalingsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Løsningen betyder, at der vil være 4 spor på strækningen, hvor

der i dag er to spor. Vildrosen ligger på nordsiden af det eksisterende (og fremtidige) baneanlæg, og nærmeste bolig er placeret blot ca. 40 m fra de eksisterende spor.

6.1 Projektet er ifølge Banedanmark en del af et større projekt

I Ansøgning om statslige projekter på jernbane og VVM anfører Sund & Bælt at projektet ikke er omfattet af VVM samt at projektet ikke er en del af et større projekt. Sidstnævnte er i strid med de oplysninger der fremføres af Banedanmark i Beslutningsgrundlag Ring Syd (Glostrup St. – Kalvebod – Ørestad St.) fra november 2017 (Bilag 7) hvoraf det fremgår at:

“Ring Syd-projektet består i at gennemføre en række anlægsarbejder, som muliggør en udvidelse og omlægning af togbetjeningen. Med Ring Syd vil der således kunne køre tog fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn Kastrup, og der bliver mulighed for at omlægge tog fra København H til lufthavnen via Ny Ellebjerg Station.

Ydermere fremkommer det at det samlede projekt består af følgende arbejder:

- 1) Udbygning af Glostrup Station.
- 2) Udbygning af Ørestad Station samt
- 3) Anlæg af overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg Station.

Vi finder derfor fejlagtigt at konkludere, at projektet ikke er en del af et større projekt.

6.2 Alternativ placering af overhalingsspor

I forbindelse med informationsmøde med Sund & Bælt 9. oktober 2023 blev vi informeret om, at der tidligere har været overvejelser og undersøgelser om at de nye sport kunne placeres på Amager, efter Sjællandsbroen, hvilket er et område uden nært beliggende beboelse. Det er ikke gennemsigtigt for os, hvorfor det alternativt ikke er blevet undersøgt nærmere, eller hvorfor man ikke har valgt denne løsning.

Vi ønsker at en alternativ placering af sporene på Amager undersøges som en del af en kommende miljøkonsekvensvurdering.

7 Anlægsfasen

Dette kapitel beskriver de negative kumulative effekter ved projektet, udfordringerne for områdets sociale struktur og en anlæggelse af en arbejdsplads for enden af Thomas Koppels Allé samt behovet for at ekspropriere, såfremt en sådan byggeplads skulle ønskes etableret.

7.1 Negative kumulative effekter ved projekter

HOFOR planlægger et større anlægsprojekt, Valby Skybrudstunnel, umiddelbart syd for Vildrosen. If. HOFORs hjemmeside gennemføres projektet mellem Q2-2034 og Q3-2027, altså sammenfaldende med udvidelsen af baneanlægget.

Sund & Bælt har vurderet, at der ikke vil være kumulative påvirkninger i forhold til andre projekter i området,

og oplyser, at der pågår dialog med HOFOR om anvendelse af arbejdsarealer og tidsmæssige hensyn, "så væsentlige kumulative påvirkninger undgås". Valby Skybrudstunnel nævnes i ansøgningen, men der bliver ikke foretaget en egentlig vurdering heraf.

I notat udarbejdet af DAHL Advokatpartnerskab vurderes det, at *"Sund & Bælt ikke har foretaget en tilstrækkelig vurdering af den påvirkning projektet kan have i kumulation med projektet "Valby Skybrudstunnel", som HOFOR i samme tidsperiode skal etablere fra en arbejdsplads ved Enghave Kanal mod Musikbyen."*

Ydermere bemærkes det i notat udarbejdet af FORCE Technology, at der *"almindeligvis redegøres ved screeninger og miljøredegørelser for de kumulative effekter, hvis der skal gennemføres flere samtidige projekter. I ingen af støjrapporterne eller i de øvrige gennemgåede dokumenter er der beskrevet kumulative støj- eller vibrationsmæssige effekter ved sporudvidelserne og HOFOR's projekt"*.

For yderligere argumentation se Bilag 1 og Bilag 2.

Vi ønsker at de negative kumulative effekter fra Valby skybrudstunnel undersøges som en del af en kommende miljøkonsekvensvurdering.

7.2 Udfordringer for områdes sociale struktur

Området omkring Karens Minde og Sydhavnstippen er en oase for beboere og borgere i hele København som kommer for at nyde naturen og friluftslivet med gå- og vandreture, fugle-spotning, hundeluftning, ridning, cykling mv. De to nuværende stibroer hen over jernbanen skaber forbindelsen mellem Sydhavnen samt Tippen og Valbyparken.

Der lægges op til at stibroerne fjernes i hele anlægsfasen på 2 år, hvorved vi afskæres fra direkte adgang til Tippen og Valbyparken. Dette er uacceptabelt lang tid og der bør derfor etableres en "midlertidig" stibro under anlægsfasen således at beboerne i området ikke afskæres fra Tippen og Valbyparken.

7.3 Negative konsekvenser ved anlæggelse af arbejdsplads for enden af Thomas Koppels Allé

Ifølge miljøscreeningen planlægger man at etablere 2-3 arbejdspladser:

"I forbindelse med projektet etableres 2-3 arbejdspladser, se Figur 3:

- Ved Fragtvej (matr.nr. 454 Kongens Enghave, København), etableres en ca. 2.000 m² arbejdsplads (1).
- I det sydøstlige hjørne af Valby Idrætspark (matr.nr. 2123a Valby, København), etableres en ca. 8.800 m² arbejdsplads (2). Arbejdspladsen skal anvendes til skurby og oplag/omlæsning af materialer mv. Adgang til arbejdsplads 2 vil ske fra Ellebjergvej ad Stubmøllevej og Hammelstrupvej.
- Nord for banen, for enden af Thomas Koppels Allé (matr.nr. 485 Kongens Enghave, København), etableres eventuelt en ca. 5.500 m² arbejdsplads (3). Arbejdspladsen skal anvendes til skurby og oplag/omlæsning af materialer mv. "Adgang til arbejdsplads 3 vil ske fra Ellebjergvej ad Stubmøllevej, Mozartsvej og Thomas Koppels Allé."

Vi er som beboere i Vildrosen meget bekymrede ved udsigten til at have en 5.500 m² stor arbejdsplads 1m fra vores huse, da dette vil føre væsentlig påvirkning af vores nærmiljø.

Ud over det forventede støj fra arbejdsplads og jordarbejder må der forventes en væsentlig trafik med lastbiler til og fra arbejdspladsen via Thomas Koppels Allé, der blandt vil passere ca. 10 m fra facaden på GF Vildroses østligste bygning (Række 20).

Det er ikke angivet, hvorvidt støj- og støvgener er medtaget i vurderingerne fra NIRAS mv.. Det synes ikke at være tilfældet og er naturligvis ikke acceptabelt. Ligeledes bør forventede kørsel ind på selve arbejdspladsen medtages i støjberegningerne.

Anlæggelsen vil med sin størrelse alene komme til at dominere hele området og blandt andet blive en trafikprop for al trafik syd for Karens Minde Kulturhus.

De trafikale udfordringer er vi særligt bekymrede for, da de seneste års arbejde med Metroens Linje M4, HOFOR's skybrudssikring med anlæggelsen af Karens Minde Aksen og det fortsatte arbejde med skybrudstunnellen ved Enghave Kanal, etablering af fjernvarme i Komponistkvarteret og HF Frederikshøj, etc., har vist stor trafikal sårbarhed omkring Thomas Koppels Allé.

Vejen fungerer som hovedtrafikåre for beboerne i HF Frederikshøjs, HF Mozarts, og GF Vildroses mere end 300 helårs-husstande, HF Frederiksholm, områdets erhvervsdrivende, medlemmer af Bådforeningen Trekanten, samt elever og personale på Strandparkskolen. Sidstnævnte transporteres dagligt til og fra skole i minibusser og vil uden tvivl rammes af forsinkelser som følge af det øgede trafikale pres.

Da alle indfaldsveje til Thomas Koppels Allé på nær Offenbachsvej har skarpe sving, som umuliggør transport med større køretøjer, må vi antage, at al sådan transport ville foregå herfra. Vejen tillader i princippet 2-vejs trafik, men den er for smal til, at det kan lade sig gøre.

Et at de forhold som ikke er belyst i høringsmaterialet er at den daglige trafik af lastbiler til den foreslåede arbejdsplads vil passere mindre end ca. 10 m fra Vildrosens østlige bygninger, hvor der blandt andet er soveværelser lige ud til vejen. Lastbiltrafikken vil føre til støj- og støvgener. Det er uklart, om denne trafik er medtaget i miljøscreeningen, hvilket umiddelbart ikke synes at være tilfældet. Dette finder vi meget problematisk.

Stor bekymring for trafiksikkerheden

Den øgede trafik vil ydermere skabe usikkerhed for børn og bløde trafikanter på Thomas Koppels Allé, herunder Strandparkskolen, der er en specialscole for elever med fysiske og psykiske funktionsnedsættelser under Folkeskolelovens § 20 stk. 2. Thomas Koppels Allé er et kernepunkt for vores unge og børn, som ofte færdes på og ved vejen til og fra skole og i fritiden med leg og spil og er på ingen måde egnet til store mængder af tung trafik ud fra en sikkerhedsmæssig betragtning.

Samlet set finder vi det stærkt problematisk, at der etableres en arbejdsplads for enden af Thomas Koppels Allé. Vi vil således på det kraftigste fraråde, at dette tillades.

7.4 Ekspropriation vil være nødvendig

Thomas Koppels Allé er en privat fællesvej, og brugen af vejen til projektet vil derfor forudsætte en ekspropriation, idet vi ikke uden videre forventer at kunne give tilladelse til færdsel til det foreslåede formål (Se bilag 1). Ekspropriation forudsætter aktualitet og nødvendighed, herunder at det er i almenvellets interesse. Vi kan i den forbindelse stille spørgsmålstegn ved kravet om nødvendighed, hvor der er mere oplagte, alternative arbejdsarealer syd for banen.

Såfremt Trafikstyrelsen, på trods af vores modstand, tillader etableringen af en arbejdsplads for enden af Thomas Koppels Allé, vil vi gøre et erstatningskrav gældende til genetablering af brud, huller, slitage mv.

7.5 Matrikler og kort

I notat Miljøscreening – Løsning O-4 beskrives følgende om arbejdspladser og arealer:

I forbindelse med projektet etableres 2-3 arbejdspladser, se Figur 3:

- *Ved Fragtvej (matr.nr. 454 Kongens Enghave, København), etableres en ca. 2.000 m² arbejdsplads (1).*
- *I det sydøstlige hjørne af Valby Idrætspark (matr.nr. 2123a Valby, København), etableres en ca. 8.800 m² arbejdsplads (2). Arbejdspladsen skal anvendes til skurby og oplag/omlæsning af materialer mv. Adgang til arbejdsplads 2 vil ske fra Ellebjergvej ad Stubmøllevej og Hammelstrupvej.*
- *Nord for banen, for enden af Thomas Koppels Allé (matr.nr. 485 Kongens Enghave, København), etableres eventuelt en ca. 5.500 m² arbejdsplads (3). Arbejdspladsen skal anvendes til skurby og oplag/omlæsning af materialer mv. Adgang til arbejdsplads 3 vil ske fra Ellebjergvej ad Stubmøllevej, Mozartsvej og Thomas Koppels Allé.*

samt:

Udover de oplistede arbejdspladser, etableres der en række arbejdsarealer. Syd for banen etableres arbejdsareal på følgende matrikler:

- a. 7000o Kongens Enghave, København, gang- og cykelstien Fragtvej/Tudsemindevej*
- b. 7000c Valby, København, gang- og cykelstien Tudsemindevej*
- c. 1966 Valby, København, Valbyparken (Tudsemindevej)*
- d. 2123a Valby, København, Valby Idrætspark*

Nord for banen etableres arbejdsareal på følgende matrikler:

a. 7000l Kongens Enghave, København, gang- og cykelsti

b. 7000k Kongens Enghave, København, gang- og cykelsti

c. 487 Kongens Enghave, København, Thomas Koppels Allé

Kommentar

Den tilhørende figur 3 viser markeringen af de nævnte matrikler, men på kortene bilag 1 og 2 er matrikel nr. 486 desuden markeret som Projektområde.

- Indgår matrikel 486 som en del af det planlagte projektområde? I så fald vil det medføre en væsentlig påvirkning af de nærmeste naboer i boligerne beliggende på Thomas Koppels Alle 24A-F samt 26A-D, i form af primært støj, støv og lys
- Hvad er forskellen på arbejdspladser og arbejdsarealer?

Figur 3:



Bilag 1:



Matrikelkort:



8 Støj

For dette afsnit gælder, at indholdet fortrinsvis bygger på FORCE Technologys tekniske vurdering af de støjmæssige forhold ved projektet (Se bilag 2 "Vurdering af støj fra baneanlæg ved Kalvebod" udarbejdet af FORCE Technology).

Generelt finder vi, at projektets kortlægning af de støj- og vibrationsmæssige forhold under anlægs- og driftsfaserne er fejlbehæftet og mangelfuld. Vi finder dette yderst kritisabelt og mener, at der er behov for at gennemføre en VVM-undersøgelse for at kunne vurdere projektets konsekvenser.

8.1 Støj og vibrationer; generelle kommentarer

FORCE Technology har følgende generelle kommentarer ift. støj og vibrationer (i kursiv):

FORCE Technology

- *Det er uklart, hvilken planmæssig status AB Vildrose har, jf. NIRAS' rapporter [3], [4], [5], og dermed om boligerne indgår i de udførte optællinger. AB Vildroses matrikel bør indgå i optællingerne, idet det er den faktiske anvendelse, der er bestemmende for støjbelastningen (se Kommentar 1).*
- *Ved miljøredegørelser og -screeninger skal de kumulative effekter beskrives. Der er tilsyneladende ikke set på HOFOR's planer om en arbejdsplads ved Fragtvej (Musikbyen) umiddelbart syd for AB Vildrose i sammenhængen med dette anlægsprojekt (se Kommentar 2).*
- *Det anføres, at "I driftsfasen skal projektet overholde de vejledende støjgrænser for jernbaner. Det for ventes dog ikke, at projektet medfører en betydelig stigning af jernbanestøjen i området. Der søges om dispensation hos Københavns Kommune ved behov for eventuelle overskridelser af støjgrænser. Alternativt vil der som del af anlægslov for projektet gives bemyndigelse til transportministeren til at dispensere fra støjgrænser". Det er uklart, om der her henvises til driftsfasen eller anlægsfasen, idet Københavns Kommune alene er myndighed på anlægsaktiviteterne. En overskridelse af støjgrænserne i driftsfasen vil være en væsentlig ulempe for de omkringboende.*

Supplerende kommentarer:

Såfremt der med "dispensation" henføres til driftsfasen, så skal det understreges at vurderingen af støj i driftsfasen er mangelfuld, da der ikke er lavet støjscenarier for dette, hvorfor en tilladelse til dispensation i driftsfasen ikke kan gives.

Vi stiller os desuden helt uforstående overfor, at der i det hele taget skulle være behov for at søge om dispensation for støjgrænsen, idet Sund & Bælt anfører, at projektet kun vil føre til en marginal forøgelse af støjen. Dette underbygger det generelle indtryk af, at det ikke er undersøgt tilfredsstillende.

Samtidigt kan vi ikke se, at der skulle være grundlag for at give en tilladelse til en højere støjforurening end den, som grænseværdierne foreskriver i form af en dispensation. Vi forventer at projektet som minimum overholder støjgrænseværdierne.

8.2 Støj og vibrationer - Anlægsfase

FORCE Technology har følgende kommentarer ift. støj og vibrationer i anlægsfasen (i kursiv):

FORCE Technology

- *Der gælder i Københavns Kommunes forskrift, jf. [6], en støjgrænse for støjens maksimalværdi $L_{pAmaxFast}$ om natten på 55 dB(A). Maksimalværdier er ikke belyst i rapporterne (se Kommentar 5).*
- *Der er ikke set på alternative og mere skånsomme arbejdsmetoder som fx nedvibrering af spuns i stedet for ramning. Dette vil formentlig kunne reducere støj- og vibrationsbelastningen ved AB Vildrose (se Kommentar 6).*
- *Det er ikke forklaret i, hvilket omfang etablering af køreledningsmaster eller fundamenter hertil er taget med i støjberegningerne. Det er typisk en meget støjende proces, når fundamenter nedrammes (se Kommentar 6).*
- *Til- og frakørsel til arbejdspladsen ved Thomas Koppels Allé er ikke beskrevet – ej heller hvilke aktiviteter der forventes på arbejdspladsen, som er placeret få meter fra beboelsen AB Vildrose (se Kommentar 3).*
- *Det er uklart, i hvilket omfang der forventes arbejde i weekender (se Kommentar 4).*

8.3 Støj og vibrationer - Driftsfase

FORCE Technology har følgende generelle kommentarer ift. støj og vibrationer i anlægsfasen (i kursiv):

FORCE Technology

- *Der mangler en beregning af 0-alternativet i driftsfasen, altså situationen hvis baneanlægget ikke udbygges. Kun dette kan indgå ved vurdering af, om der er tale om betydelige eller ubetydelige ændringer i støjniveauet som følge af anlæggets udvidelse. Det viste støjkort for udvidelsen kan således ikke anvendes til at vurdere, om støjen ændres betydeligt. AB Vindrose har fra Sund & Bælt fået oplyst, at der i dag kører 2 godstog og 1 passagertog i timen i hver retning. Dette antal forventes at øges til 4 godstog og 2 passagertog i timen i hver retning. FORCE Technology vurderer, at en sådan fordobling vil øge støjbelastningen i hele området med ca. 3 dB ved de samme toghastigheder, -typer og -længder som i dag. Herudover vil flytningen af det ene hovedspor længere væk fra jordvolden (mod nord) medføre en forøgelse af støjen ved AB Vildrose, ligesom den planlagte spunsvæg (som erstatning for den sydlige jordvold) vil kunne give betydelende refleksionsbidrag støjen nord for banen (se Kommentar 8 og 11).*
- *Indførelse af længere tog (op til 1050 meter) vil medføre højere maksimalstøj (L_{Amax}) end i dag, idet maksimalstøjen direkte afhænger af den maksimale toglængde og ikke mindst hastigheden. Dette forhold er ikke omtalt i rapporterne (se Kommentar 7). Herudover er det uforståeligt, at den maksimale hastighed mellem 2019 og 2030*

tilsyneladende reduceres fra 120 til 100 km/t (Trafikstyrelsens prognose (se Kommentar 9).

- *Ved tilførsel af overhalingsspor vil der typisk være lange, holdende godstog, der venter på køretilladelse. Med dieselgodstog må det forventes, at de holder i tomgang i overhalingssporene og dermed støjer. Med el-godstog vil der formentlig ikke være støj i tomgang, men tog med kølecontainere vil kunne støje. Det er ikke oplyst i rapporterne, i hvilket omfang holdende tog vil give anledning til støj ved naboejendommene*

Supplerende kommentarer

I ansøgningsmaterialet fremgår, at projektet i driftsfasen forventes at overholde de vejledende støjgrænser for jernbaner, og at stigningen i støj og vibrationer som følge af projektet vil være marginal. Der foreligger imidlertid ingen baselinemåling for det nuværende støjniveau eller beregninger af det forventede støjniveau og støjudbredelsen i driftsfasen, hvorfor denne påstand ikke er underbygget.

Det er ydermere uklart, hvad den fremtidige trafikmængde som følge af projektet bliver. Sund & Bælt har informeret os om, at togtrafikken kan fordobles, såfremt det nye anlæg bliver etableret. Vi forventer, at der fremlægges et præcist scenarie for det fremtidige antal godstog og passagertog, der kommer til at benytte sporene, og at alle støjvurderinger ift. driftsfasen tager dette scenarie til indtægt. Specielt også da de nye spor vil føre til øgede støj og vibrationer fra togets hjul-skinne-kontakt, togets motorer, m.v. ifm. at togene bremses og accelereres, samt at der er risiko for, at togene kører med højere hastighed. Samtlige af disse forhold må forventes at føre til en væsentlig øgning i støjforureningen. Der er behov for at skabe klarhed over, hvordan den øgede trafik må formodes at påvirke støjen ved at gennemføre en miljøkonsekvensvurdering.

8.4 Etablering af afværgeforanstaltninger

I ansøgning fra Sund og Bælt for Løsning O-3 nævnes følgende angående støjskærm i afsnit 3.1 side 2:

For at gøre plads til et midtliggende overhalingsspor og tilhørende afvandingssystem skal støjvolden syd for banen fjernes, og afgravningen skal udvides syd for eksisterende spor. Som erstatning for støjvolden opsættes en 2 meter høj støjskærm på den sydlige side af sporene ved Kalvebod Haveforening og Musikbyen Haveforening. Anlæg af sporet foregår ved at støjvolden først afgraves. Derefter etableres en spurs i baneskråningen, og der afgraves skråning nede fra banearealet. Herefter udgraves til sporkasse som etableres og sveller og spor lægges. Til sidst etableres kørestrøm og signaler.

I ansøgningen oplyses i afsnit 4, om påvirkninger på land, nr. 9 Støj og vibrationer:

Til erstatning for eksisterende støjvolde etableres en 2 meter høj støjskærm. Skærmen etableres inden de øvrige anlægsarbejder påbegyndes, hvorved støjskærmen også vil reducere støjudbredelsen i anlægsfasen.

Det er uklart hvor på strækningen, der etableres hhv. 2 meter høj støjskærm eller spuns i baneskråningen, eller om der etableres begge dele på nogle strækninger. Dette ønskes specificeret med en situationsplan og skitser.

I forhold til en spunsvæg, så vil denne reflektere støj mod nord fra togene. Den negative øgning i støjforureningen mod nord bør vurderes og beregnes nærmere, og specifikke afværgeforanstaltninger relaterede til driften, som beskrevet nedenfor, bør vurderes nærmere:

- Beklædning af spunsvæg med støjdæmpende materialer
- Overdækning af banegrav på strækninger med flest berørte naboer
- Etablering af støjskærm mod nord ovenpå eksisterende støjvold
- Forhøjelse af eksisterende støjvold mod nord

I forhold til sidstnævnte, så bør der laves en vurdering af mulighed for forhøjelse af eksisterende støjvold mod nord på sådan vis, at det værner mod den øgede støj. Materialer til anlægsarbejdet vil oplagt være overskudsjorden fra fjernelse af den eksisterende støjvold mod syd. Dette vil være en bæredygtig løsning, som anvender overskudsjorden som en ressource og ikke som affald. I tillæg vil dette være en væsentlig besparelse for projektet på reducerede omkostninger til slubbortskaffelse af jorden.

8.5 Befolkning og sundhed

I forhold til støjs påvirkning af menneskers mentale sundhed, så henviser vi til Kommentar 8 i notat fra FORCE Technology (kursiv):

FORCE Technology

- *De [vejledende støjgrænser fra Miljøstyrelsen](#) er udarbejdet som en anbefaling til kommuner, der ønsker at udlægge områder til bebyggelse langs eksisterende jernbaner. Det er kutyme, at fx Ba nedanmark og Vejdirektoratet tager udgangspunkt i de vejledende støjgrænser ved anlæggelse af nye eller ombyggede anlæg, men i sidste ende er det anlægsloven, der fastlægger støjgrænserne. Med andre ord gælder der ingen støjgrænser for eksisterende baner, med mindre, de er anført i en anlægslov. De seneste års fokus på støjgener fra trafik, og den fremkomne evidens på særligt trafikstøjens helbredsskadelige effekter, taler dog for endog at reducere de vejledende grænser for støj. [WHO's foreslåede grænse](#) for jernbane støj (Lden) er således 54 dB, altså 10 dB lavere end de vejledende støjgrænser i Danmark. Samtidig anbefaler WHO en grænse for Lnight på 44 dB for at beskytte borgerne mod søvnforstyrrelser om natten. (Lnight anvendes ikke i Danmark, derimod anvendes maksimalværdien L_{Amax}, som godt kan anses som en beskyttelse af borgernes søvnkvalitet). Det forhold, at Sund & Bælt ser det som en mulighed at søge dispensation ved Københavns Kommune for*

eventuelle overskridelser af de vejledende støjgrænser anses som ude af trit med den generelle udvikling og øgede opmærksomhed på støj i samfundet.

Supplerende kommentarer

Vi vurderer således, at netop WHO's anbefalinger skal tages i betragtning i forbindelse med vurdering af støj under driftsfasen.

9 VVM-pligt

Ud fra en samlet betragtning af Sund & Bælts to screeninger af løsningsforslag finder vi, at projektet vil få væsentlige indvirkninger på miljøet. På denne baggrund skal projektet miljøvurderes i medfør af Jernbanelovens § 38a, stk. 2.

Vi finder ikke at Sund & Bælt har sikret et fuldt oplyst grundlag, idet der er en række fejl og mangler. Dette bekræftes endvidere af advokat Anette Kusk fra DAHL Advokatpartnerskab (se bilag 1).

Overordnet begrundes dette i følgende forhold af væsentlige påvirkninger i anlægs- og driftsfasen:

- Støj og trafikgener
- Vibrationer
- Kumulative påvirkninger
- Beskyttede naturtyper og dyreliv
- EU's Habitatdirektiv (bilag IV arter)
- Nature 2000 området

For støj- og trafikgener, vibrationer og kumulative påvirkninger henvises til tidligere afsnit. Øvrige forhold belyses i det følgende med dertilhørende bilag 1 samt bilag 6.

9.1 Beskyttede naturtyper og dyreliv, bilag IV-arter samt Natura 2000-område

I forbindelse med Trafikstyrelsens vurdering af hvorvidt projektet skal omfattes af en VVM er vi særligt opmærksom på at der skal foretages en væsentlighedsvurdering af projektets påvirkning af såvel eventuelle Nature-2000 områder samt gældende EU-direktiver herunder EU's Habitatdirektiv med bilag IV arter. Ligeledes skal der tages hensyn til dansk lovgivning herunder Naturbeskyttelseslovens §3 . For at kunne foretage en sådan vurdering er det afgørende at sikre at oplysningsgrundlaget er fyldestgørende og korrekt.

I den forbindelse vil vi indledningsvist påpege at dette ikke er tilfældet i Sund & Bælts notat om Miljøscreening af *"Miljøscreening af overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg"* fra 7. september 2023. Således er der ikke overensstemmelse med konklusioner i notatet i forhold til eksisterende §3 områder, tilstedeværelsen af bilag IV arter samt Natura-2000 områder jf. blandt andet Danmarks Arealinformation samt indrapporterede arter i www.arter.dk samt www.naturdatabasen.dk. Platforme som i dag må anses for at være vigtige redskaber til indberetning og validering af observationer af den danske flora og fauna, herunder i forbindelse

med stillingtagen til om et givet projekt bør/skal omfattes af en VVM i henhold til gældende EU lovgivning jv. bilag IV arter.

Dette belyses i det følgende med dertilhørende bilag (se bilag 1 og 6).

Naturbeskyttelsesloven §3 områder

I Sund § og Bælts notat om Miljøscreening under pkt. 2 Plante og dyreliv anføres, at nærmeste § 3 område (en sø) er 140 m syd for den eksisterende bane. Dette er ikke korrekt og notatet er i den henseende mangelfuld.

Som det anføres i bilag 1, er der et § 3 område direkte op til banen syd beliggende (overdrev) (Sydhavnstippen) jf. Danmarks Arealinformation. Ligeledes er der registrering af en sø omfattet af § 3 nord for banen samt registrering af en sø omfattet af § 3 syd for banen v. Valbyparken (Fuglesøen). Det er samtidig uklart hvilken sø, der henvises til i Sund § Bælts notat 140 m syd for banen.

Endvidere med henvisning til bilag 1 fremgår det, at *jf. naturbeskyttelseslovens § 3 må der ikke foretages ændringer i tilstanden af mosen. Forbuddet mod ændringer gælder ikke kun for foranstaltninger inden for sø- eller overdrev området, men gælder for alle foranstaltninger, der kan påvirke søen og overdrevets tilstand, selvom de foretages uden for søen og overdrevets afgrænsning.*

Endvidere bemærkes det, at *Sund & Bælt i screeningen under pkt. 7 i Påvirkninger på land, Overfladevand og grundvand, har oplyst, at der i udførelsesperioden skal ske yderligere grundvandssænkning. Sund & Bælt har ikke vurderet, om en midlertidig grundvandssænkning kan medføre en væsentlig påvirkning af søerne.* (Bilag 1).

Vi finder på denne baggrund, at der bør udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, som sikrer, at de § 3-beskyttede naturtyper ikke påvirkes væsentlig af projektet.

9.2 Tilstedeværelse af bilag IV-arter

Med henvisning til bilag 1 bemærkes *at Sund & Bælt fremhæver i deres screeningen, at jernbanen højst sandsynligt fungerer som ledelinje og fourageringsområde for flagermus. Der er imidlertid ikke foretaget nogen vurdering af, om projektet kan påvirke fourageringsområdet under såvel anlægsfasen som driftsfasen.*

Vi ønsker at påpege, at der er registrering af en række flagermus i området herunder Brunflagermus (*Nyctalus Noctula*), Dværgflagermus (*Pipistrellus pygmaeus*) samt ubestemt flagermus. (Se bilag 6).

Fundet af flagermus giver blandt andet anledning til at der bør sættes grænser for natlige aktiviteter med lys i anlægsfasen, da dette kan påvirke flagermusaktiviteten i området. Her bør det endvidere bemærkes, at Sund & Bælt i deres notat ikke har taget lys forstyrrelse i betragtning.

Endvidere fremhæves i bilag 1, at *Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, pålægger medlemsstaterne at indføre en streng beskyttelsesordning idet naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er nævnt i direktivets bilag IV. Ordningen skal efter bestemmelsens litra a og d blandt andet omfatte et forbud mod alle former for forsætlig drab af enheder af disse arter i naturen samt beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.* (bilag 1)

Ledelinjer anses ikke som yngle- og rasteområder for flagermus, men yngle- og rasteområder kan blive negativt påvirket, hvis der sker en forstyrrelse af de tilknyttede ledelinjer i forbindelse med bl.a. fouragering. (bilag 1)

Det vurderes i bilag 1, at *der i anlægsfasen, hvor der tilmed skal foretages arbejde om natten, er risiko for, at der kan ske påvirkning af flagermus, hvorfor der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport. Miljøkonsekvensrapporten skal sikre, at de potentielle skadelige virkninger med fornøden sikkerhed begrænses ved hjælp af nødvendige afværgeforanstaltninger.*

Sund § og Bælt fremhæver endvidere, at der ikke er observationer af Grønbroget Tudse (*Bufo viridis*) idet der ikke siden undersøgelser i 2011 er registreret forekomst af hverken padde eller krybdyr på Sydhavnstippen og at dette blev genbekræftet i 2014. På denne baggrund konkluderes det, at Grønbroget Tudse sandsynligvis er forsvundet.

Dette er ikke korrekt og vi må pege på, at der er registreret grønbroget tudse op til baneanlægget i såvel 2020 som 2021 (se bilag 6 med registreringer). Det er således også her en fejlagtig konklusion i notatet.

I Bilag 1 fremføres endvidere at *“Herudover fremgår det af screeningen, at arbejdspladser kan virke tiltrækkende på padder, herunder netop den grønbrogede tudse. Det fremgår videre, at der derfor vil være behov for afværgeforanstaltninger i form af paddehegn samt indsamling og udsættelse nær Fuglesøen. Dette taler for, at der er behov for en mere uddybende vurdering af de potentielle miljøpåvirkninger, projektet kan medføre”.*

Det vurderes, at det ikke kan udelukkes, at der kan ske en negativ miljøpåvirkning af bilag IV-arter i forbindelse med anlæg eller drift af projektet. Vi finder derfor også at en miljøkonsekvensrapport vil skulle indeholde en detaljeret habitatvurdering for herved at sikre, at afværgeforanstaltningerne er tilstrækkelige for at undgå en skadelig påvirkning på bilag IV-arterne.

9.3 Andet dyreliv

Derudover vil vi påpege at der er adskillige registreringer af den rødlistede isfugl (*Alcedo atthis*) herunder ved den nordlige del af kanalen op til banelegemet. Seneste registrering er fra i år 2023. (Se bilag 6).

Endelig kan fremhæves en række registreringer af Lille Vandsalamander herunder seneste i oktober 2023 grænsende op til anlægget.

Samlet finder vi derfor Sund & Bælts vurdering af Plante- og dyreliv herunder Bilag IV arter er fejlbehæftet og mangelfuld. Det giver ikke det korrekte vidensgrundlag til en vurdering af, om projektet bør omfattes af en VVM-pligt eller ej. Ligeledes bør det tilføjes at registreringerne af dyre- og plantearter i det ansøgte projektområde bevirker, at der skal udarbejdes en plan for beskyttelsen af disse arter jf. gældende lovgivning.

9.4 Natura 2000

Vi ønsker endvidere at fremhæve følgende med henvisning til bilag 1 omkring Natura 2000, som vi finder vigtigt at medtage i en vurdering af VVM-pligt:

Omkring 450 meter syd for projektområdet ligger Natura 2000-område nr. 143, Vestamager og havet syd for. Natura 2000-området omfatter fuglebeskyttelsesområde nr. 111, Vestamager og havet syd for. På udpegningsgrundlaget er bl.a. knopsvane, vandrevalk, lille skallesluger, bramgås mv.

Det fremgår af Sund & Bælts vurdering af påvirkningen af fuglene omfattet af fuglebeskyttelsesområdet, at:

"Der er ikke påviselige påvirkninger af fugle ved støjpåvirkninger under 50 dB(A) og for langt de fleste arter vil der ikke være en påvirkning ved 60 dB(A)."

Det fremgår imidlertid ikke af screeningen, hvad der er baggrunden for denne vurdering, ligesom det heller ikke fremgår, hvilke arter der er vurderet for. Det kan derfor ikke på den baggrund udelukkes, at der kan ske en påvirkning på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området som følge af projektet.

Herudover fremgår det af screeningen, at det vurderes, at fugle bedre kan tolerere midlertidig støj eller impulsstøj, hvis de kan høre hinanden i de stille perioder imellem støjimpulserne. Det skal igen bemærkes, at det ikke fremgår, om det er alle fuglearter, der bedre kan tolerere midlertidig støj.

Sund & Bælt har på baggrund heraf konkluderet, at projektet ikke vil have en påvirkning på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området. Det vurderes, at det ikke kan udelukkes, at det omfattende og støjende anlægsarbejde vil kunne påvirke fuglene og dermed Natura 2000-området væsentligt.

Det skal endvidere bemærkes, at der ikke er foretaget nogen vurdering af, om en midlertidig grundvandssænkning kan påvirke Natura 2000-området, hvis der f.eks. skulle være okker eller lignende i området, der kan blive ledt ud til Natura 2000-området. Herudover fremgår det, at udledningen af grundvandet varierer mellem 40 og 70 m³/t afhængigt af årstiden, hvorfor det muligvis vil kunne holdes indenfor den almindelige variation i udledningsfasen.

En egentlig vurdering af hvor stor udledningen vil være, og hvorvidt dette vil kunne medføre en påvirkning, vil imidlertid først blive foretaget i projekteringsfasen.

Øvrige bemærkninger til screeningen

Endvidere skal fremhæves følgende fra bilag 1 som vi ønsker medtages i vurderingen af VVM-pligt.

Sund & Bælt har i screeningen noteret, at projektområdets arbejdspladser samt linjeføring er underlagt skovbyggelinjen, men at dette vil blive inddraget i forbindelse med en eventuel anlægslov for projektet. I den forbindelse konkluderer Sund & Bælt herefter, at området derfor kan udnyttes med respekt for skovbrynet. Det bemærkes hertil, at dette ikke er korrekt, da der vil ske en påvirkning af området inden for skovbyggelinjen, også selvom området bliver medtaget i anlægsloven, og det derfor ikke vil udgøre et problem for tilladelsen til projektet.

Desuden er der stadig tale om en påvirkning inden for skovbyggelinjen.

Sund & Bælt har i screeningen i vurderingen af påvirkninger i det marine område noteret, at eftersom projektet ikke er kystnært, er der ingen mulige påvirkninger af det marine område. Hertil skal det imidlertid bemærkes, at projektet ligger direkte op ad Enghave Kanal, som leder direkte ud i Kalveboderne. Det bør derfor vurderes, om der kan ske en påvirkning af Enghave Kanal, som i sidste ende kan påvirke det marine område.

10 Konklusion

Samlet finder vi at Trafikstyrelsen ikke kan give tilladelse til projektet på baggrund af den udarbejdede miljøscreening og at projektet i henhold til gældende lovgivning bør pålægges at udarbejde en miljøkonsekvensvurdering (VVM).

Den udarbejde screening er mangelfuld ift. vurdering af støj, vibrationer, kumulative effekter, og ikke mindst påvirkning af §3-beskyttede naturtyper samt Natura 2000-områder og bilag IV-arter. De negative kumulative effekter fra Valby skybrudstunnel skal ligeledes vurderes sammen med mulighederne for at skabe en alternativ placering på Amager.

A/B Vildrose 1, G/F Vildrose 1 og G/F Vildrose 2 har ikke modtaget tilstrækkelig og rettidig information om projektet fra myndighederne, herunder et høringsbrev og har således ikke haft rimelig tid til at udarbejde høringssvaret.

Vi har en væsentlig, individuel og retlig interesse i sagen og burde få tildelt partsstatus. Vi ønsker på denne baggrund derfor også at klage over Trafikstyrelsen afgørelse om at vi ikke tillægges partsstatus i sagen, jf. svar fra Trafikstyrelsen den 3. november 2023. I øvrigt er det vigtigt at anlægsprojektet overholder lokalplan nr. 395 og at der under anlægs- og driftsfasen tages højde for Vildrosens område og beboere, herunder områdets anvendelse til helårsbeboelse. Dette bør sikres gennem løbende dialog og inddragelse af Vildrosens foreninger.

Generelt finder vi, at projektets kortlægning af de støj- og vibrationsmæssige forhold under anlægs- og driftsfaserne er fejlbehæftet og yderst mangelfuld. Der er samtidigt behov for at undersøge mulighederne for at reducere støjforureningen med afværgeforanstaltninger som f.eks. forhøjelse af eksisterende støjvold mod nord på sådan vis, at det værner mod den øgede støj.

Vi stiller os uforstående overfor, at der skulle være behov for at søge om dispensation for støjgrænsen i driftsfasen, idet Sund & Bælt anfører, at projektet kun vil føre til en marginal forøgelse af støjen. Vi anbefaler desuden at WHO's vejledninger tages i betragtning i forbindelse med vurdering af støj under driftsfasen.

Samlet set finder vi det stærkt problematisk, at der etableres en arbejdsplads for enden af Thomas Koppels Allé. Vi vil således på det kraftigste fraråde, at dette tillades. Den daglige trafik af lastbiler til den foreslåede arbejdsplads vil passere mindre end 10 m fra Vildrosens østlige bygninger, og det er uklart, om denne trafik er medtaget i miljøscreeningen.

Der lægges op til at stibroerne fjernes i hele anlægsfasen på 2 år, hvorved vi afskæres fra direkte adgang til Tippen og Valbyparken. Dette er uacceptabelt lang tid og der bør derfor etableres en "midlertidig" stibro under anlægsfasen.

11 Bilag

Følgende bilag indgår som en del af høringen.

Bilag 1. Notat vedrørende udvidelsen af baneanlægget mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg, udarbejdet af DAHL Advokatpartnerskab 2023.

Bilag 2. Teknisk notat. Vurdering af støj fra baneanlæg ved Kalvebod. Udarbejdet af FORCE Technology 2023.

Bilag 3. Overhalingsspor, Kalvebod. Beregning af togtrafikstøj. Udarbejdet for A/S Øresund af Noras, 2023

Bilag 4. Beslutningsgrundlag Ring Syd (Glostrup St. – Kalvebod – Ørestad St.), November, 2017.

Bilag 5. Svar på henvendelse vedrørende høringssvar, partsstatus og klagevejledningen, Trafikstyrelsen, 2023

Bilag 6. Registrering af arter

Bilag 7- Beslutningsgrundlag Ring Syd (Glostrup St. – Kalvebod – Ørestad St.

Emne: VS: Høring over forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen (Id nr.: 278687)

Fra: info cfu-net <info@cfu-net.dk>

Sendt: 14. november 2023 10:13

Til: Tessa Dahlager <ted@trm.dk>

Emne: SV: Høring over forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen (Id nr.: 278687)

Kære Tessa.

CFU har ikke bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen

Camilla Christensen

Fuldmægtig



CFU - Centralorganisationernes Fællesudvalg

Niels Hemmingsens Gade 10, 4.

1153 København K

Telefon 33 76 86 74

Mail: cc@skaf-net.dk

DN København

Formand: Knud Erik Hansen. Telefon: 40404344
Næstformand Ole Damsgaard. Telefon: 50515880
koebenhavn@dn.dk:

Danmarks
Naturfredningsforening



Dato: 11. december 2023

Transportministeriet

trm@trm.dk og ted@trm.dk

Høring om udkast til forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen

Danmarks Naturfredningsforening fremkom med en række bemærkninger i forbindelse med høring af miljøscreeningen 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 af delprojektet, skal vi 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:

I screeningstabellen vedr. Påvirkning på land under tema 2 oplyses at afstanden til nærmeste § 3-beskyttede område er en sø beliggende ca. 140 meter syd for den eksisterende bane. Vi går ud fra at der er tale om søen ved Tudsemindevej. I tilknytning til denne sø er der i en årække observeret ynglende grønbroget tudse og det må formodes at tudsen overvintrer i søens omgivelser. Størvolden mod jernbanen på den modsatte side af Tudsemindevej vurderes som et egnet sted. Når størvolden fjernes, er der derfor en risiko for at man fjerner/dræber overvintrende grøn-brogede tudser, som er beskyttet som Bilag IV art. Foregår arbejdet i de perioder hvor tudsen vandrer fra eller til søen er der videre risiko for at tudsen dræbes af arbejdskørsel på Tudse-mindevej.

Denne risiko er ikke konkret undersøgt i forbindelse med miljøvurderingen af Valby Skybrudstunnel, som screeningen bygger på, og dermed heller ikke medtaget i den foreliggende screening.

I screeningen under Bilag IV arter oplyses at jernbanen højst sandsynligt fungerer som ledelinje og fourageringsområde for flagermus. 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 f.eks 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.

Ud over de nævnte bilag IV arter anføres videre i forbindelse med miljøscreeningen, at i forbindelse med miljøkonsekvensvurdering for Valby Skybrudstunnel er redegjort for, at Isfugl flere gange er set i den nordlige ende af Enghave Kanal. Det anføres, 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 størvolden, nedramning af spuns og opsætningen af en støjskærm for enden af kanalen ikke vil påvirke isfuglen fordi kanalen ikke berøres direkte.

DN mener ikke at en sådan konklusion kan drages på det foreliggende grundlag.

På den baggrund skal vi fra Danmarks Naturfredningsforening anbefale 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.

Med venlig hilsen

Ole Damsgaard,
næstformand for DN København

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27f
1220 København K

Den 11. december 2023

Høringssvar vedr. forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen

Dansk Erhverv har modtaget Transportministeriets høring af 13. november 2023 vedrørende forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen.

Vi støtter projektet, der vil forbedre mobiliteten i forbindelse med - og på tværs af Øresund.

Det pågældende område er karakteriseret ved en høj koncentration af virksomheder, der er meget kommercielt følsomme for udefrakommende støjpåvirkninger. Det anføres i forslaget at det bl.a. giver hjemmel til, at transportministeren kan fravige regler om støj og vibrationer i miljøbeskyttelsesloven og regler fastsat i medfør heraf i relation til jernbaneprojekterne. Det anføres endvidere, at Jernbaneprojekterne skal gennemføres inden for gældende ret i det omfang, at der ikke er sket fravigelse ved lovforslaget. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i jernbaneprojekterne og undgå betydelige samfundsøkonomiske konsekvenser.

Dansk Erhverv støtter ovennævnte hensyn, men skal med henvisning til områdets særlige karakter henstille til, at man – som også anført i forslaget – i videst muligt omfang tager hensyn til lokale interesser i forbindelse med anlægget. Blandt andet ved at spunsningsarbejdet foretages i perioden medio juni til medio august, hvor der ikke afholdes konferencer på de omkringliggende hoteller.

Skulle anlægsarbejdet alligevel medføre dokumenterbare tab for de omfattede virksomheder m.v. – fx fordi spunsningsarbejdet mod forventning også må foretages udenfor feriesæsonen – foreslår Dansk Erhverv at man i dette konkrete tilfælde henset til ovennævnte hensyn indarbejder i lovforslaget at virksomhederne kan kompenseres for dokumenterede relaterbare udgifter, manglende indtægter og andre tab.

Det oplyses endvidere ifm. forslaget, at beslutning om anlæg og udformning af vendesporet er udskudt til et senere tidspunkt. Dansk Erhverv skal i den forbindelse bemærke at vi i forbindelse med denne beslutning støtter at forslaget gennemføres.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Stenbæk', with a stylized flourish at the end.

Jesper Højte Stenbæk

Fagchef for transport og Infrastruktur

Emne: VS: Høring over forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen (Id nr.: 278687)

Fra: Mogens Niese-Petersen <Mogens.Niese-Petersen@deutschebahn.com> **På vegne af** sikkerhed

Sendt: 7. december 2023 08:04

Til: Mail TRM <trm@TRM.dk>; Tessa Dahlager <ted@trm.dk>

Cc: sikkerhed <sikkerhed@deutschebahn.com>; Mogens Niese-Petersen <Mogens.Niese-Petersen@deutschebahn.com>

Emne: SV: Høring over forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen (Id nr.: 278687)

Til Transportministeriet
Att. Tessa Dahlager

DB Cargo Scandinavia har ingen kommentarer i forbindelse med den offentlige høring over forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen (Id nr.: 278687).

Med venlig hilsen | Kind regards | Mit freundlichen Grüßen

Mogens Niese-Petersen
Head of Safety

DB Cargo Scandinavia A/S
Spotorno Allé 12, DK-2630 Taastrup
Mobile +45 61 14 77 11
Email mogens.niese-petersen@deutschebahn.com | Website www.dbcargo.com/dk

Transportministeriet

sendt til trm@trm.dk samt ted@trm.dk

Høringssvar til udkast til forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen

Transportministeriet har sendt udkast til forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen i høring. Opgradering af Øresundsbanen er en del af aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021. DI Transport fremsender hermed høringssvar hertil.

Det er besluttet at anlægge følgende tre jernbaneprojekter på Øresundsbanen: Udvidelse af Københavns Lufthavn Station, etablering af overhalingsspor ved Kalvebod og etablering af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station. De tre projekter indgår i forslaget til loven.

DI Transport kan overordnet 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 som nævnt nedenfor.

Vendespor ved Københavns Lufthavn Station

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

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

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. Tidligere har været planlagt for 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.

Ifølge tal fra Trafikstyrelsen, var stationen i 2022 den fjerdestørste fjern- og regionaltoogsstation i landet, med 3,6 mio. årlige påstigere. 44 % heraf tager i retning mod København, og de resterende mod Sverige. Der forventes et stigende antal togpassagerer som følge af den stigende aktivitet i Københavns Lufthavn.

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

DI Transport bemærker, at anlægsarbejderne for den nye 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. Der opfordres derfor til, at dialogen mellem bygherre og de berørte parter prioriteres højt, med henblik på at planlægge anlægsarbejdet så omfanget af gener minimeres.

Endvidere opfordrer DI afslutningsvist 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 kompensation til virksomhederne, med udgangspunkt i virksomhedernes dokumenterede tab som følge af anlægsarbejderne.

Med venlig hilsen

Anders Rody Hansen
Chefkonsulent
Infrastruktur og mobilitet
DI Transport

Emne: VS: Høring over forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen (Id nr.: 278687)

Fra: Rasmus Holscher Baggesen <RHB@DSB.DK>

Sendt: 13. december 2023 09:48

Til: Mail TRM <trm@TRM.dk>; Tessa Maria Hulbæk Carew Dahlager <ted@trm.dk>

Cc: DSBPOST <DSBPOST@dsb.dk>

Emne: SV: Høring over forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen (Id nr.: 278687)

Til Transportministeriet

DSB har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Rasmus Holscher Baggesen
Sekretariatsmedarbejder

Økonomi, Koncernsekretariatet, DSB, CVR 25 05 00 53
Mobil 24 68 30 87, E-mail rhb@dsb.dk



DSB Rejs med

Forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen.
Høringssvar fra Foreningen Det Grønne Knæ.

Foreningen Det grønne Knæ arbejder for bevaring af de grønne områder og biodiversitet i Sydhavnen.

Der er af Sund og Bælt lavet en miljøscreening af projektet, som er helt utilstrækkelig. 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 og at borgerne høres, da projektet får store konsekvenser for lokalbefolkningen ift. støj- og vibrationsgener og cykeltrafik og adgangsforhold i området.

Vi er i Det Grønne Knæ især bekymrede over, at projektet – stik imod Københavns Kommunes fokus på at øge biodiversiteten - 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.

Projektets omlæggelse af støjvoldene, som indebærer lodrette spunsvægge i stedet for nuværende bevoksede skråninger, vil medføre en forhindring for mange dyrs passage mellem Karens Mindeområdet og Tippen/Valbyparken. Specielt de rødlistede arter ræv, lækat, butsnudet frø og den grønbrogede tudse, som de senere år er set og rapporteret i modsætning til miljøscreeningens konklusioner. Vi anser det for absolut nødvendigt, at udbredelsen af Grønbroget Tudse undersøges, og at der under og efter anlægsarbejdet sikres mulighed for faunapassage over banearealerne.

Den rigtige løsning vil derfor være en overdækning af banearealet for at sikre faunapassagen. Uden reel mulighed for faunapassage kan der ske uoprettelig skade for den sårbare fauna og biodiversitet i området.

Desuden skal der i anlægsfasen tages mest muligt hensyn til faunaens behov for ro og mørke. Det er også alvorligt, hvis adgangen til et vigtigt rekreativt område begrænses både for borgerne og for de dyrehold, som er en vigtig del af naturplejen på Tippen. Adgangsvejene bør derfor bibeholdes i anlægsperioden.

Vi mener at det er helt uomgængeligt, at der laves en egentlig miljøkonsekvensvurdering af projektet, og at borgerne informeres og inddrages.

Venlig hilsen

Ann Vikkelsø, formand
Foreningen Det Grønne Knæ

Straussvej 16 st. th., 2450 København SV

Høringssvar vedr. Sund og Bælts ansøgning om etablering af baneanlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg – Fra Hf. Frederikshøj.

Som udgangspunkt er vi ikke imod, at man laver en udvidelse af jernbanen, men det er vigtigt at tage højde for en række sager som støj og natur, når det gøres. Der er vedhæftet et notat fra Dahl advokater, som Vildrosen og Hf. Frederikshøj har samarbejdet om at få lavet. Notatet peger på en række grunde til, at der bør laves en VVM i forbindelse med projektet og det støtter vi op om. Ligeledes er vedhæftet en rapport fra Force Technologies, som Vildrosen har fået udarbejdet. Det er med samtykke fra Vildrosen at vi vedhæfter den. Dette bilag peger på, at støj i både anlægs- og driftfase ikke er grundigt kortlagt. Det bør det blive og der bør tages foranstaltninger for, at støjgrænser overholdes.

Nedenfor oplistes en række punkter, som er vi i HF. Frederikshøj synes er vigtige at få belyst og i flere tilfælde gjort noget ved. De skal læses som tilføjelser til bilagene.

- Svartid og borgermøde/inddragelse
 - Den korte tid til at sætte sig ind i projektet er en hæmsko for en ordentlig demokratisk proces. 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 som omfattende et materiale. Hvis projektet er en del af større ombygninger af Ringstedbanen mm. er det svært at forstå, at det først nu kommer ud, at denne del af projektet skal laves.
 - Projektbeskrivelsen er omfangsrig og svær for at forstå. Desuden er det ikke alle dokumenter for version 03 og 04 der er sendt ud samlet, hvilket har gjort det svært at få et ordentligt overblik. Der har så vidt vi er orienteret ikke været holdt borgermøder, hvilket ellers vil være oplagt. Samtidig virker det upræcist og med fejl i bl.a. kortmaterialet.
 - 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.
- Miljø
 - I materialet henvises til en række ældre undersøgelser af miljø, hvilket er mangelfuldt og ikke særligt tilfredsstillende. Der bør laves en opdateret Miljøkonsekvensvurdering (VVM redegørelse) ved så store projekter for at sikre, at man ved hvilken natur, der er på spil. I de rapporter der henvises til er der ikke fundet dyreliv, der bør beskyttets bla. truede tudser og salamandere, men det bør undersøges ved en opdateret undersøgelse.
 - På s.6. i Miljøscreening 03 står "Sund & Bælt A/S vurderer, at der i forbindelse med projektet ikke vil være behov for supplerende vurderinger, herunder en egentlig miljøkonsekvensvurdering.". Vi vil opfordre til, at det ikke er dem, som gerne vil have projektet så hurtigt i gang som muligt (og ville skulle betale for det?), der også vurderer om der skal laves en rigtig Miljøkonsekvensvurdering. Trafikstyrelsen bør undersøge om det er tilfældet.

- Desuden mangler en vurdering af den natur der er kommet på voldene. Er der mon supertusser i vandet ved siden af sporene og lever der flagermus, som der skal tages højde for? Dette bør afdækkes i en VVM.
- Der er et projekt med en skybrudstunnel i gang, og det er ikke tydeligt for os om der er taget højde for, at to projekter, der kører samtidigt eller i forlængelse af hinanden har en særlig påvirkning på natur og dyreliv. De kummulative effekter er ikke beskrevet ordentligt.
- Der har tidligere været undersøgt om et vigespor i stedet kunne ligge på Amager, efter Sjællansbroen, hvilket er et område uden nærtliggende beboelse. Det er ikke gennemsigtigt hvorfor det alternativ ikke er blevet valgt.
- Trafik
 - Hvis/når der anlægges arbejdsplads på Thomas Koppels Allé ved Trekanten vil det være en stor belastning for vores beboere og naboer med tung trafik.
 - 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. På Thomas Koppels Allé skal der også være plads til aflevering af afhentning af elever på Strandparkskolen – det fylder i trafikken men er vigtigt da det drejer sig om elever med særlige behov. Tung trafik og flextrafik ved skoledagens start og slut kan blive et stort trafikkaos. Desuden er området i forvejen belastet af et større fjernvarmeprojekt i HF. Frederikshøj hvilket også skaber øget trafik på Thomas Koppels Allé. Der er ligeledes et kommende projekt med etablering af containere på vejen, og der skal hele tiden kunne komme lastbiler til renovation mm. forbi – det er altså en vej der i forvejen er stærkt belastet.
 - Hvis Thomas Koppels Alle spærres ved bådforeningen Trekanten vil det også betyde at trafik fra Mozart vil skulle ned igennem Frederikshøj – her er pt. kun én yderligere vej, som er spærret af metallåger for netop at forhindre biltrafik. Det vil reelt lukke Mozarterne inde. Så vidt vi er orienteret er Thomas Koppesl Alle også en brandvej.
 - Vi kan forstå, at det er i en kortere periode at der skal være en arbejdsplads på Thomas Koppels Allé – jo kortere tid jo bedre i vores øjne. Kan den helt udelades vil det forhindre mange gener ift. trafik og støj i anlægsfasen.
 - Det ligner på de kort, der er i materialet, 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.
 - I forbindelse med anlægget bliver grusstien langs banen og parallelt med Spontinins vej lukket af. Det er en rute som mange børnefamilier fra vores forening bruger. Hvis den lukkes skal børnene i stedet cykle på Spontininsvej, hvor der mange parkerede biler og mere trafik

og nogle bilister kan ikke finde ud af at dele af vejen er ensrettet. Derfor vil vi opfordre til, at der er fokus på at lave sikre færdselsårer for bløde trafikanter både under og efter projektet. Der lægges også op til at grusstien langs resten af banen aflukkes, hvilket ligeledes medfører gener for cyklister og andre bløde trafikanter.

- Vi vil opfordre til, at arbejds trafik så vidt muligt foregår via Båd havns gade, da der ikke på samme måde er skoler og boliger lige ud til vejen.

- Friluftsliv

- I perioden for anlægget fjernes muligheden for at komme direkte ud på Tippen for både Mozart, Frederikshøj, Vildrosen, Strandpark skolen, Sydhavnens Fårelaug, Børnenes Dyremark og alle vores øvrige naboer i boligerne i området. Det vil have en vældig stor påvirkning for mange af vores medlemmers adgang til natur, hvis de to broer sløjfes uden erstatninger. Derfor opfordrer vi til at der laves midlertidig adgang til Tippen under projektet.
Det vil også sende de heste og får, der skal ud på Tippen, på en stor omvej, hvis der ikke er overgang over banen.

- Støj og øvrige gener under anlægsfasen – se også vedlagte rapport fra Force Technologies

- Vi opfordrer til, at der tages højde for, at vi bor og lever tæt på projektet og at der derfor støj es mindst muligt. Det er et stort projekt og støj påvirker selvfølgelig de mennesker og den natur, der er i nærheden. Forskning peger på at byggestøj har en negativ påvirkning af sundhed. Husene langs Thomas Koppels Alle i Hf. Frederikshøj ligger tæt ud til vejen, mindre end ti meter fra de lastbiler der vil køre frem og tilbage – det vil betyde støj og støv fra tung trafik meget tæt på. Det er IKKE beskrevet i materialet fra Sund og Bælt om trafikken på Thomas Koppels Allé er taget med i vurderingen af støjgener i anlægsfasen. Jf. Rapporten fra Force Thecnology peger det faktisk på, at denne trafik ikke er medtaget i vurderingen af støjgener, hvilket er problematisk.
- Forurening i form af byggestøv – det er ikke beskrevet i oplægget om der tages højde for gener ved byggestøv. Ved trafik lige op og ned af Hf. Frederikshøj kan man kun forestille sig, at det også bliver et problem.
- Jf. 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. Det er ikke holdbart og vi opfordrer til at man sikrer sig, at støjgrænser overholdes.

- Støj i driftsfasen

- Når projektet er færdigt forventer man vel en øget togtrafik med længere tog, hvilket jo medfører mere støj. Med Spuns på sydsiden af banen er det en bekymring at det vil støje mere efter projektet er færdigt end det gør nu, da metalspuns ikke absorberer lyd i samme omgang som en skrænt med bevoksning på. Vi savner en redegørelse for, at der ikke er støj over en tilladt grænse efter projektets udførelse.

Det er ikke gennemsigtigt, hvordan det vurderes, at fremtidig støj ikke er til gene, når der fx ikke er målinger på støjniveauet i dag. Vi kan heller ikke se, hvilke målinger, der er ift. støj i fremtiden. Det er meget problematisk, hvis der kommer så høj støj, at det er til gene for beboere i vores forening.

- Det står beskrevet at Sund og Bælt kan søge dispensation for ikke at leve op til støjkraft, eller at der laves en anlægslov, så man ikke skal leve op til gældende krav. Det tyder på, at der er en risiko for, at togbanen i fremtiden netop ikke vil leve op til støjkraft. Anlægslov nævnes som en mulighed i Miljøscreening – Løsning 03 på s. 12 og 14. Vi vil opfordre til, at der ikke laves en anlægslov, da det tilsidesætter beskyttelse mod støj. Det er udemokratisk at tilsidesætte lovgivning og vi vil opfordre til, at man finder løsninger inden for den almindelige lovgivning. Man bør sikre at støjen efter projektet overholder de tilladte grænser og at dette dokumenteres. Vi kan forstå at man regner med det dobbelte antal tog i højere hastighed og med spuns – det må have en indflydelse på støj.

Vi vil foreslå, at man tænker over fx at lave lydskræmme i og evt. overdækning af banegraven, på de strækninger af banen, hvor der bor flest mennesker – her kan også være natur på den overdækning og dyr kan vandre over.

- Projektet er en del af et meget større projekt, nemlig Ring Syd og også derfor bør der laves en VVM.

Ovenstående høringssvar sendes på vejne af Hf. Frederikshøj.



TEKNISK NOTAT

Vurdering af støj fra baneanlæg ved Kalvebod

Udført for AB Vildrose C/O SJELDANI Boligadministration

P. Knudsens Gade 1

2450 København SV

Att.: Jan Boyesen

Sagsnr.: 123-33510

TC-102151

Side 1 af 8

Hørsholm, 3. november 2023

Akustik, støj og vibrationer

Kvalitetssikret af

Udfærdiget af

Claus Backalarz

2023-11-03

Digitally signed by Claus Backalarz
cb@force.dk
Senior Specialist

Per Finne

2023-11-03

Digitally signed by Per Finne
pfi@forcetechnology.com
Senior Specialist



FORCE Technology
Venlighedsvej 4
2970 Hørsholm
Tel. +45 43 25 14 00
Fax + 45 43 25 00 10

FORCE Technology Norway AS
Nye Vaks vei 32
1395 Hvalstad, Norge
+47 64 00 35 00
+47 64 00 35 01
info@forcetechnology.no

FORCE Technology
Park Allé 345
2605 Brøndby, Danmark
+45 43 25 00 00
+45 43 25 00 10
info@forcetechnology.dk
www.forcetechnology.com

Vurdering af støj fra baneanlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg

FORCE Technology har for AB Vildrose kommenteret en række støjdokumenter fremlagt af Sund & Bælt og Trafikstyrelsen i forbindelse med høringen om et projekt til etablering af ekstra spor mellem Ny Ellebjerg og Kalvebod.

AB Vildrose ligger på nordsiden af det eksisterende (og fremtidige) baneanlæg, og nærmeste bolig er placeret ca. 40 m fra de eksisterende spor, Figur 1.

Sund & Bælt arbejder med to løsninger (jf. Trafikstyrelsens hjemmeside):

”Formålet med **løsning O-3** er at etablere et anlæg bestående af et overhalingsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Løsningen betyder, at der vil være 3 spor på strækningen, hvor der i dag er 2 spor”. Overhalingssporet vil være midtliggende.

”Formålet med **løsning O-4** er at etablere et anlæg bestående af to overhalingsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Løsningen betyder, at der vil være 4 spor på strækningen, hvor der i dag er to spor”.



Figur 1 Situationsplan for eksisterende spor (Krak.dk).

Generelt

Kommentar 1: AB Vildrose er på nedenstående figur fra NIRAS' støjrapport ikke markeret som boligområde. I og med der er tale om boliger meget tæt på banen og på den kommende arbejdsplads, kan der her ske tvivl, om AB Vildrose er taget med i de udarbejdede optællinger af støjbelastede boliger både i anlægsfasen og driftsfasen.



Figur 2 Kommenteret oversigtskort fra [5].

Kommentar 2: Kumulative effekter. HOFOR planlægger et større anlægsprojekt, Valby Skybrudstunnel, i hvilket der er planlagt en arbejdsplads ved Fragtvej (Musikbyen) umiddelbart syd for AB Vildrose. Almindeligvis redegøres ved screeninger og miljøredegørelser for de kumulative effekter, hvis der skal gennemføres flere samtidige projekter. I ingen af støjrapporterne eller i de øvrige gennemgåede dokumenter er der beskrevet kumulative støj- eller vibrationsmæssige effekter ved sporudvidelserne og HOFOR's projekt. Sidstnævnte planlægges if. HOFOR's hjemmeside gennemført mellem Q3-2024 og Q3-2027, altså sammenfaldende med udvidelsen af baneanlægget.

Støj og vibrationer i anlægsfasen

Der henvises til NIRAS' rapporter om "Støj i anlægsfasen" for henholdsvis løsning O-3, jf. [3], og løsning O-4, jf. [4].

Kommentar 3: Generelt bemærkes det, at arbejdspladsen på nordsiden af banen er placeret umiddelbart ved Thomas Koppels Allés sydlige del og dermed i kort afstand fra AB Vildroses nærmeste beboelse. Ud over den beregnede støj fra arbejdsplads og jordarbejder må der forventes en væsentlig trafik med lastbiler til og fra arbejdspladsen via Thomas Koppels Allé, der vil passere ca. 10 m fra facaden på AB Vildroses østligste bygning. Trafik på offentlig vej til og fra byggepladser giver ofte anledning til støj- og støvgener samt klager, selvom trafik på offentlig vej formelt ikke "tilhører" et byggeprojekt.

Det er ikke oplyst i rapporterne, om denne trafik er medtaget i vurderingerne af støjbelastningen ved AB Vildrose. Der er ikke angivet kildestyrker for lastbiler, og på støjudbredelseskortene ses ikke støjkonturer på og langs med Thomas Koppels Allé. Dette indikerer, at trafikken med lastbiler ikke indgår i beregningerne hverken på offentlig vej eller på byggepladsen. Kørsel inde på selve arbejdspladsen skal medtages i støjregningerne, og det er uklart, i hvilket omfang dette indgår. Hvis denne del af støjemissionen ikke er medtaget, kan det skyldes, at den er ubetydelig i forhold til de øvrige støjklender.

Kommentar 4: Det bemærkes yderligere, at med København Kommunes regler for støj i anlægsfasen vil der gælde en støjgrænse på 70 dB for arbejder på lørdage mellem kl. 08 og kl. 17. Dette er ikke belyst i rapporterne [3] og [4], hvilket muligvis skyldes, at der ikke er planlagt arbejder i weekender. Det anbefales dog at undersøge disse forhold.

Kommentar 5: Der er ingen støjgrænser for nedramning, som formentlig er den mest generende og støjmæssigt mest betydende aktivitet i forbindelse med anlægsarbejderne. Der er udarbejdet støjudbredelseskort for støjbelastningen, L_r , for nedramning af spunsvægge, der skal erstatte den sydlige jordvold.

Der gælder i øvrigt en støjgrænse for støjens maksimalværdi $L_{pAmaxFast}$ om natten på 55 dB(A) if. [6]. Maksimalværdier er ikke belyst i rapporterne.

Kommentar 6: Der står ikke noget om nedramning eller -vibrering af fundamenter til køreledningsmaster, hvilket foregår nærmere AB Vildrose end ramning af spunsvæggene på sydsiden af banen. Det anbefales at undersøge, i hvilket omfang og hvornår dette vil foregå. Nedvibrering er som udgangspunkt mindre støjende end nedramning, og det bør undersøges, hvilke metoder der planlægges at benytte.

Herudover taler de udarbejdede støjkort fra NIRAS for sig selv med (tilsyneladende) overskridelser for følgende:

Bilag 03 (O-3): Der ses overskridelser af L_{aw} 85 dB (komfortvibrationer) for de nærmeste af foreningens boliger.

Bilag 10 (O-3): Overskridelser af støjgrænse 40 dB om aftenen for de nærmeste af foreningens bygninger.

Bilag 11 (O-3): Væsentlige overskridelser af støjgrænse 40 dB om natten for stort set alle foreningens bygninger.

Bilag 03 (O-4): Overskridelser af L_{aw} 85 dB (komfortvibrationer) for de nærmeste af foreningens bygninger.

Bilag 10 (O-4): Sporarbejder aften: Overskridelser ved store dele af foreningens bygninger.

Bilag 11 (O-4): Sporarbejder nat: Væsentlige overskridelser ved store dele af foreningens bygninger.

I konklusionen fra [3] (O-3-løsningen) skrives følgende:

Færre boliger vil blive belastet med over 40 dB(A) om aftenen med 3 m skærm, sammenlignet med 2 m skærm. Dette kan tilskrives en øget refleksion mod nord fra den sydligt placerede skærm på 3m. Da der generelt ligger flere boliger nord for banen, relativt til syd, kan en lille ændring i støjniveauet her resultere i relativt store ændringer i antallet af belastede boliger, sammenlignet med en tilsvarende ændring syd for banen.

Kommentar 6: Denne tekst fra konklusionen virker ulogisk. En 3 m høj skærm syd for banen vil alt andet lige give flere lydrefleksioner mod nord end en 2 m høj skærm. Det anbefales at få undersøgt, hvad der menes.

Støj i driftsfasen

I driftsfasen har Sund & Bælt vurderet følgende, jf. [1], [5]:

Løsning 0-3: "I driftsfasen skal projektet overholde de vejledende støjgrænser for jernbaner. Det forventes dog ikke, at projektet medfører en betydelig stigning af jernbanestøjen i området. Der søges om dispensation hos Københavns Kommune ved behov for eventuelle overskridelse af støjgrænser. Alternativt vil der som del af anlægslov for projektet gives bemyndigelse til Transportministeren til at dispensere fra støjgrænser."

Kommentar 7: Det anføres, at der med løsningen kan køre længere godstog (op til 1050 meter lange). Det nye spor placeres på sydsiden, hvilket indebærer, at østgående trafik flyttes længere væk fra den eksisterende støjvold, som beskytter området nord for banen og hermed bliver jordvolden mindre effektiv. Alt i alt betyder det, at støjen øges – ikke mindst maksimalstøjen (L_{Amax}), som typisk øges med den maksimale toglængde af godstogene.

Kommentar 8: De [vejledende støjgrænser fra Miljøstyrelsen](#) er udarbejdet som en anbefaling til kommuner, der ønsker at udlægge områder til bebyggelse langs eksisterende jernbaner. Det er kutyme, at fx Banedanmark og Vejdirektoratet tager udgangspunkt i de vejledende støjgrænser ved anlæggelse af nye eller ombyggede anlæg, men i sidste ende er det anlægsloven, der fastlægger støjgrænserne. Med andre ord gælder der ingen støjgrænser for eksisterende baner, med mindre, de er anført i en anlægslov. De seneste års fokus på støjgener fra trafik, og den fremkomne evidens på særligt trafikstøjens helbredsskadelige effekter, taler dog for endog at reducere de vejledende grænser for støj. [WHO's foreslåede grænse](#) for jernbanestøj (L_{den}) er således 54 dB, altså 10 dB lavere end de vejledende støjgrænser i Danmark. Samtidig anbefaler WHO en grænse for L_{night} på 44 dB for at beskytte borgerne mod søvnforstyrrelser om natten. (L_{night} anvendes ikke i Danmark, derimod anvendes maksimalværdien L_{Amax} , som godt kan anses som en beskyttelse af borgernes søvnkvalitet). Det forhold, at Sund & Bælt ser det som en mulighed at søge dispensation ved Københavns Kommune for eventuelle overskridelser af de vejledende støjgrænser anses som ude af trit med den generelle udvikling og øgede opmærksomhed på støj i samfundet.

Støjen fra større jernbaner i EU kortlægges hvert 5 år – senest i 2017 og 2022. Ved 2022-kortlægningen er der ændret beregningsmetode i forhold til tidligere, så seneste kortlægning af jernbanetrafikken med den danske metode Nord2000 er fra 2017. Figur 3 viser et udsnit omkring Kalvebod fra 2017-kortlægningen. Det ses, at de nærmeste af AB Vildmoses bygninger er støjbelastet mellem 55 og 60 dB. Ved sammenligning med NIRAS' støjberegninger, jf. [5] Bilag 5, ses, at støjen er beregnet til ca. 54 dB.¹ På denne baggrund¹ ses således rimelig god overensstemmelse mellem Miljøstyrelsens kortlægning i 2017 og resultaterne i NIRAS' rapport, jf. [5].

NIRAS' rapport beskriver ikke, om trafikken, som følge af de to forslag til sporudvidelser, vil give anledning til ændrede trafikmængder ud over, hvad der generelt er beskrevet i Trafikstyrelsens overordnede prognose for 2032.

¹ Siden kortlægningen i 2017 er der udarbejdet og indført nye kildedata for beregning af støj fra jernbaner, idet der indtil primo 2023 blev beregnet støj med kildedata etableret i midten af 90'erne. Samtidig har Banedanmark indført, at de nye kildedata gælder for kørsel på vel vedligeholdte spor, hvilket der korrekt er redegjort for i [5].



Figur 3 Uddrag af EU-støjkortlægning 2017, (<https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=noise>). Ej målfast; nord er op.

Løsning 0-4: "I forbindelse med Banedanmark's vurdering af natur- og miljømæssige forhold ved overhalingspor ved Kalvebod fra 2017 er det vurderet, at ændringer i støj- og vibrationsforhold som følge af projektet vil være marginale, idet godstrafikken er dimensionsgivende, og at den ikke ændres som følge af projektet. Ændret placering af sporene vil ikke øge støj- og vibrationspåvirkningerne væsentligt.

Der søges om dispensation hos Københavns Kommune ved behov for eventuelle overskridelse af støjgrænser. Alternativt vil der som del af anlægslov for projektet gives bemyndigelse til transportministeren til at dispensere fra støjgrænser"

Kommentar 9: Forskellen i forhold til løsning O-3 er her, at der etableres et yderligere overhalingspor, hvorved den østgående trafik rykker lidt længere væk fra jordvolden mod nord end i løsning O-3. De indførte transversaler (forbindelser mellem hovedsporene) vil medføre mere støj, idet kørsel over sporskifter, samlinger og transversaler medfører mere støj end kørsel på vel vedligeholdte spor, men transversaler placeres ikke umiddelbart i nærheden af AB Vildrose. Hvorvidt der kommer flere tog på strækningen, er uklart, men i forhold til dagens situation vil der være mulighed for at køre med længere godstog på to overhalingspor og dermed vil der være risiko for hyppigere og højere maksimalværdier ved AB Vildrose.

NIRAS har udført beregninger af støjen for løsning O-3 og O-4 (og en løsning O-2, der ikke ses behandlet yderligere). Der er korrekt taget udgangspunkt i [Trafikstyrelsens trafikprognose](#) for 2032 for strækningen (TIB 11) mellem Ny Ellebjerg og Kalvebod. Heraf fremgår, at der forventes 5,7 km persontog og 33,0 km godstog i døgnet, heraf ca. halvdelen af godstogene om aftenen og natten. Der er antaget en maksimal hastighed på 100 km/t for begge togtyper.

Kommentar 10: Jf. Trafikstyrelsens trafikprognose anvender NIRAS en maksimalhastighed på 100 km/t for 2032. Ved sammenligning med dagens situation (grundlaget er fra 2019 i Trafikstyrelsens data) ses, at strækningens maksimalhastighed er 120 km/t. Det undrer, at maksimalhastigheden bliver lavere med indførelsen af nye spor i projektet, og det anbefales derfor at sikre, at beregningerne er udført på korrekt grundlag ved fx henvendelse til Trafikstyrelsen.

Kommentar 11: Det fremgår af støjberegningerne, jf. [5], at der er anvendt samme trafikgrundlag (trafikmængde) ved de to løsninger. Normalt vil et projekt som dette medføre en større kapacitet og dermed flere tog (på længere sigt). Derfor anbefales det at sikre, at kapacitetsudvidelsen ikke udføres med sigte på, at der skal køre flere tog end angivet i Trafikstyrelsen prognose 2032, som ligger til grund for støjberegningerne.

AB Vindrose har fra Sund & Bælt fået oplyst, at der i dag kører 2 godstog og 1 passagertog i timen i hver retning. Dette antal forventes at øges til 4 godstog og 2 passagertog i timen i hver retning. FORCE Technology vurderer, at en sådan fordobling vil øge støjbelastningen i hele området med mindst 3 dB ved samme toghastighed som i dag.

Forholdene med de fremtidige spunsvægge i forhold til dagens jordvolde vil formentlig medvirke til en yderligere (omend mindre) forøgelse på grund af refleksioner fra spunsvæggene til modsatte side af banegraven. Ligeledes vil de nye spors større afstand til jordvolden mellem AB Vildrose og banen gøre jordvolden mindre effektiv mht. støj fra kørsel på banen.

Opsummering

Generelt

- Det er uklart, hvilken planmæssig status AB Vildrose har, jf. NIRAS' rapporter [3], [4], [5], og dermed om boligerne indgår i de udførte optællinger. AB Vildroses matrikel bør indgå i optællingerne, idet det er den faktiske anvendelse, der er bestemmende for støjbelastningen (se Kommentar 1).
- Ved miljøredegørelser og -screeninger skal de kumulative effekter beskrives. Der er tilsyneladende ikke set på HOFOR's planer om en arbejdsplads ved Fragtvej (Musikbyen) umiddelbart syd for AB Vildrose i sammenhængen med dette anlægsprojekt (se Kommentar 2).
- Det anføres, at "I driftsfasen skal projektet overholde de vejledende støjgrænser for jernbaner. Det forventes dog ikke, at projektet medfører en betydelig stigning af jernbanestøjen i området. Der søges om dispensation hos Københavns Kommune ved behov for eventuelle overskridelser af støjgrænser. Alternativt vil der som del af anlægslov for projektet gives bemyndigelse til transportministeren til at dispensere fra støjgrænser".
Det er uklart, om der her henvises til driftsfasen eller anlægsfasen, idet Københavns Kommune alene er myndighed på anlægsaktiviteterne. En overskridelse af støjgrænserne i driftsfasen vil være en væsentlig ulempe for de omkringboende.

Anlægsfase

- Der gælder i Københavns Kommunes forskrift, jf. [6], en støjgrænse for støjens maksimalværdi $L_{pAmaxFast}$ om natten på 55 dB(A). Maksimalværdier er ikke belyst i rapporterne (se Kommentar 5).
- Der er ikke set på alternative og mere skånsomme arbejdsmetoder såsom fx nedvibrering af spuns i stedet for ramning. Dette vil formentlig kunne reducere støj- og vibrationsbelastningen ved AB Vildrose (se Kommentar 6).
- Det er ikke forklaret i, hvilket omfang etablering af køreledningsmaster eller fundamenter hertil er taget med i støjberegningerne. Det er typisk en meget støjende proces, når fundamenter nedrammes (se Kommentar 6).

- Til- og frakørsel til arbejdspladsen ved Thomas Koppels Allé er ikke beskrevet – ej heller hvilke aktiviteter der forventes på arbejdspladsen, som er placeret få meter fra beboelsen AB Vildrose (se Kommentar 3).
- Det er uklart, i hvilket omfang der forventes arbejde i weekender (se Kommentar 4).

Driftsfase

- Der mangler en beregning af 0-alternativet i driftsfasen, altså situationen hvis baneanlægget ikke udbygges. Kun dette kan indgå ved vurdering af, om der er tale om betydelige eller ubetydelige ændringer i støjniveauet som følge af anlæggets udvidelse. Det viste støjkort for udvidelsen kan således ikke anvendes til at vurdere, om støjen ændres betydeligt. AB Vindrose har fra Sund & Bælt fået oplyst, at der i dag kører 2 godstog og 1 passagertog i timen i hver retning. Dette antal forventes at øges til 4 godstog og 2 passagertog i timen i hver retning. FORCE Technology vurderer, at en sådan fordobling vil øge støjbelastningen i hele området med ca. 3 dB ved de samme toghastigheder, -typer og -længder som i dag. Herudover vil flytningen af det ene hovedspor længere væk fra jordvolden (mod nord) medføre en forøgelse af støjen ved AB Vildrose, ligesom den planlagte spunsvæg (som erstatning for den sydlige jordvold) vil kunne give betydelende refleksionsbidrag støjen nord for banen (se Kommentar 8 og 11).
- Indførelse af længere tog (op til 1050 meter) vil medføre højere maksimalstøj (L_{Amax}) end i dag, idet maksimalstøjen direkte afhænger af den maksimale toglængde og ikke mindst hastigheden. Dette forhold er ikke omtalt i rapporterne (se Kommentar 7). Herudover er det uforståeligt, at den maksimale hastighed mellem 2019 og 2030 tilsyneladende reduceres fra 120 til 100 km/t (Trafikstyrelsens prognose (se Kommentar 9)).
- Ved tilførsel af overhalingsspor vil der typisk være lange, holdende godstog, der venter på køretilladelse. Med dieselgodstog må det forventes, at de holder i tomgang i overhalingssporene og dermed støjer. Med el-godstog vil der formentlig ikke være støj i tomgang, men tog med kølecontainere vil kunne støje. Det er ikke oplyst i rapporterne, i hvilket omfang holdende tog vil give anledning til støj ved naboejendommene.

Referencer og grundlag

- [1] Sund & Bælt: "Miljøscreening af overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg", dateret 7. september 2023.
- [2] Sund & Bælt: "Miljøscreening af overhalingsspor og vendespor ved Kalvebod" dateret 12. september 2023.
- [3] NIRAS: "Overhalingsspor – Kalvebod. Støj i anlægsfasen – O-3", dateret 14. august 2023.
- [4] NIRAS: "Overhalingsspor – Kalvebod. Støj i anlægsfasen – O-4, dateret 28. april 2023.
- [5] NIRAS: "Overhalingsspor, Kalvebod. Beregning af togtrafikstøj", dateret 9. maj 2023.
- [6] Københavns Kommune: "Bygge- og anlægsforskrift". December 2016.

NOTAT VEDRØRENDE UDVIDELSEN AF BANEANLÆGGET MELLEM KALVEBOD OG NY ELLEBJERG

A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose, Grundejerforeningen Vildrose II og H/F FREDERIKSHØJ har anmodet DAHL om bistand til vurdering af, hvorvidt udvidelsen af baneanlægget mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg på baggrund af den udarbejdede screening bør miljøvurderes jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 2.

Nærværende notat er alene en vurdering af, om projektet på baggrund af den udarbejdede screening kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet og derfor skal miljøvurderes.

Sund & Bælt har ansøgt om to løsningsforslag, henholdsvis Løsning O-3 bestående af et overholdsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg, og Løsning O-4 bestående af to overholdsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Eftersom der er overvejende sammenfald mellem screeningerne af de to løsningsforslag, vil de i det følgende hovedsagelig blive vurderet samlet.

Vurderingen foretages på baggrund af de fremlagte bilag til Sund & Bælts ansøgning fremlagt på Trafikstyrelsens hjemmeside, herunder særligt miljøscreeningerne samt støjnotater udarbejdet af Niras til de to løsningsforslag.

Sund & Bælt A/S har vurderet, at der i forbindelse med projektet ikke vil være behov for supplerende vurderinger, herunder en egentlig miljøkonsekvensvurdering. Sund & Bælt har vurderet, at der ikke vil være væsentlige påvirkninger på nogen af miljøfaktorerne på land, det marine område eller øvrige forhold som følge af projektet.

Det er vores overordnede vurdering, at det på baggrund af miljøscreeningerne kan forventes, at projektet vil få væsentlige indvirkninger på miljøet, hvorfor projektet skal miljøvurderes i medfør af jernbanelovens § 38 a, stk. 2.

PÅVIRKNINGER ANLÆGS- OG DRIFTSFASEN

Nærværende afsnit indeholder en vurdering af, om det på baggrund af screeningen kan udelukkes, at projektet kan medføre en væsentlig påvirkning på miljøet.

Støjpåvirkning under anlægsfasen herunder trafikale gener

Det fremgår af screeningen, at anlægsarbejdet skal overholde støjgrænserne fastsat i Københavns Bygge- og anlægsforskrift af december 2016 (herefter "Forskriften").

Det fremgår videre, at der skal foretages særligt støjende arbejder på hele strækningen i form af spunsning. Denne type arbejder er undtaget fra grænseværdierne for støj i Forskriftens bilag A, men arbejdet er til gengæld omfattet af bestemmelser om begrænsede arbejdstider, jf. Forskriftens § 8, hvorefter særligt støjende aktiviteter kun må finde sted på hverdage mandag til fredag kl. 08.00-17.00.

Sund & Bælt har i miljøscreeningen vurderet, at arbejdet ved etablering af støjskærm, jord- og sporarbejder i dagtimerne kan overholde støjgrænsen på 70 dB ved alle boliger og havehuse. Det fremgår dog

endvidere, at ved ilægning af sporskifter mm., der skal foretages i 5-6 sporspærringer (hver af 72 timer), kan støjgrænsen for nat på 40 dB ikke overholdes ved de nærliggende boliger og havehuse.

Det bemærkes hertil, at det fremgår af Bilag 11a, Niras' vurdering af støj i anlægsfasen, at støjen i nat-timerne vil kunne være på mellem 45 og 50 dB for de nærmeste boliger, hvilket er en væsentlig overskridelse af de fastsatte støjgrænser.

Herudover fremgår det, at ramning af spuns vil medføre støj på mere end 80 dB ved en del af de nærliggende boliger og havehuse. Der må derfor forventes en væsentlig støjpåvirkning på særligt de nærliggende boliger og havehuse som følge af projektet.

Det bemærkes, at der i vurderingen af støjpåvirkningen ikke er inddraget en forventet forøgelse af trafikstøj, som følge af den ekstra kørsel med lastbiler til og fra arbejdspladserne. Det er i screeningen beskrevet hvorfra og hvordan kørslen med lastbilerne vil ske, men det er ikke vurderet, om dette vil kunne have en påvirkning i form af f.eks. støj.

I forhold til trafikale gener skal det endvidere bemærkes, at der i området er adskillige private fællesveje, hvorfor der kræves tilladelse fra ejerne eller ekspropriation, såfremt vejene skal benyttes til færdsel. Flere af de private fællesveje er ikke rustet til særlig tung trafik, hvorfor der skal foretages en vurdering af, hvilken påvirkning den øgede lastbilstrafik kan få for vejene.

Den samlede anlægsperiode forventes at vare i ca. 2 år. Det er således 2 år, hvor de nærmeste boliger og havehuse forventes at skulle tåle en væsentlig støjpåvirkning, uden der er foretaget yderligere vurdering af støjpåvirkningens omfang.

På den baggrund vurderes det derfor, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport for projektet, hvori den fulde støjpåvirkning vurderes, således der kan træffes afgørelse om eventuelle afværgeforanstaltninger.

Støjpåvirkning i driftsfasen

Det fremgår af screeningen til Løsning O-3, at projektet i driftsfasen skal overholde de vejledende støjgrænser for jernbaner, men at det ikke forventes, at projektet vil medføre en betydelig stigning af jernbanestøjen i området.

Det bemærkes hertil, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for jernbaner er vejledende, hvorfor der skal tages stilling til støjgrænserne i en anlægslov.

Det fremgår af screeningen til Løsning O-4, at det er vurderet, at ændringer i støj- og vibrationsforholdene som følge af projektet vil være marginale, idet godstrafikken er dimensionsgivende, og at den ikke ændres som følge af projektet. Det er uklart, hvad der menes med denne vurdering, da det må forventes, at en udvidelse af jernbanen må medføre en forøgelse af både godstrafik og almindelige passagertog, hvilket ligeledes fremgår af Trafikstyrelsens prognose 2032.

Det fremgår bl.a. af screeningen af Løsning O-4, at dette løsningsforslag vil give mulighed for at ekspedere godstog med en længde på op til 1050 meter samt at det er formålet med løsningen, at der åbnes for muligheden for at benytte anlægget til vending af tog fra Sverige.

Herudover fremgår det af screeningen af Løsning O-3 under projektbeskrivelse, at:

"For at få de fulde gevinster af den nye sydlige jernbanekorridor fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn er det afgørende, at der bliver skabt plads til godstog på strækningen. Med etableringen af et overhalingsspor til godstog ved Kalvebod kan det sikres, at godstog ikke kommer i konflikt med passagertogtrafikken som følge af det øgede trafikomfang og det forventede øgede antal godstog, når Femern Bælt-forbindelsen åbner i 2029."

På den baggrund må det forventes, at formålet med projektet er, at der skabes plads til en stigning i togtrafikken på strækningen, hvorfor der må forventes en stigning i støjpåvirkningen under driftsfasen. Det bemærkes, at Niras alene har vurderet støjen under anlægsfasen.

Det er oplyst, at der i dag kører 2 godstog og 1 passagertog i timen i hver retning. Dette antal forventes at øges til 4 godstog og 2 passagertog i timen i hver retning, hvilket er en fordobling af den nuværende trafik.

Det vurderes, at Trafikstyrelsen ikke kan give tilladelse til projektet uden der forinden er foretaget en vurdering af de miljømæssige indvirkninger den øgede togtrafik kan medføre. Herunder skal der foretages en vurdering af påvirkningen frem til 2029 indtil Femern Bælt-forbindelsen åbner samt en vurdering af påvirkningen herefter, hvor der må forventes endnu en stigning i togtrafikken.

Vibrationer

Sund & Bælt har i miljøscreeningen redegjort for, at der ved etablering af spurs kan være risiko for bygningsskadelige vibrationer i en afstand af 10-20 meter fra, hvor spursen etableres.

Det fremgår videre, at:

"I forbindelse med detailprojektering skal fundering mv. for de potentielt berørte bygninger vurderes, og evt. nødvendige afværgende tiltag planlægges."

Det kan derfor lægges til grund, at det må forventes, at projektet vil medføre væsentlige miljøpåvirkninger som følge af vibrationer, hvorfor der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport.

Det vurderes, at før der kan gives tilladelse til projektet, skal der foretages en vurdering af påvirkningen fra vibrationerne, og hvorvidt disse kan forhindres eller begrænses ved hjælp af afværgeforanstaltninger. En sådan vurdering kan ikke udskydes til et senere tidspunkt i projekteringsfasen.

Kumulativ påvirkning

Det følger af bilag 3 pkt. 1, litra b, til jernbaneloven, at ved vurderingen af, om et projekt skal underkastes en miljøkonsekvensvurderingen, skal myndigheden vurdere projektets påvirkning i kumulation med andre eksisterende og/eller godkendte projekter.

Det vurderes, at Sund & Bælt ikke har foretaget en tilstrækkelig vurdering af den påvirkning projektet kan have i kumulation med projektet "Valby Skybrudstunnel", som HOFOR i samme tidsperiode skal etablere fra en arbejdsplads ved Enghave Kanal mod Musikbyen.

Det bemærkes, at der i screeningen ikke er en egentlig vurdering af de kumulative effekter, de to projekter kan have. Sund & Bælt har vurderet, at der ikke vil være kumulative påvirkninger i forhold til andre projekter i området, men oplyser, at der pågår dialog med HOFOR om anvendelse af arbejdsarealer og tidsmæssige hensyn, *"så væsentlige kumulative påvirkninger undgås"*.

Det bemærkes hertil, at det således er konstateret, at der er kumulative påvirkninger fra de to projekter, men der bliver ikke foretaget en egentlig vurdering heraf.

Der er således hverken vurderet på den kumulative støjpåvirkning fra anlægsarbejdet, støjpåvirkning fra den øgede trafik, vibrationsgener, lysgener, midlertidig grundvandssænkning osv., hvilket må anses som en væsentlig mangel i screeningen.

Det vurderes, at der for projektet skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, som kan belyse hvilke kumulative påvirkninger, der kan opstå som følge af de to projekter, herunder hvilke afværgeforanstaltninger der kan anvendes for at undgå, at projektet kan få væsentlige indvirkninger på miljøet.

Beskyttede naturtyper og dyreliv

Det fremgår af screeningen, at nærmeste § 3-beskyttede områder er en sø beliggende ca. 140 meter syd for den eksisterende bane.

Dette er ikke korrekt.

Det fremgår af Danmarks Arealinformation, at der umiddelbart syd for banen er et stort areal med § 3-beskyttet overdrev. Dette areal er Sydhavnstippen.

Det fremgår endvidere, at der lige umiddelbart syd for den vestlige ende af baneprojektet er en § 3-beskyttet sø, der kaldes "Fuglesøen i Valbyparken", der grænser umiddelbart op til en haveforening. Valbyparken er desuden omfattet af en fredning. Sund & Bælt ses ikke i screeningen at have inddraget disse to beskyttede naturtyper og grundlaget for fredningen af Valbyparken i sin vurdering.

Det kan endvidere ses, at der ca. 140 meter nord for banen er endnu en § 3-beskyttet sø. Sund & Bælt har i screeningen beskrevet en sø, der ligger ca. 140 meter syd for den eksisterende bane. Det kan ikke umiddelbart konstateret om der er søen nord for banen, som Sund & Bælt henviser til. Ifølge Danmarks Arealinformation ses der ikke nogen § 3-beskyttet sø 140 meter syd for banen. Kortbilag med indtegninger af de beskyttede naturtyper hentet fra Danmarks Arealinformation er vedlagt nederst i notatet.

Beskyttelsen efter naturbeskyttelseslovens § 3 betyder, at der ikke må foretages ændringer i tilstanden af mosen. Forbuddet mod ændringer gælder ikke kun for foranstaltninger inden for sø- eller overdrevsområdet, men gælder for alle foranstaltninger der kan påvirke søen og overdrevets tilstand - også selvom de foretages udenfor søen og overdrevets afgrænsning.

I den forbindelse bemærkes det, at Sund & Bælt i screeningen under pkt. 7 i Påvirkninger på land, Overfladevand og grundvand, har oplyst, at der i udførelsesperioden skal ske yderligere grundvandssænkning. Sund & Bælt har ikke vurderet, om en midlertidig grundvandssænkning kan medføre en væsentlig påvirkning af søen.

Det vurderes, at der bør udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, som sikrer, at de § 3-beskyttede naturtyper ikke påvirkes væsentlig af projektet.

Sund & Bælt har vurderet, at projektet kun vil påvirke plante- eller dyreliv i mindre grad, da arealinddragelsen og støjen i anlægsfasen i forbindelse med den valgte løsning er minimal. Det forudsættes, at der her henvises til både Løsning O-3 og O-4.

Det skal dog hertil bemærkes, at det fremgår af screeningen, at der i forbindelse med projektet skal etableres 2-3 arbejdspladser på mellem 2.000 m² og 8.000 m². Det fremgår videre, at der herudover skal etableres en række arbejdsarealer på fire matrikler syd for banen og på tre matrikler nord for banen. Størrelsen af arbejdsarealerne fremgår ikke.

Det skal videre bemærkes, at projektet i anlægsfasen i nattetimerne ikke kan overholde de fastsatte støjgrænser og i nogle faser vil overstige 80 dB.

Det kan derfor lægges til grund, at hverken arealinddragelsen eller støjen i anlægsfasen kan kategoriseres som minimal.

Bilag IV-arter

Det fremgår af screeningen, at jernbanen højst sandsynligt fungerer som ledelinje og fourageringsområde for flagermus. Der er imidlertid ikke foretaget nogen vurdering af, om projektet kan påvirke fourageringsområdet under såvel anlægsfasen som driftsfasen.

Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, pålægger medlemsstaterne at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er nævnt i direktivets bilag IV. Ordningen skal efter bestemmelsens litra a og d blandt andet omfatte et forbud mod alle former for forsætligt drab af enheder af disse arter i naturen samt beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.

Ledelinjer anses ikke som yngle- og rasteområder for flagermus, men yngle- og rasteområder kan blive negativt påvirket, hvis der sker en forstyrrelse af de tilknyttede ledelinjer i forbindelse med bl.a. fouragering.

Det vurderes, at der i anlægsfasen, hvor der tilmed skal foretages arbejde om natten, er risiko for, at der kan ske påvirkning af flagermus, hvorfor der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport.

Miljøkonsekvensrapporten skal sikre, at de potentielle skadelige virkninger med fornøden sikkerhed begrænses ved hjælp af nødvendige afværgeforanstaltninger.

Herudover fremgår det af screeningen, at arbejdspladser kan virke tiltrækkende på padder, herunder de grønbrogede tudser. Det fremgår videre, at der derfor vil være behov for afværgeforanstaltninger i form af paddehegn samt indsamling og udsættelse nær Fuglesøen. Dette taler for, at der er behov for en mere uddybende vurdering af de potentielle miljøpåvirkninger, projektet kan medføre.

Det vurderes, at det ikke kan udelukkes at der kan ske en negativ miljøpåvirkning af bilag IV-arter i forbindelse med anlæg eller drift af projektet. En miljøkonsekvensrapport vil skulle indeholde en detaljeret habitatvurdering for herved at sikre, at afværgeforanstaltningerne er tilstrækkelige for at undgå en skadelig påvirkning på bilag IV-arterne.

Natura 2000

Omkring 450 meter syd for projektområdet ligger Natura 2000-område nr. 143, Vestamager og havet syd for. Natura 2000-området omfatter fuglebeskyttelsesområde nr. 111, Vestamager og havet syd for. På udpegningsgrundlaget er bl.a. knopsvane, vandrefalk, lille skallesluger, bramgås mv.

Det fremgår af Sund & Bælts vurdering af påvirkningen af fuglene omfattet af fuglebeskyttelsesområdet, at:

”Der er ikke påviselige påvirkninger af fugle ved støjpåvirkninger under 50 dB(A) og for langt de fleste arter vil der ikke være en påvirkning ved 60 dB(A).”

Det fremgår imidlertid ikke af screeningen, hvad der er baggrunden for denne vurdering, ligesom det heller ikke fremgår, hvilke arter der er vurderet for. Det kan derfor ikke på den baggrund udelukkes, at der kan ske en påvirkning på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området som følge af projektet.

Herudover fremgår det af screeningen, at det vurderes, at fugle bedre kan tolerere midlertidig støj eller impulsstøj, hvis de kan høre hinanden i de stille perioder imellem støjimpulserne. Det skal igen bemærkes, at det ikke fremgår, om det er alle fuglearter, der bedre kan tolerere midlertidig støj.

Sund & Bælt har på baggrund heraf konkluderet, at projektet ikke vil have en påvirkning på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området. Det vurderes af DAHL, at det ikke kan udelukkes, at det omfattende og støjende anlægsarbejde vil kunne påvirke fuglene og dermed Natura 2000-området væsentligt.

Det skal endvidere bemærkes, at der ikke er foretaget nogen vurdering af, om en midlertidig grundvands-sænkning kan påvirke Natura 2000-området, hvis der f.eks. skulle være okker eller lignende i området, der kan blive ledt ud til Natura 2000-området. Herudover fremgår det, at udledningen af grundvandet varierer mellem 40 og 70 m³/t afhængigt af årstiden, hvorfor det *muligvis* vil kunne holdes indenfor den almindelige variation i udledningsfasen.

En egentlig vurdering af hvor stor udledningen vil være, og hvorvidt dette vil kunne medføre en påvirkning, vil imidlertid først blive foretaget i projekteringsfasen.

Øvrige bemærkninger til screeningen

Sund & Bælt har i screeningen noteret, at projektområdets arbejdspladser samt linjeføring er underlagt skovbyggelinjen, men at dette vil blive inddraget i forbindelse med en eventuel anlægslov for projektet. I den forbindelse konkluderer Sund & Bælt herefter, at området derfor kan udnyttes med respekt for skovbrynet. Det bemærkes hertil, at dette ikke er korrekt, da der vil ske en påvirkning af området indenfor skovbyggelinjen, også selvom området bliver medtaget i anlægsloven, og det derfor ikke vil være udgøre et problem for tilladelsen til projektet.

Desuagtet er der stadig tale om en påvirkning inden for skovbyggelinjen.

Sund & Bælt har i screeningen i vurderingen af påvirkninger i det marine område noteret, at eftersom projektet ikke er kystnært er der ingen mulige påvirkninger af det marine område. Hertil skal det imidlertid bemærkes, at projektet ligger direkte op ad Enghave Kanal, som leder direkte ud i Kalveboderne. Det bør derfor vurderes, om der kan ske en påvirkning af Enghave Kanal, som i sidste ende kan påvirke det marine område.

SAMMENFATTENDE

Sammenfattende er det DAHLs vurdering, at der for projektet om at etablere et baneanlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport.

Den udarbejdede screening er mangelfuld og udskyder en stor del af vurderingerne af mulige miljøpåvirkninger til en senere fase i projektet, herunder påvirkningen som følge af vibrationer samt vurderingen af den kumulative påvirkning som følge af "Valby Skybrudstunnel".

Herudover indeholder screeningen en mængde information om de faktiske forhold som f.eks. støjniveau og trafik, men uden en egentlig vurdering af, hvorvidt det vil have en miljømæssig påvirkning af området.

Der mangler endvidere en vurdering af påvirkningen af de omkringliggende beskyttede naturtyper efter naturbeskyttelseslovens § 3.

Det bemærkes endvidere, at miljøscreeningen i forhold til en lang række af miljøpåvirkningerne beskriver et behov for anvendelse af afværgeforanstaltninger for at mindske risikoen for en påvirkning. Allerede af den grund bør der derfor udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, som kan sikre anvendelsen af de rette afværgeforanstaltninger bl.a. i forhold til Natura 2000-området og bilag IV-arterne.

Det er derfor DAHLs vurdering, at Trafikstyrelsen ikke kan give tilladelse til projektet på baggrund af den udarbejdede screening.

Venlig hilsen

Anette Kusk
Advokat (H)/Partner
ank@dahllaw.dk
Dir. tlf. +45 88919356

Bilag

Kortbilag hentet fra Danmarks Arealinformation





HAVEBYEN MOZART
STIFTET DEN 10. NOVEMBER 1948 - 2450 KØBENHAVN SV



Havebyen Mozart, 10. december 2023

Høring over forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen (Id nr.: 278687)

Høringssvar fra Havebyen Mozart vedrørende etablering af overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg

Hf. Mozart består af 76 helårsboliger, dvs. ca. 200 beboere. Vi er tæt nabo til godsbanen og ligger i en afstand af 10-150 m fra denne. Derfor følger vi med stor interesse og alvor udvidelsen af godsbanen, især med hensyn til overhalingssporet ved Kalvebod.

I dette høringssvar har vi følgende kommentarer til lovforslaget om "Opgradering af Øresundsbanen".

- Vi hilser en godt fungerende godsbane velkommen. Det er god politik at flytte mere godstransport fra veje til jernbane.
- Vi kunne have ønsket, at myndighederne havde 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.
- På baggrund af mangelfulde vurderinger af støj, vibrationer, støv, trafikale problemer og påvirkningen af naturen og bilag IV-arter mener Hf Mozart, at det er tvingende nødvendigt, at der udarbejdes en miljøkonsekvensrapport.

Vi ser frem til, at Havebyen Mozart og resten af bydelen vil blive reelt inddraget i resten af processen. - Det har indtil videre ikke været tilfredsstillende!

Ang. Vibrationer

En stor del af husene i Mozart er beliggende op til 100 m fra arbejdsstedet. En miljøkonsekvensrapport vil bl.a. kunne afdække risikoen for vibrationsskader på disse huse, som følge af nedramning af spuns.

- De berørte bygninger må gennemgås, så evt. senere sætningsskader kan dokumenteres.
- Hvilke erstatningsmuligheder findes?
- Hvilke muligheder er der for at flytte, mens arbejdet med nedramning af spuns står på?

Alt dette må ske/afklares inden arbejdet går i gang!

Vi vil bede om at man overvejer alternative og mere skånsomme arbejdsmetoder som fx nedvibrering af spuns i stedet for ramning.

Ang. Støj

Vi ser frem til, at en miljøkonsekvensrapport mere detaljeret vil kunne afdække omfanget af støj fra arbejdskørsel og arbejdsprocesser.

Især nedramning af spuns vil give en stor støjbelastning.



HAVEBYEN MOZART

STIFTET DEN 10. NOVEMBER 1948 - 2450 KØBENHAVN SV



Vi er blevet bekendt med, at Tårnby kommune har fået aftale om, at der ikke arbejdes om natten. - I Tårnby planlægges anlægsarbejderne for jernbaneprojektet nu således, at meget støjende arbejder prioriteres udført i dagtimerne.

Vi ønsker, at det samme kommer til at gælde for Kalvebod Overhalingsspor.

Vi er også bekymrede for hvilke støjgener, der kan opstå når spunsvæggen reflekterer støjen fra togene ind mod de beboede områder.

Som situationen er nu, opleves en øredøvende larm når togene bremser ned i svinget og nogle gange stopper helt op for at vente. Når det sker, kan man ikke tale sammen for larmen. Det vil kun blive værre, når flere tog skal standse op og støjen herfra reflekteres mere intenst pga. den nedrammede spunsvæg.

En miljøkonsekvensrapport kunne tillige vurdere dette problem, så evt. nødvendig støjdemping kan etableres.

Ang. de trafikale forhold

Arbejdsplads 3 skal ifølge projektbeskrivelsen ligge lige op til Havebyen på Bådforeningen Trekantens grund. Arbejdsplads 3 skal bl.a. bruges i forbindelse med omlæsning af materialer. Vi er bekymrede for støjen og den tunge trafik, der kan true trafiksikkerheden og skabe trafikpropper.

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.

Vi er også bekymrede over mulige indskrænkninger af adgangen til Havebyen. Tilsyneladende bliver adgangsvejen til Havebyen Mozart ad X-gangen i Haveforeningen Frederikshøj samt nytehaverne Sydhavnen i forlængelse af Thomas Koppels Alle inddraget i arbejdsarealet. - Hvis denne adgangsvej lukkes, er der pt ikke andre adgangsveje for større biler og redningskøretøjer. Mindre køretøjer kan komme igennem via en smal indgang fra Haveforeningen Frederikshøj.

Med især tanke på børnene, har Haveforeningen gjort sig store anstrengelser for at højne trafiksikkerheden internt i Hf. Mozart.

Vi ser nødtigt at trafiksikkerheden får lavere prioritet på skoleveje og cykelstier til skade for både for vores og resten af bydelens børn og øvrige bløde trafikanter.

Der er og har i årevis været store anlægsarbejder i Sydhavnen. Vi har ikke gode erfaringer med den (mangel på) dialog, vi har haft med myndigheder om trafiksikkerheden. Vi ønsker at kunne gøre brug af en officiel "hotline". En sådan officiel instans skal have reel mulighed for og styrke til hurtigt og effektivt at gribe ind ved trafikproblemer.

Ang. adgang til Tippen

Vores, Børnenes Dyremarks og resten af bydelens adgang til det rekreative område Tippen vil blive stærkt forringet, når broerne hen over godsbanen nedtages.



HAVEBYEN MOZART

STIFTET DEN 10. NOVEMBER 1948 - 2450 KØBENHAVN SV



Vi og tusindvis af borgere i bydelen har igennem de sidste 40 år gjort sig anstrengelser for at tage hånd om og bevare dette selvgroede område, så det i dag fremstår som et af Københavns fineste vilde områder med plads til mange dyre- og plantearter.

Byernes bidrag til varieret biodiversitet har desværre vist sig at være generelt undervurderet.

Vi må insistere på, at der laves en miljøkonsekvensrapport, der vurderer og tager højde for de uoprettelige skader på dyrelivet, som dette projekt kunne forårsage.

Det er indlysende, at padder og andre dyr ikke kan forcere banelegemet, når der bliver banket en høj spuns ned.

Det er derfor bydende nødvendigt, at man - inden projektet sættes i gang - beslutter sig for hvordan borgernes adgang og en effektiv faunapassage kan etableres.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Sendt pr. e-mail til trm@trm.dk og ted@trm.dk

HØRINGSSVAR TIL UDKAST TIL FORSLAG TIL LOV OM OPGRADERING AF ØRESUNDSBANEN

Som advokat for Haveforeningen Kalvebod, cvr. 33942397, ("HF Kalvebod") fremsendes hermed høringsbemærkninger til udkast til forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen.

HF Kalvebod er en haveforening bestående af 90 haver, hvoraf hovedparten siden foreningens grundlæggelse i 1920 har været anvendt til helårsbeboelse. I dag anvendes alle haverne til helårsbeboelse for cirka 200 mennesker. HF Kalvebod er beliggende i et hjørne af Valbyparken i Sydhavnen, der tidligere har været anvendt til losseplads, hvilket medfører, at jorden under HF Kalvebod er af en særlig porøs beskaffenhed.

Baneprojektet "Overhalingsspor ved Kalvebod" samt projektet "Valby Skybrudstunnel" vil i en årrække påvirke Sydhavnen, Valbyparken og i særdeleshed helårsboligerne i HF Kalvebod, som er blandt de boliger, der ligger nærmest banen.

Transportministeriet har fremsat lovforslag til lov om opgradering af Øresundsbanen. Lovforslaget omfatter tre jernbaneprojekter: udvidelse af Københavns Lufthavn Station, Etablering af overhalingsspor ved Kalvebod og Etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station. HF Kalvebod vil blive særligt påvirket af etableringen af overhalingsspor ved Kalvebod. I det følgende vil høringsbemærkningerne relatere sig til det samlede lovforslag.

Baggrunden for nedenstående høringsbemærkninger er, at der i lovforslaget bl.a. ikke er taget hensyn til de væsentlige påvirkninger som jernbaneprojekterne vil medføre på naboerne og området.

Regulering af støj og vibrationer fra byggeriet

Lovforslagets § 2, stk. 1, fastslår, at transportministeren kan fastsætte regler om støj og vibrationer fra anlægget af jernbaneprojekterne nævnt i lovforslagets § 1, stk. 2.

Det fremgår videre af forslagens § 2, stk. 2, at såfremt transportministeren fastsætter regler efter stk. 1, finder lov om miljøbeskyttelse samt regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf om støj og vibrationer ikke anvendelse.

En udnyttelse af muligheden i bestemmelsens stk. 1, vil medføre, at miljøbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse. Miljøbeskyttelseslovens § 42 giver tilsynsmyndigheder mulighed for, efter en konkret vurdering, bl.a. at vedtage påbud om, at forurening, herunder støj, fra anlægsarbejder skal nedbringes samt påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 65 er det som udgangspunkt kommunen, der fører tilsyn med, om reglerne i miljøbeskyttelsesloven og de regler, der er fastsat med hjemmel i loven, overholdes.

Ved udnyttelse af lovforslagets § 2 vil ovenstående bestemmelser ikke længere finde anvendelse, og kommunen vil således ikke have mulighed for at udstede et påbud ved væsentlig forurening. Det vil desuden også medføre, at klageadgangen over afgørelser efter miljøbeskyttelseslovens § 42 afskæres.

Herudover vil lovforslaget endvidere medføre, at bekendtgørelse nr. 844 af 23. juni 2017 om miljøregulering af visse aktiviteter (herefter "Bekendtgørelsen") ikke finder anvendelse. Dermed vil København Kommunes forskrift for visse miljøforhold ved midlertidige bygge- og anlægsarbejder i Københavns Kommune, udarbejdet i henhold til § 20, stk. 2 samt § 24, stk. 2 i Bekendtgørelsen (herefter "Forskriften"), heller ikke finde anvendelse.

Det fremgår af Forskriften, at den gælder ved midlertidigt offentligt og privat bygge- og anlægsarbejde, f.eks. sporarbejde jf. § 2.

Det fremgår af Forskriftens § 4, at de i bilag A fastsatte grænseværdier for støj og vibrationer skal overholdes. Dette gælder dog ikke særligt støjende aktiviteter, som er omfattet af bestemmelserne om begrænsede arbejdstider jf. Forskriftens § 8.

Af bilag A fremgår følgende grænseværdier for støj målt *indendørs i beboelsesrum*:

Tidsrum	Grænseværdier målt indendørs for beboelsesrum
Hverdage mandag til fredag kl. 07:00-19:00 samt lørdage fra kl. 08:00-17:00	55 dB(A)
Natten ml. 22:00-7:00	40 dB(A)
Uden for disse tidsrum	25 dB(A)

Af bilag A fremgår følgende grænseværdier for støj målt *udendørs*:

Tidsrum	Grænseværdier målt indendørs for beboelsesrum
Hverdage mandag til fredag kl. 07:00-19:00 samt lørdage fra kl. 08:00-17:00	70 dB(A)
Natten ml. 22:00-7:00	55 dB(A)
Uden for disse tidsrum	40 dB(A)

Af bilag A fremgår følgende grænseværdier for vibrationer:

Boliger i rene boligområder	75 dB
Boliger i områder med blandet bolig/erhverv	80 dB
Erhvervsbebyggelse	85 dB
Værdierne er angivet som KB-vægtet accelerationsniveau	

Forskrifter udstedt med hjemmel i Bekendtgørelsen har overordnet til hensigt at skabe en generel og ensrettet miljøregulering af aktiviteter, som ellers ikke er nærmere reguleret.

De fastsatte grænseværdier i Forskriften er derfor udtryk for en generel politisk holdning til, hvor meget naboer til midlertidigt arbejde maksimalt skal tåle. Der er derfor ikke 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.

Det bemærkes hertil, at Forskriften i forvejen har undtaget særligt støjende aktiviteter for støjgrænseværdierne i 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.

Forskriften 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 Forskriften kan fraviges indenfor nogle afgrænsede rammer.

En generel mulighed for at tilsidesætte grænseværdierne og tidsrummene i Forskriften medfører en stor usikkerhed for beboerne i HF Kalvebod, som herefter ikke på forhånd vil kende grænseværdierne for støj og vibrationer samt det tidsrum, hvor der må påregnes gener.

Det bemærkes, 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 HF Kalvebods boliger.

Som beskrevet ovenfor er jorden under HF Kalvebod af en særlig porøs beskaffenhed, og mange af husene står på løse sokkelsten. Den intakte jord under HF Kalvebod ligger i en dybde på cirka 4-4,5 meter. Ved opførelse af nybyggeri skal der piloteres til minimum 4 meters dybde for, at fundamentet har den tilstrækkelige styrke og stabilitet.

HF Kalvebod er derfor særligt sårbare overfor vibrationer som følge af bl.a. nedramningen af de lodrette spuns vægge. Det er HF Kalvebods synspunkt, at der er en nærliggende risiko for, at husene i HF 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 HF Kalvebod, og som derfor i videst muligt omfang bør undgås.

Det gøres gældende, at HF Kalvebod er i særlig risiko for, at der kan opstå sætningsskader som følge af de voldsomme vibrationer. Der bør derfor ikke gives tilladelse til at overskride grænseværdierne for støj og vibrationer i Forskriften.

Hernæst bemærkes det, 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.

Baneprojektet samt projektet "Valby Skybrudstunnel" vil i en årrække påvirke Sydhavnen, Valbyparken og i særdeleshed helårsboligerne i HF Kalvebod, som er blandt de boliger, der ligger nærmest banen. 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 kan overskride de fastsatte grænseværdier for støj og vibrationer.

Det skal fremhæves, at der hverken i lovforslaget eller i bemærkningerne hertil er taget stilling til den væsentlige kumulative påvirkning, der vil være fra de forskellige projekter.

Projektet "Valby Skybrudstunnel" vil under udførelsen være reguleret af Forskriften, og det er ikke hensigtsmæssigt, at to store anlægsprojekter, der gennemføres samtidigt reguleres af to forskellige regelsæt for så vidt angår støjgener og vibrationer.

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at baggrunden for, at miljøbeskyttelsesloven og forskrifter udstedt i medfør heraf ikke skal være gældende, er, at den miljøretlige regulering i miljøbeskyttelsesloven med tilhørende miljøaktivitetsbekendtgørelse har vist sig at kunne indebære en risiko for store forsinkelser for jernbaneprojektets færdiggørelse. Hernæst fremgår det, at kommunale støjvilkår mv. i nogle tilfælde kan medføre, at arbejder relateret til jernbaneprojekter ikke kan gennemføres som projekteret og planlagt, hvis kravene er meget restriktive. Endvidere fremgår det, at et afslag på dispensation for kommunens støjforskrift mv. i yderste tilfælde kan medføre, at projektet ikke kan gennemføres, da det ikke er muligt at gennemføre de nødvendige anlægsarbejder inden for de fastsatte grænseværdier.

Det skal hertil bemærkes, at der i Forskriften er taget 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 ikke kan gennemføres, hvis Forskriften finder anvendelse, hvorfor der ikke er behov for muligheden for at tilsidesætte grænseværdierne.

I forhold til hvilken påvirkning en fravigelse af de fastsatte støj- og vibrationsgrænseværdier vil medføre for naboer og miljø bemærkes det, at det ikke af fremgår af lovforslaget, om en tilladelse til at fravige grænseværdierne vil kræve forudgående undersøgelser og tilladelser efter anden lovgivning, herunder en miljøvurdering. Den enkelte borgers retssikkerhed forringes dermed væsentligt.

Afslutningsvist skal det desuden bemærkes, at det fremgår af de af Sund & Bælt A/S indsendte miljøscreeninger i forbindelse med ansøgning om etablering af anlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg, at projektet skal overholde støjgrænserne fastsat i København 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 at til fravigelse af grænseværdierne, vil dette som minimum kræve en ny vurdering af projektet i medfør af miljøvurderingslovens regler.

Grundvandssænkning og udledning af spildevand

Lovforslagets § 8, stk. 1, fastslår, at trafikstyrelsen træffer afgørelse og varetager forhandling vedrørende jernbaneprojekterne nævnt i lovforslagets § 1, stk. 2, efter §§ 26-27 i vandforsyningsloven og § 18, stk. 1 og 3, i miljøbeskyttelsesloven.

Dernæst fastslår bestemmelsens stk. 2, at trafikstyrelsens afgørelse vedrørende jernbaneprojekterne nævnt i lovforslagets § 1, stk. 2, som træffes efter § 26 i vandforsyningsloven eller § 28 i miljøbeskyttelsesloven, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Endelig bestemmes det i stk. 3, at beføjelserne fastsat i medfør af § 13 i lov om vandplanlægning om fravigelse af fastsatte miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster udøves af transportministeren for anlægget af jernbaneprojekterne omfattet af lovforslaget.

I forhold til bestemmelsen i § 8, stk. 2, om at afskære klageadgangen fremgår det af bemærkningerne, at dette skyldes et ønske om at imødegå den usikkerhed, der er forbundet med at gennemføre et projekt, mens der pågår behandling af en klage i nævnet, samt risikoen for at klage tillægges opsættende virkning.

Det fremgår videre:

” Hvis en klagemulighed over de pågældende tilladelser blev opretholdt, og en klage måtte føre til hjemvisning til fornyet behandling hos kommunen, vil det i udgangspunktet medføre, at evt. igangværende arbejder måtte indstilles, indtil kommunen har taget stilling til, om og hvordan der skal ske retlig lovliggørelse. Formålet med

bestemmelsen er således under samtidig iagttagelse af reglernes indholdsmæssige krav at sikre, at en evt. klage ikke medfører, at jernbaneprojektet forhindres eller forsinkes unødigt.”

Det skal hertil bemærkes, 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.

Det gøres gældende, at det vil være særligt uhensigtsmæssigt at afskære klageadgangen efter hhv. vandforsyningsloven og miljøbeskyttelsesloven ved tilladelser om f.eks. grundvandssænkning og bortledning af grundvand, da sådanne tilladelser kan være forbundet med bl.a. miljøpåvirkninger.

Kompensation

Det er positivt, at der etableres lovhjemmel til at give tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation.

Ordningen skal imidlertid ikke, som det fremgår af bemærkningerne til § 3 være begrænset til at gælde for meget støjende anlægsarbejder, der udføres om aftenen og natten. I og med at der allerede i henhold til Forskriften kan forekomme ”særligt støjende anlægsarbejder” i tidsrummet 07.00 til 19.00 på hverdage, bør adgangen til kompensation også kunne dække udgifter til genhusning eller ret til kompensation, hvis sådanne arbejder medfører ekstraordinære gener.

Sammenfattende

Sammenfattende gøres det gældende, at det af transportministeriet udarbejdede udkast til forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen er forbundet med væsentlige usikkerheder og risici for HF Kalvebod.

HF Kalvebod er som nærmeste boliger til projektet omkring Kalvebod i risiko for væsentlige påvirkninger som følge af særligt støj- og vibrationsgener. Det er HF Kalvebods synspunkt, at denne risiko allerede foreligger ved grænseværdierne fastlagt i Forskriften, men at risikoen vil forøges markant ved en tilladelse til fravigelse af grænseværdierne. Der er med lovforslaget alene taget stilling til midlertidige gener under anlægsarbejdet, men der er ikke foretaget vurderinger af risikoen for uoprettelige skader.

Herudover bemærkes det, at det i Forskriftens bestemmelser er sikret, at projekter vil kunne gennemføres, selvom der skal foretages arbejder, som vil overstige grænseværdierne. Der er således ikke behov for en fravigelse for at jernbaneprojekterne kan gennemføres.

Forskriften er en politisk beslutning om, hvor store gener naboer til midlertidige anlægsarbejder skal tåle.

På den baggrund gøres det derfor gældende, at der ikke skal gives mulighed for fravigelse af miljøbeskyttelseslovens regler samt de regler, der er udstedt, og afgørelser der er truffet, i medfør heraf om støj og vibrationer.

Det gøres endvidere gældende, at en afskæring af klageadgangen i forhold til afgørelser efter hhv. lov om vandforsyning og lov om miljøbeskyttelse vil være uhensigtsmæssigt og i strid med formålet bag principperne om administrativ rekurs.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål eller uddybning, er I velkomne til at kontakte mig.

Venlig hilsen

Anette Kusk
Advokat (H)/Partner
ank@dahllaw.dk
Dir. tlf. +45 88919356

Transportministeriet
Færøsk Pakhus
Frederiksholms Kanal 27
1220 København

Sendt via e-mail til: trm@trm.dk og ted@term.dk

Dato:
7. december 2023

Høringssvar vedrørende udkast til forslag til Lov om opgradering af Øresundsba- nen

Oplysninger:
Error! Unknown
document prop-
erty name. 018560
Error! Unknown
document property
name.:

Transportministeriet har den 13. november 2023 sendt udkast til forslag til Lov om opgradering af Øresundsbanen (herefter "Lovforslaget") i høring med høringsfrist den 11. december 2023. På vegne af Hotel Operations Copenhagen Airport A/S, CVR.nr. 10 15 32 71 (herefter "HOCA") fremsendes dette høringssvar.

- 1 Høringsberettigelse – retlig interesse**
- 1.1** HOCA 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 (herefter "Hotellerne"), som er ejet af et datterselskab til Københavns Lufthavn, som dermed er udlejer.
- 1.2** Hotellerne er beliggende ca. 20 meter fra det område, hvor der i henhold til Lovforsla-
get skal anlægges en ny perron, som en del af udvidelsen af jernbanen i Københavns
Lufthavn (herefter "Jernbaneprojektet"). Hotellerne er således Jernbaneprojektets
nærmeste nabo.
- 1.3** Til brug for dette høringssvar har HOCA udarbejdet en oversigt, som illustrer Hoteller-
nes tætte beliggenhed til Jernbaneprojektet og placering af henholdsvis Hotellernes
værelser og konferencefaciliteter i forhold til Jernbaneprojektet. Oversigten er vedlagt
som bilag til dette høringssvar.
- 1.4** HOCA fremgår ikke af den høringsliste, som er fremsendt af Transportministeriet sam-
men med Lovforslaget, men da Hotellerne er beliggende centralt i det berørte område,
som tætteste nabo til Jernbaneprojektet, og HOCA som lejer og operatør af Hotellerne
vil være væsentlig påvirket af Lovforslagets retsvirkninger, har HOCA en væsentlig ret-
lig interesse i at blive hørt i forbindelse med Lovforslagets tilblivelse. Af disse årsager
mener vi, at HOCA er høringsberettiget i forhold til Lovforslaget, og på den baggrund
er dette høringssvar udarbejdet.



2 Bemærkninger til Lovforslaget

2.1 Støjgener

HOCA har med stor tilfredshed noteret, at der i Lovforslaget er taget højde for HOCAs tidligere bemærkninger til Jernbaneprojektet, som har været drøftet med Sund & 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 conferenceaktivitet mindst muligt"*. HOCA genbekræfter, at udførelse af støjende anlægsarbejder i denne sommerferieperiode fortsat er den mest hensigtsmæssige, idet Hotellerne har væsentlig reduceret conference- og mødeaktivitet i denne periode.

HOCA 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"*.

Det følger endvidere 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 os, 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.

Det skal desuden understreges, 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. I det tilfælde vil det betyde væsentlig negativ påvirkning af Hotellernes drift og dermed medføre væsentlig omsætningsnedgang, foruden konsekvenser for Hotellernes ry og omdømme. 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), 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 Hotelterne, der til dagligt anvendes som arbejdsstationer for udenlandske forretningsfolk i løbet af dagtimerne,

i den periode, hvor arbejderne pågår. Hertil kommer, at eventuelle forsinkelser med Jernbaneprojektet, 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.

I forbindelse med den tidligere dialog med Sund & Bælt, har HOCA estimeret det forventede omsætningstab, hvis Jernbaneprojektet 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. Konference- og mødefaciliteter kan ikke udlejes, og
2. Hotelværelser, der vender mod banelegemet og arbejderne, som gennemføres i forbindelse med Jernbaneprojektet, kan ikke 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.**

Sund & Bælt har oprindeligt 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 kongresgæster, som følge af aflysninger og/eller ombookinger.

I lyset af ovenstående undrer det os, at Lovforslagets kompensationsordning, jf. Lovforslaget § 3, ikke muliggør betaling af kompensation til virksomheder, som er naboer til Jernbaneprojektet, og som på tilsvarende måde generes af støj. Efter vores 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.

Derfor undrer det os, at der i Lovforslaget ikke er prioritet kompensation til de virksomheder, som berøres af støjgenerne, og det er efter vores opfattelse ikke acceptabelt, særligt når man tager den væsentlige omsætningsnedgang, som HOCA står overfor i tilfælde af Jernbaneprojektet realisering, i betragtning.



2.2 Virksomhedsdrift, trafikale og logistiske udfordringer
Vi forudsætter, at udførelsen af anlægsarbejderne i Jernbaneprojektet generelt tilrettelægges således, at Hotellernes 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 (se i øvrigt den vedlagte oversigt, hvor de relevante områder hertil langs eksisterende baneterræn er fremhævet), og
3. sikre adgang til sædvanlig affaldshåndtering.

HOCA er naturligvis indstillet på at bistå med en behørig planlægning af Jernbaneprojektet med det formål at minimere trafikale og logistiske udfordringer, og skal opfordre 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.

Med venlig hilsen

Jesper Olesen
Jesper Olesen

Cluster General Manager

Clarion Hotel Copenhagen Airport, Comfort Hotel Copenhagen Airport

Ny togstation

Område nord Clarion og Comfort Hotel

Hotellene kan ikke operere om støjende arbejde udføres udenfor perioden 15 juni-15 august, da de ligger ret op af projektet som nærmeste nabo.

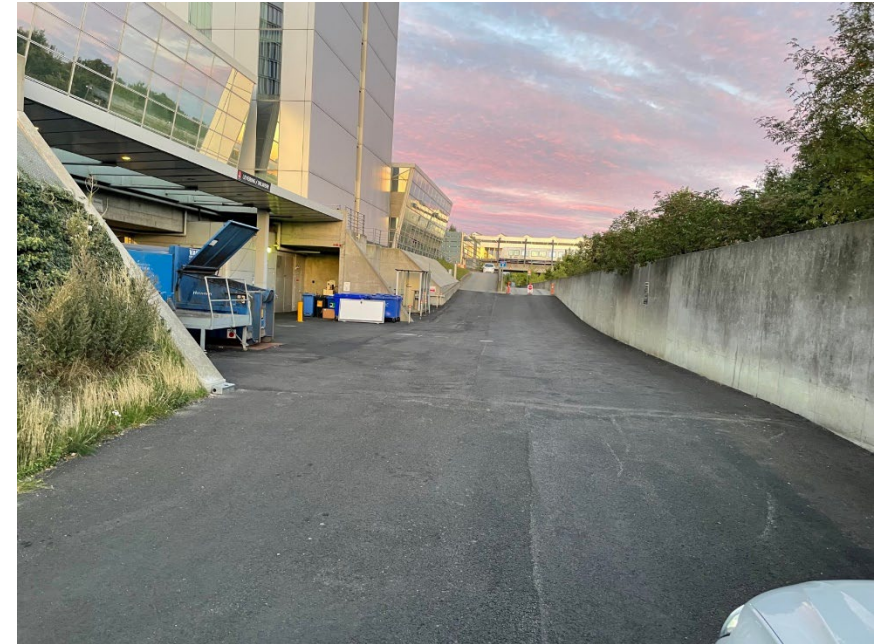
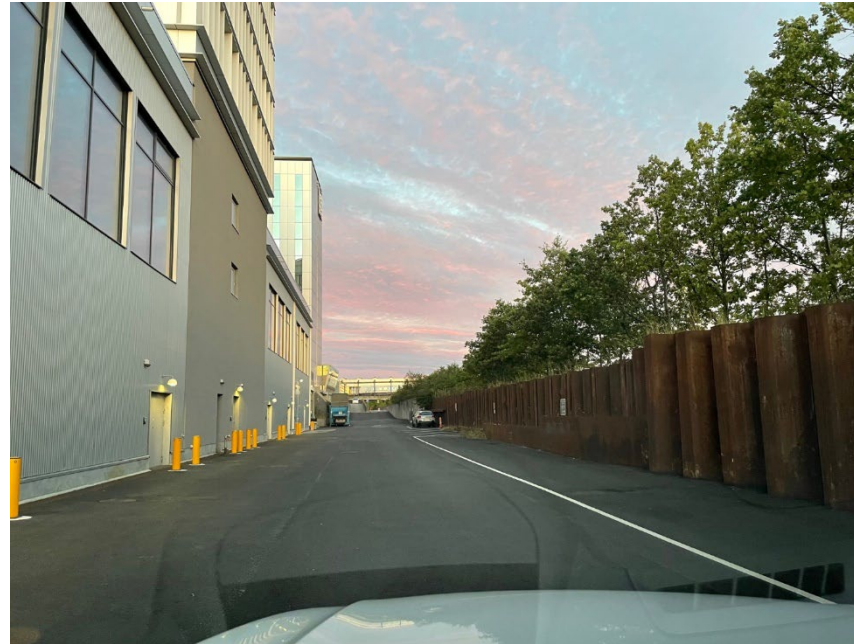
I dag foregår alt logistik på nordsiden af hotellerne (de røde linjer), hvor affald, leverancer og brandadgang ligger.

De gule felter er de store conference lokaler, som har facade ret ud til området – det er i alt ca. 3.500 m2 conference faciliteter.

De grønne områder er selve hotellet med hotelrum, som ligger bedre orienteret væk fra arbejdsområderne. Men erfaring fra ejet hotelbyggeri, er at alle hotelrum bliver påvirket af specielt spuns arbejde, når det overskrider støjkrav og giver tilhørende vibrationer.



Ny togstation Område nord Clarion og Comfort Hotel



Angivelse af det område der er nord fra hoteller, hvor alle leverancer til begge hoteller foregår. Som det fremgår er det begrænset med plads mod spurs som stor ret ud til eksisterende bane terræn, som gør disse to hoteller nærmeste nabo.

Kastrup, 6. december 2023

Høringssvar vedr. lov om opgradering af Øresundsbanen fra Skolebestyrelsen på Kastrupgårdsskolen

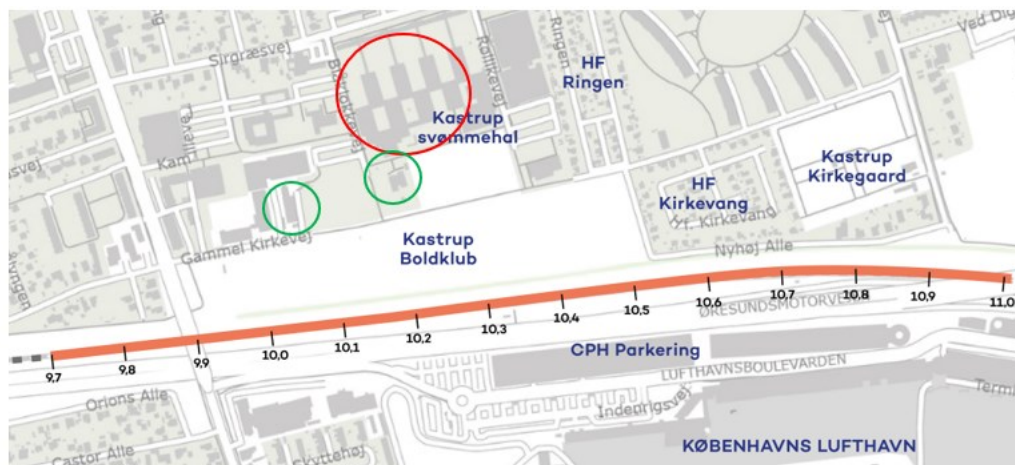
Skolebestyrelsen på Kastrupgårdsskolen kvitterer for at være blevet hørt vedr. udkast til forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen.

Dette høringssvar omhandler udelukkende forslag om at etablere vendespor ved Københavns Lufthavn Station som illustreret i det medsendt bilag 3.

Vi er som skolebestyrelse MEGET bekymret for placeringen af vendespor ved Københavns Lufthavn Station, da det kommer til at ligge meget tæt på Kastrupgårdsskolen og de dertilhørende SFO'er (se kort med cirkler). De udfordringer, der er forbundet med både etableringsfasen og den efterfølgende drift på togbanen, gør, at vi i høj grad vil fraråde den foreslåede placering. Det giver i vores optik ingen mening at etablere et vendespor så tæt på en folkeskole. Vi vil opfordre 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.

Derfor vil vi på det kraftigste opfordre til, at der findes et andet sted at placere vendespor eller at planerne for dette vendespor helt droppes.

Kort over foreslåede placering for vendespor ved Københavns Lufthavns Station samt Kastrupgårdsskolen og SFO'er



Rød cirkel: Kastrupgårdsskolen

Grønne cirkler: SFO'er

Etableringsfasen

Vi er meget bekymret for selve etableringsfasen, hvor vi forudser et kæmpe byggeprojekt ganske få meter fra en skole med over 700 børn, heraf en del børn med særlige behov.

Vi frygter, at der under etableringsfasen vil skulle køre mange lastbiler og store maskiner rundt blandt vores børn og unge igennem flere år. Det vil skabe mange farlige situationer, stort trafikkaos, byggestøj og byggestøv, forurening m.m. Der er generelt 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, Dragør og Københavns Kommuner.

Herudover forudser vi et meget højt støjniveau imens togbanen skal etableres – hvordan skal det være muligt for eleverne at koncentrere sig om læring, når der bygges en togbane, så tæt på deres skole? Vi frygter også for gener i

forhold til forurening, støv, lugte og os m.m. De samme forhold vil være med til at skabe kritisable arbejdsvilkår for alle de ansatte på skolen.

Vi frygter også, at udeområderne vil blive inddraget – det vil forringe børn og unges samt resten af områdets mange beboeres muligheder for fysisk aktivitet.

Når togbanen er etableret

Når togbanen er etableret, er vi bekymret for, hvad det betyder for øget støj og forurening. I forvejen er der meget forurening og larm fra lufthavnen og derfor ser vi det som dybt bekymrende med endnu et tiltag, der påvirker disse forhold negativt.

Vi er ikke oplyst om, hvorvidt etableringen af togbanen vil medføre, at områderne omkring skolen skal inddrages, men er det aktuelt, vil vi opfordre til at medtage i betragtningen, at der er rigtig mange børn og unge samt mange andre borgere fra både Tårnby, Dragør og Københavns Kommuner, som benytter fritidsaktiviteterne i området.

Vi håber og vil på det kraftigste opfordre til, at der findes et andet sted at placere vendesporet ved Københavns Lufthavn Station.

Med venlig hilsen

Skolebestyrelsen, Kastrupgårdsskolen

Sekretariatet for Kgs. Enghave Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg vedrørende forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen

Transportministeriet har sendt forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen i høring med høringsfrist den 11. december 2023.

Kgs. Enghave Lokaludvalg har drøftet høringen på Lokaludvalgs møde d. 23. november og Bymiljøudvalgs møde d. 30. november, og har nedenstående bemærkninger til høringen.

Af høringsmaterialet fremgår det, at lovforslaget skal give hjemmel til at fravige regler om støj og vibrationer i miljøbeskyttelsesloven og regler fastsat i medfør heraf i relation til jernbaneprojekterne. Kgs. Enghave Lokaludvalg vil i den forbindelse gerne understrege, 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. Genhusningsmuligheder bør derudover også 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.).

Derudover savner Kgs. Enghave Lokaludvalg, at lovforslaget forholder sig til, at der efter anlægsperioden skal opsættes en faunapassage, da der er tale om et følsomt naturområde. På nuværende tidspunkt lægges der op til, at der opsættes spunsvægge, der forhindrer den faunapassage, der findes i dag. Kgs. 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. Det vil yderligere gavne faunapassagen hvis strækningen overdækkes med et "grønt tag". Til inspiration henvises der til forslaget "Projekt Grønt Tag" udarbejdet af Jesper Møller (biolog) og Peter Kjær (arkitekt), da dette er et konkret

11. december 2023

Sagsnr.
2023-0443391

Dokumentnr.
2023-0443391-3

Sagsbehandler
Eibhlin Caimbeul

Sekretariatet for Kgs. Enghave
Lokaludvalg

Wagnersvej 19
2450 København SV

EAN nummer
5798009800473

og visionært forslag, der sammentænker natur og samhørighed på tværs af bydelen (se bilag 1).

Til sidst vil Kgs. Enghave Lokaludvalg henvise til tidligere indsendte høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg ang. 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. 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." (jf. pkt. 9, s. 36). Kgs. Enghave Lokaludvalg forventer at en fyldestgørende miljøkonsekvensvurdering for projektet vil blive gennemført og sendt i høring.

Kgs. Enghave Lokaludvalg har desværre ikke 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.

Med venlig hilsen
Joan Røge
Forperson,
Kgs. Enghave Lokaludvalg

**Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed
Teknik- og Miljøforvaltningen**



Transportministeriet
trm@trm.dk

Københavns Kommunes bemærkninger til høring om lov om opgradering af Øresundsbanen

Transportministeriet har den 13. november indledt en høring over udkast til forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen. Københavns Kommune har følgende bemærkninger til høringsmaterialet.

Overfladevand

Generelt konstateres det, at anlægsloven "lov om opgradering af Øresundsbanen" fastslår, at udledningstilladelser efter miljøbeskyttelseslovens §28 ikke skal ske i kommunalt regi, men at kompetencen flyttes til Trafikstyrelsen. Det bemærkes imidlertid, 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.

Det fremgår af afsnit 3.4.2:

"Transportministeren, og efter delegation Trafikstyrelsen, vil ved fravigelse af miljømål efter forslaget § 8, stk. 3, orientere Miljøministeriet og Miljøstyrelsen herom samt koordinere den videre proces for revidering af vandområdeplanerne, som Miljøministeriet og Miljøstyrelsen fortsat vil have ansvaret for, herunder indberetningen af de ændringer og forandringer i vandområdet, som jernbaneprojekterne har medført."

Københavns Kommune ønsker at udtrykke bekymring for hvis enkeltprojekter, så som 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

11. december 2023

Sagsnr.
2023-0474448

Dokumentnr.
2023-0474448-1

Sagsbehandler
Lone Madsen

Bygge-, Parkerings- og Miljø-
myndighed
Virksomheder og VVM

Njalsgade 13
Postboks 380
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

www.miljoe.kk.dk

høringssvar til Trafikstyrelsen i forbindelse med VVM-screeningen af projektet.

- Udledning af overfladevand fra etableringsfasen forventes at være væsentlig forskellig fra den eksisterende udledning af overfladevand.
- Det er vigtigt, at der tages stilling til, om den fremtidige udledning af dræn og overfladevand fra arealet kan indeholdes i de gældende udledningstilladelser.
- 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 Natura2000-område kan være vigtig at være opmærksom på allerede tidligt ved planlægningen af projektet og ved afvejning af miljøpåvirkning.

Udledning, Nordre Landkanal

Københavns Kommune bemærker, at uanset, at der ikke planlægges nogen ændring i udledningspunktet 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.

- Projektet vil indebære en ansøgning efter vandløbsloven. Der er allerede i dag et kapacitetsproblem i vandløbet i forbindelse med større nedbørshændelser. Der skal hermed gøres opmærksom på, at bl.a. Sund & 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 bassinanlægget, der afvander eksisterende anlæg tilknyttet motorvejen og togbanen.
- 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 pga. højt okkerindhold og meget høje ammoniumkoncentrationer (der formentlig stammer fra jorden omkring det nedgravede anlæg til motorvejen]. De ansvarlige for afvandingen fra motorvejen m.v. har ad hoc forsøgt at afhjælpe med oprensninger, men uden varige resultater.

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.

Vandløbet Nordre Landkanal har status som privat vandløb, der indgår i Vestamager Pumpedigelag.

Tilsvarende problemer kan også være gældende for "Trekantsøen" på Amager, der rent hydraulisk er del af Nordre Landkanal.

Det skal for god ordens skyld gøres 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.

Bilag IV-arter

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 pga. parkens store areal, de mange gamle træer og fordi parken i dag er relativ mørk. Rapporten kan eventuelt rekvireres hos kommunen.

Naturbeskyttelsesloven

Anlægsprojektet grænser op til område omfattet af skovbyggelinje omkring fredskov i Valbyparken (bilag 2). 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.

Støj

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 kan rummes inden for Københavns Kommunes bygge- og anlægsforskrift.

I den forbindelse skal opmærksomheden henledes på, at Københavns Kommunes bygge- og anlægsforskrift forventelig kommer i en revideret og politisk godkendt udgave primo 2024. Det vil heri fremgå, at tilladelse til at udføre støjende bygge- og anlægsaktiviteter 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.

Klimatilpasning

Københavns Kommune bemærker, at området omkring Hf. Musikbyen og Fiskerihavnen generelt er i risiko for oversvømmelser fra havet ved en vandstand over ca. 2,5 meter i forhold til daglig vande. Jernbanen, som er tæt på kanalen ved Hf. Musikbyen, er i dag afgrænset af en jordvold. 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.

Adgangsforhold

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

Venlig hilsen

Lone Madsen
Planlægger

Til
Transportministeriet
Tessa Dahlager
ted@trm.dk

Københavns Lufthavne A/S
Box 74
Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup
www.cph.dk

Tlf.: +45 32 31 32 31
Fax: +45 32 31 31 00
E-mail: cph@cph.dk
CVR: 14 70 72 04

København, 11. december 2023

Høringssvar til lov om opgradering af Øresundsbanen

I forbindelse med høring af lov om opgradering af Øresundsbanen fremsender Københavns Lufthavn (herefter CPH) hermed bemærkninger til lovudkastet.

CPH 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.

Ad Kapitel 1

CPH forstår tegningsbilag 3 således, at etableringen af vendesporet ikke kan få konsekvenser for CPH's ejendom eller adgangen hertil. CPH har derfor ikke på nuværende tidspunkt bemærkninger til vendesporsprojektet. Ligeledes har CPH ikke bemærkninger til overhalingssporet ved Kalvebod. Nedenstående bemærkninger vedrører derfor kun den del af lovforslaget, der vedrører udvidelsen af København Lufthavns Station.

Ad Kapitel 2

CPH 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 Lufthavn 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 Lufthavn og Sund & Bælt har haft en god dialog om tidspunktet for spunsningen. Københavns Lufthavne 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 & Bælt har tilkendegivet, at man vil tilstræbe at gennemføre arbejdet i den periode, men vil ikke garantere dette.

Københavns Lufthavn værdsætter, at Sund & Bælt i videst muligt omfang vil søge at tage hensyn til hotellernes 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. Af lovtæksten fremgår det, at beboere, der er naboer, og som forstyrres af støj og vibrationsgener om aftenen og natten, kan kompenseres. Københavns Lufthavn foreslår, at det indarbejdes i lovtæksten, at også virksomheder kan kompenseres for dokumenterede tab som følge af arbejdets medfølgende støj- og vibrationsgener, herunder omsætningstab og erstatningskrav. Lufthavnen 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 anlægsarbejdet.

Ad Kapitel 3

Der arbejdes pt. på en aftale imellem CPH og Sund & Bælt om en række forhold relateret til anlægsprojektet; herunder

- SBH's midlertidige brug af og rådighed over CPH-ejede arealer og adgangsveje
- omlægning (midlertidigt eller permanent) af ledningsanlæg tilhørende CPH
- deklarationer vedrørende ledninger og adgangsrettigheder på A/S Øresunds og CPH's arealer

Set fra CPH's side er der tale om en positiv dialog, og det bør prioriteres, at arbejdet videreføres og afsluttes med indgåelse af en aftale.

CPH bemærker desuden, at nødvendige arbejder på CPH-ejede ledninger på CPH-ejede arealer skal udføres af Sund & Bælt, som også skal afholde udgifterne hertil.

Ad Bemærkninger til lovforslaget 3.2.2

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. Det foreslås 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.

Ad Bemærkninger til punkt 12 i bemærkningerne til lovforslaget

CPH foreslår, at det under skemaets punkt "Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet" anføres, at hotellerne potentielt vil miste et betydeligt millionbeløb i forbindelse med projektets gennemførelse, hvis bemærkningerne til Kapitel 2 ikke medtages i lovforslaget.

Videre proces

Københavns Lufthavn ser frem til det videre samarbejde om projekterne og bidrage gerne til drøftelse af konkrete løsninger og aftaler.

Med venlig hilsen

Mikkel Rimsø Sørensen
Lead Public Affairs Advisor

Modtager: Tessa Dahlager
Afsender: Thor Kjøller Hartmann

Byudvikling (50420)
Direkte tlf. 34458141
E-mail thhart@hofor.dk

HOFOR A/S – Høringssvar til Forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen

Transportministeriet har igangsat høring i forbindelse med Forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen.

HOFOR Varme har 2 store ledninger meget tæt på projektområdet for overhalingsspor ved Kalvebod, som projektet bedes være opmærksomme på. Det drejer sig om:

1. Fjernvarmeledning Ø315 der forsyner hele bådhavnsgadekvarteret (Se kort 1)

Kort 1



2. Fjernvarmeledning Ø315, der forsyner Valby Stadion området (Se kort 2)

Kort 2





Landskrona stad

Stadsledningsförvaltningen Kvalitets- och utvecklingsavdelningen

Datum
2023-12-06
Handläggare
Jan Persson/Hanne Skak Jensen
Er Referens
Vår Referens
2023/4445

Transportministeriet

Ordförandebeslut - Høringssvar fra Landskrona Kommune til forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen

Sagsbeskrivelse

Transportministeriet har den 13. november 2023 sendt udkast til forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen i høring. 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. På grund af projektets betydning for den grænseoverskridende trafik vil Landskrona Kommune hermed indgive høringssvar.

Høringssvar

Lovforslaget inkluderer tre jernbaneprojekter på Øresundsbanen; Udvidelse af Københavns Lufthavn Station, etablering af overhalingspor ved Kalvebod og etablering af et vendespor ved Københavns Lufthavn station. Projekterne skal gennemføres for at øge kapaciteten på strækningen og gøre plads til flere tog, hvilket, Landskrona Kommune synes, er meget positivt.

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

Som det fremgår af høringsmaterialet, indgår Øresundsbanen i en europæisk jernbanekorridor for effektiv og klimavenlig transport af både personer og gods. Antalet person- og godstog i korridoren forventes at stige de kommende år. Ifølge Region Skånes persontogsstrategi skal de regionale Øresundstog stige fra 6 tog/timen idag til 10 tog/timen år 2040. SJ forventer at udvide deres trafik København-Stockholm til timestrafik i 2024 og derudover timestrafik København-Göteborg fra cirka år 2027. Derudover kan der være private

Landskrona stad
Stadshuset
261 80 Landskrona
Besöksadress

Tfn 0418-473150
Fax
jan.persson@landskrona.se
www.landskrona.se

Bankgiro 868-6123
Plusgiro 12345-5
Org.nr 212000-1140

aktører, som vil køre på strækningen, ligesom godstogtrafikken forventes at stige, når de store jernbaneprojekter i Danmark bliver færdige ikke mindst Femern-forbindelsen i 2029.

Det er vigtigt, at der tages højde for udviklingen i den grænseoverskridende trafik. Selvom investeringerne på Øresundsbanen i første omgang vil øge kapaciteten, kan denne kapacitet blive opbrugt af kommende trafikstigningerne. Som det fremgår af høringsmaterialet, er der ikke nogen alternativ mulighed for at dirigere togtrafikken uden om Øresundsbanen, hvilket skaber en stor sårbarhed for trafikken i den europæiske jernbanekorridor. Landskrona Kommune anser derfor, at det er rettidig omhu at undersøge, hvordan der kan skabes en alternativ jernbanestrækning for at øge kapaciteten og resiliensen i jernbanekorridoren. Landskrona Kommune har fremlagt et forslag til dette, hvilket det findes information om på oresundstunnel.dk.

Formandsbeslutning

Kommunalbestyrelsen har i henhold til delegationsrækkefølgen, vedtaget af kommunalbestyrelsen (2022-11-10, § 183 p. A2), delegeret retten til at tage beslutning i sådanne hastsager, hvor kommunalbestyrelsens afgørelse ikke kan udskydes (i henhold til 6 kap. 39 § Kommunallagen) til formanden for kommunalbestyrelsen.

Transportministeriet skal have høringssvar den 11. december 2023. Da kommunalbestyrelsen ikke mødes før den 11. januar 2024 tages derfor følgende beslutning.

BESLUTNING

Kommunalbestyrelsen beslutter

at til Transportministeriet oversende ovenstående udtalelse.

Torkild Strandberg

Formand for kommunalbestyrelsen, Landskrona Kommune



Detta dokument är elektroniskt signerat och juridiskt bindande.

Signed by: TORKILD STRANDBERG

Date: 2023-12-06 13:57:26

BankID refno: 67cc96d9-33be-4141-bbb0-2b958e772fa6



Kommunstyrelsens ordförande: Torkild Strandberg

YTTRANDE

Björklund, Carl
Carl.Bjorklund@skanetrafiken.se

Datum 2023-12-08
Ärendenummer 2023-POL000416-001

1 (2)

Höringssvar fra Skånetrafiken vedr. Forslag til lov om opgradering av Øresundsbanen

Region Skåne har mottagit *Transportministeriets forslag till Lov om opgradering av Øresundsbanen* från den 13 november och vill härmed lämna sina synpunkter.

Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne och ansvaret för att planera och upphandla trafik samt sälja resor ligger på Skånetrafiken, som är en förvaltning inom Region Skåne. Skånetrafiken har enligt avtal med det danska Transportministeriet trafikköparansvaret för trafiken från den svensk-danska gränsen till Østerport. Trafiken utförs på Skånetrafikens uppdrag av operatören Transdev.

Region Skåne har vidare ett samordnande ansvar för Skånes utveckling, enligt Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län. Detta ansvar innebär att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna samt att upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur. Region Skåne har sedan januari 2019 även ansvar för den regionala fysiska planeringen i länet, och uppdraget att ta fram en regionplan för Skåne. Region Skåne yttrar sig utifrån ovanstående ansvarsområden. För att stärka utvecklingen i Skåne arbetar Region Skåne internationellt inom Öresunds- och Östersjöregionen och inom EU. Region Skåne är ordförande och leder det gränsregionala samarbetet Greater Copenhagen under 2023.

Utifrån dessa ansvar ser Region Skåne sedan länge ett behov att utvidga kapaciteten på Öresundsbrons landanslutningar, både på svensk och dansk sida, för att möjliggöra fler hållbara gods- och persontransporter. Region Skånes mål för det framtida resandet med tåg över bron, som grundar sig i behovet av fler hållbara resor för att minska negativ miljö- och klimatpåverkan, förutsätter en spårkapacitet som tillåter fler persontåg än idag att passera över bron. För den internationella tillgängligheten till Öresundsregionen och Greater Copenhagen är ökad spårkapacitet också viktig, så att fler långväga tåg kan utnyttja Öresundsbron. Satsningar på förbättrad tillgänglighet och kapacitet inom hela Öresundsregionen eller det vi kallar Greater Copenhagen måste utvecklas för att

regionen i Danmark och Sverige ska kunna bidra till ekonomisk tillväxt i skarp konkurrens med andra regioner. Ett ökat utbyte av varor, tjänster inom många områden bidrar till att utveckla både Själland och Skåne, men också de båda ländernas ekonomier.

Region Skåne ser därför mycket positivt på att Københavns Lufthavn Station utvidgas till fyra spår, då det är en bra kapacitetsåtgärd som möjliggör fler tåg över Öresundsbron och ökar robustheten. Region Skåne ser också positivt på de förbigångsspår/overhalingsspor vid Kalvebod som lagen omfattar. Dessa kommer att öka kapaciteten på anslutningen till Öresundsbron generellt och möjliggöra en bättre hantering av godstågen från Fehmarn Bält i framtiden.

Region Skåne delar slutsatserna i undersökningen från Sund & Bælt, att ett vändspår vid Københavns Lufthavn har mycket liten betydelse för punktligheten i tågtrafiken, och vill därför framhålla vikten av att i första hand investera i utvidningen av Københavns Lufthavn station och förbigångsspår/overhalingsspor vid Kalvebod.

Region Skåne har i övrigt inga kommentarer på *Transportministeriets forslag till Lov om opgradering av Øresundsbanen*.

Carl Johan Sonesson
Ordförande

Lars-Åke Rudin
Regiondirektör

8-12-2023

Høringssvar vedrørende Øresundsbanens sporudvidelse ved Kalvebod

Grøn Agenda Sydhavn
v/Claus Andersen

Det fremstår i høringsmaterialet uafklaret hvordan formgivningen vil ende med at tage sig ud. Vores kommentarer er derfor generelle.

- 1) Naturaksen Sydhavnstippen, Karens Minde, Sjælør Boulevard mv. er i dag opdelt af trafikerede veje, boligblokke og togbaner, til skade for sammenhængen og biodiversiteten. Sporudvidelsen ved Kalvebod kan enten udformes, så den forværrer situationen eller det modsatte. Vi opfordrer til at broen ved Sydhavnstippen opgraderes til en bred faunapassage, som visuelt og reelt fremstår som et stykke ophøjet, attraktiv natur.
- 2) Den side af Øresundsbanen som vender ud mod Sydhavnstippen, bør efter sporudvidelsen fremstå så den bidrager til biodiversiteten og understøtter naturoplevelsen (som den nuværende beplantede vold gør).
- 3) Under anlægsperioden bør arbejdsprojektører lyse minimalt ud i naturområdet, primært af hensyn til insekter og flagermus.

Transportministeriet
Klik eller tryk her for at skrive tekst.

Att.: Tessa Dahlager

Kastrup 11-12-2023

Høringssvar - Lov om forslag til opgradering af Øresundsbanen

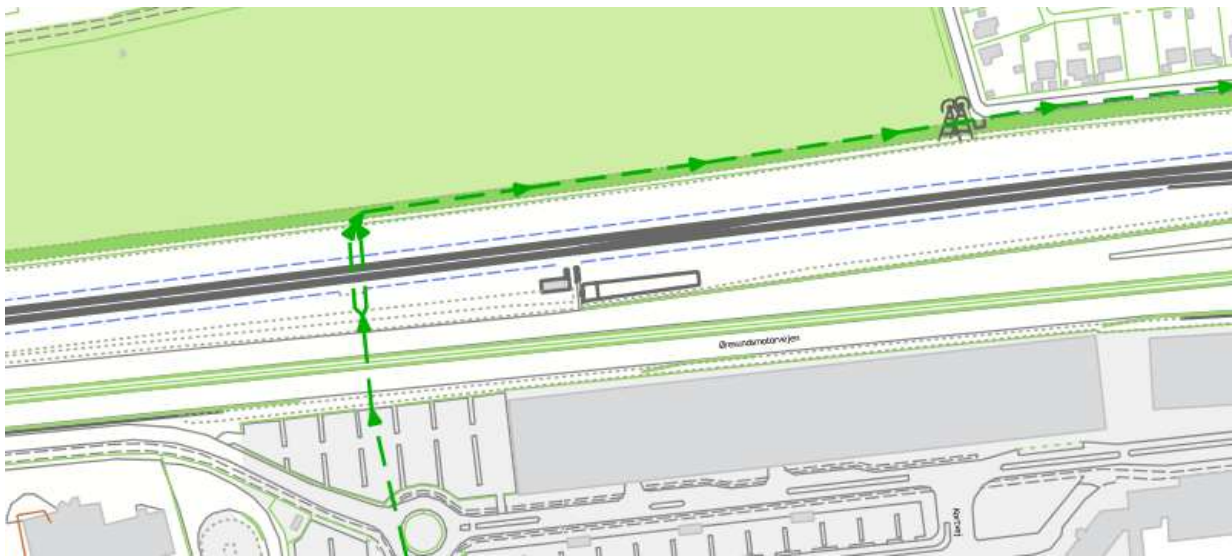
Hermed Tårnby Forsynings høringssvar.

Tårnby Forsyning har tre forsyningsarter i området omkring og under jernbanen, og det er kritisk infrastruktur. Vi hæfter os 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.

Spildevand



TÅRNBYFORSYNING Spildevand A/S har en større hovedledning ø1000mm, som krydser motorvej og jernbane, og den afvander 2/3 af Tårnby Kommune, og har derfor vital betydning for forsyningssikkerheden. Ledningen krydser umiddelbart vest for Lufthavnsboulevarden 1. Ledningen

fortsætter parallelt med jernbanen, men ud fra det sparsomme tegningsmateriale ifm. høringen, er det ikke muligt at se om opgradering af Øresundsbanen har indflydelse på denne.

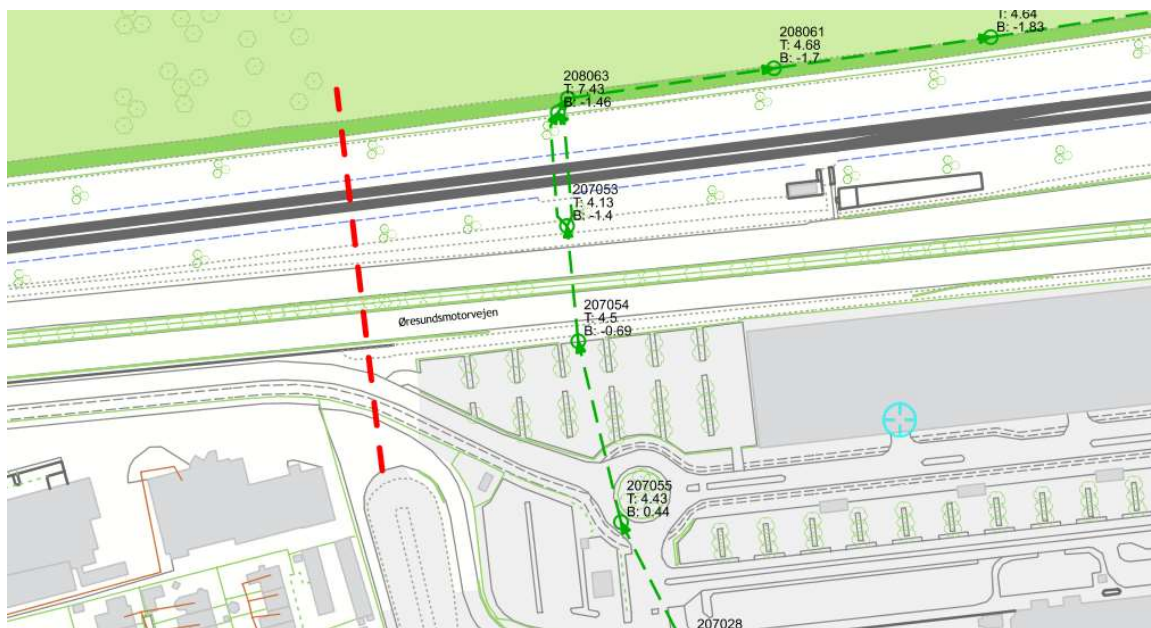
Lufthavnen har 3 tilslutninger af spildevand, som krydser motorvejen og jernbanen, og en af krydsningerne ved Kastrupvej, kan se ud til at være omfattet af projektet.

Fjernvarme



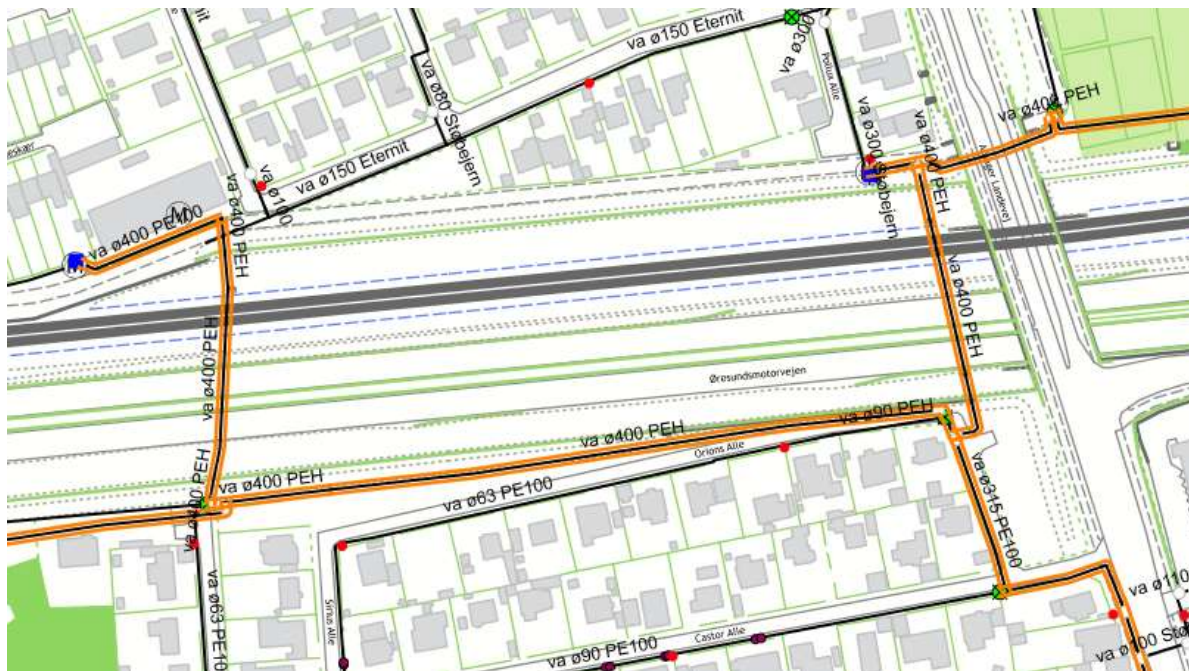
TÅRNBYFORSYNING Fjernvarme A/S har en ledning, som krydser tæt ved den nye togstation, som vist ovenfor. Ledningen ligger i en ingeniørgang sammen med ledninger fra andre ledningsejere, og har vital betydning for forsyningen af Københavns Lufthavn.

Der er planer om, at etablere en ny hovedledning i 2024 ifm. fjernvarmeudrulningen, som vist her under med rødt. Det er vigtigt for os, at kunne etablere denne, uden at vi risikere, at den skal omlægges ifm. opgraderingen af Øresundsbanen.



Vandforsyning

TÅRNBYFORSYNING Vand A/S har 2 krydsninger vest for Amager Landevej, og de ser umiddelbart ikke ud til at være omfattet af projektet. Ledningerne er kritisk infrastruktur, da vi kun har i alt 3 krydsninger af motorvejen i hele kommunen. Se ledningerne herunder.





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.

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.

Der er således 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 borer ikke længere ville kunne anvendes som drikkevand.

For at reducere saltopstigningen blev forsyningen derfor pålagt at nedsætte indvindingen til maksimalt 800.000 m³/år.

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. Og som i værste fald vil 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 vil derfor kræve, 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. 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 mhp. 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.

Herunder også, at der udarbejdes et varslingsystem, så forsyningens borer kan nedlukkes i en periode både før, under og efter anlægsarbejdet mhp. at undgå saltindtrængning og opretholde drikkevandsindvindingen på sigt.

Og – som det var tilfældet ved etableringen af det oprindelige baneanlæg – at forsyningen vil 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 borer skal nedlukkes permanent som følge af det nye anlægsarbejde.

**Samlet**

Vi er af den opfattelse, at ledningerne er sikret ved ekspropriationen ifm. anlæggelsen af Øresundsforbindelsen og de omfattende omlægninger i forbindelse med denne.

Vi 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.

Venlig hilsen

Raymond Skaarup
Direktør

Klaus Bäckström Nielsen
Ingeniør

TÅRNBYFORSYNING A/S



TÅRNBY KOMMUNE
BY, MILJØ OG KLIMA

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

11. december 2023
Vores ref.: 09.00.00-K04-23-
566563
Direkte nr.: +4532471500
Medarbejder: bgr.tf

Tårnby Kommunes høringssvar over udkast til forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen

Transportministeriet har den 13. november 2023 sendt udkast til forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen i høring med frist senest den 11. december 2023.

Tårnby Kommune fremsender hermed høringssvar over forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen med følgende bemærkninger:

- Bemærkninger i forhold til støj: Tårnby Kommune er overordnet forstående overfor Transportministeriets bekymringer om fremdriften af opgradering af Øresundsbanen, herunder de samfundsøkonomiske overvejelser, i et af Danmarks mest centrale infrastrukturelle knudepunkter. Dog synes Transportministeriet at tilsidesætte karakteren af støjkompleksiteten i nærområdet omkring Øresundsbanen, hvor der allerede i dag eksisterer nær 3000 støjbelastede boliger og forventelig ca. 4000 støjbelastede boliger i 2040, jf. miljøkonsekvensrapport for udvidelse af Øresundsmotorvejen.

Som Transportministeriet retvisende gør opmærksom på i deres redegørelse til lovforslaget, er formålene med miljøbeskyttelsesloven at værne om natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for blandet andet menneskets livsvilkår.

Dog vægter Transportministeriet i deres redegørelse til lovforslaget ikke, 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](#). Derfor ses 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.

Dertil redegøres der ikke for de kumulative støjeksposeringer, som konsekvens af flere større infrastruktur projekter i nærområdet, herunder Udvidelse af Øresundsmotorvejen, etablering af Østlig Ringvej og Plan over udvikling af Københavns Lufthavne. Således synes Transportministeriet at forenkle midlertidigheden af projektet i forhold til den længerevarende støjeksposering over adskillige årrække fra områdets andre infrastrukturprojekter.

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. Derfor synes det 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 støjforholdene 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 tunnelelementfabrik 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.

- Bemærkninger i forhold til miljømål: Der er i anlægsloven samt medfølgende bemærkninger ikke nævnt afvigelse fra konkrete miljømål. Hvis Transportministeriet allerede har identificeret miljømål, hvorfra der forventes at skulle fraviges, kunne det med fordel fremgå af bemærkningerne til loven.

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.

Bemærkninger i forhold til grundvand: 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. Grundvandssænkningen langs anlæg i Tårnby Kommune kan derfor potentielt 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.



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.

I forhold til de faktiske grundvandssænkninger har Tårnby Kommune følgende bemærkninger. I det Trafikstyrelsen træffer afgørelse og varetager forhandling vedrørende jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2, efter §§ 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 boringer.
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 (hhv. §§ 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.
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.

Venlig hilsen

Betina Grimm
Centerchef

/

Anette Petersen
Leder for Natur, Miljø og Klima

Høringssvar vedr.

Forslag til lov om opgradering af Øresundsbanen.

Det fremgår ikke af lovforslaget, at der vil blive lavet en miljøkonsekvensvurdering i stedet for den helt utilstrækkelige miljøscreening, der er foretaget af Sund og Bælt. Det må være et krav til et projekt, der er så indgribende i forhold til den sårbare biodiversitet i området.

Det fremgår heller ikke af lovforslaget, at der i forbindelse med projektets omlæggelse af støjvoldene, som indebærer lodrette spunsvægge i stedet for nuværende bevoksede skråninger, vil blive anlagt egentlige faunapassager (ikke bare bredere broer) for at sikre den sårbare biodiversitet og de truede dyrearter i området. 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. Der bør derfor som det første laves faunapassager over banearealet for at sikre biodiversiteten. Det er også vigtigt, at selve spunsvæggen udformes med flere åbninger, udformet så det muliggør passage af krybdyr og pattedyr over banevolden mod Sydhavnstippen under hele byggeprocessen.

Uden reel mulighed for faunapassage kan der ske uoprettelig skade for den sårbare fauna og biodiversitet i området.

Vi mener altså, at det er helt uomgængeligt, at der laves en egentlig miljøkonsekvensvurdering af projektet, og at der bliver mulighed for faunapassage under hele processen.

Venlig hilsen

Vagn Meyer og Rikke Bjørnsson

HF frederikshøj 306

2450 København Sv