



Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K

05-01-2010
J.nr. 90-03-1-10
Kontaktperson Stefan Krehbiel
E-mail sk@sydtrafik.dk

**Udkast til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge
Deres j.nr. T102-000008**

Tak for Deres høringskrivelse af 22. december 2009.

Sydtrafik kan efter samråd med Vestbanen A/S meddele, at høringsmaterialet ikke giver anledning til bemærkninger fra vores side.

Med venlig hilsen

Stefan Krehbiel

TS Morten Haagensen

Fra: Claus Møller Frederiksen [cmf@djf.dk] på vegne af Ulrik Salmonsens [us@djf.dk]
Sendt: 7. januar 2010 13:21
Til: TS Info
Cc: TS Morten Haagensen
Emne: Vedr.: Vs: Udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg - Høringsbrev vedlagt
doclid: http://147.29.149.96/trmkoncp/DOK982761
SJ: -1

Dansk Jernbaneforbund har ingen bemærkninger.
 Med venlig hilsen

Claus Møller Frederiksen
 Sekretariatschef

Dansk Jernbaneforbund
 Søndermarksvej 16
 2500 Valby
 Tlf. 36 13 25 00

Fra: DJ/djf
Til: Ulrik Salmonsens/djf@djf
Dato: 22-12-2009 14:05
Emne: Vs: Udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg - Høringsbrev vedlagt
Sendt af: Vivian Toft

----- Videresendt af Vivian Toft/djf den 22-12-2009 14:05 -----

Fra: TS Inge Høyer <inh@trafikstyrelsen.dk>
Til: <samfund@advokatsamfundet.dk>, <info@arriva.dk>, <bane@bane.dk>, <dir-sek@bane.dk>, <post@BAT.dk>, <pehe@di.dk>, <transport@di.dk>, <di@di.dk>, <brondby@brondby.dk>, <sekretariatet@cfl-cargo.dk>, <dn@dn.dk>, <dcf@dcf.dk>, <hoeringssager@danskervherv.dk>, <dh@handicap.dk>, <dhf@dhf-net.dk>, <dj@djf.dk>, <srh@danskenergi.dk>, <info@skovforeningen.dk>, <info@dasp.dk>, <railion@railion.dk>, <kundecenter@dongenergy.dk>, <dsbpost@dsb.dk>, <dsbfirst@dsb.dk>, <awknudsen@s-tog.dsb.dk>, <s-tog@s-tog.dsb.dk>, <vestsjaelland@fredningsnaevn.dk>, <oestsjaelland@fredningsnaevn.dk>, <fr@friluftstraadet.dk>, <raadhus@greve.dk>, "Post HCLJ Havarikommisionen" <PostHCLJHavarikommisionen@TRM.dk>, <info@hectorrail.com>, <trafik-jernbane@hk.dk>, <hl-post@hl-as.dk>, <hvidovre@hvidovre.dk>, <kommune@htk.dk>, <ishojkommune@ishoj.dk>, <info@kolonihave.dk>, <jks@okf.kk.dk>, <raadhus@koege.dk>, <lo@lo.dk>, <post@lokalbanen.dk>, <gsf@m.dk>, <info@metroservice.dk>, <mjba@mjba.dk>, <midttrafik@midttrafik.dk>, <movia@moviatrafik.dk>, <info@neg-niebuell.de>, <noahtrafik@noah.dk>, <post@nord-ostsee-bahn.de>, <info@ntmail.dk>, <br@njba.dk>, <info@njba.dk>, <lollandsbanen@regionstog.dk>, <fcvi@regionstog.dk>, <haarlev@regionstog.dk>, <regionsjaelland@regionsjaelland.dk>, <ringsted@ringsted.dk>, <kundecenter@seas-nve.dk>, <tka@seas-nve.dk>, <kommune@solrod.dk>, <info@sbf.dk>, <post@sydtrafik.dk>, <info@teknologisk.dk>, <railway@oresundsbron.com>
Dato: 22-12-2009 14:04
Emne: Udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg - Høringsbrev vedlagt

Beklageligvis kom høringsbrevet ikke med i første udsendelse. Det er vedlagt denne mail.

Med venlig hilsen

Inge Høyer, fuldmægtig

Trafikstyrelsen

Public Transport Authority
Gammel Mønt 4
DK-1117 København K

Tlf.: +45 72267021

Fax: +45 33381439

e-mail: inh@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

<<Høringsbrev eksternt 22122009.pdf>>

Fra: TS Inge Høyer

Sendt: 22. december 2009 13:47

Til: 'samfund@advokatsamfundet.dk'; 'info@arriva.dk'; 'bane@bane.dk'; 'dir-sek@bane.dk'; 'post@BAT.dk'; 'pehe@di.dk'; 'transport@di.dk'; 'di@di.dk'; 'brondby@brondby.dk'; 'sekretariatet@cfl-cargo.dk'; 'dn@dn.dk'; 'dcf@dcf.dk'; 'hoeringsssager@danskerhverv.dk'; 'dh@handicap.dk'; 'dhf@dhf-net.dk'; 'dj@djf.dk'; 'srh@danskenergi.dk'; 'info@skovforeningen.dk'; 'info@dasp.dk'; 'rallion@rallion.dk'; 'kundecenter@dongenergy.dk'; 'dsbpost@dsb.dk'; 'dsbfirst@dsb.dk'; 'awknudsen@s-tog.dsb.dk'; 's-tog@s-tog.dsb.dk'; 'vestsjaelland@fredningsnaevn.dk'; 'oestsjaelland@fredningsnaevn.dk'; 'fr@friluftsradet.dk'; 'raadhus@greve.dk'; Post HCLJ Havarikommissionen; 'info@hectorrail.com'; 'trafik-jernbane@hk.dk'; 'hl-post@hl-as.dk'; 'hvidovre@hvidovre.dk'; 'kommune@htk.dk'; 'ishojkommune@ishoj.dk'; 'info@kolonihave.dk'; 'jks@okf.kk.dk'; 'raadhus@koege.dk'; 'lo@lo.dk'; 'post@lokalbanen.dk'; 'gsf@m.dk'; 'info@metroservice.dk'; 'mjba@mjba.dk'; 'midttrafik@midttrafik.dk'; 'movia@moviatrafik.dk'; 'info@neg-niebuell.de'; 'noahtrafik@noah.dk'; 'post@nord-ostsee-bahn.de'; 'info@ntmail.dk'; 'br@njba.dk'; 'info@njba.dk'; 'lollandsbanen@regionstog.dk'; 'fcvl@regionstog.dk'; 'haarlev@regionstog.dk'; 'regionsjaelland@regionsjaelland.dk'; 'ringsted@ringsted.dk'; 'kundecenter@seas-nve.dk'; 'tka@seas-nve.dk'; 'kommune@solrod.dk'; 'info@sbf.dk'; 'post@sydtrafik.dk'; 'info@teknologisk.dk'; 'railway@oresundsbron.com'

Emne: Udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg

Trafikstyrelsen anmoder om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg.

Lovforslaget er en del af en aftale af 22. oktober 2009 om "En moderne jernbane" og en aftale af 29. januar 2009 om "En grøn transportpolitik" mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

Hørings svar bedes sendt til Trafikstyrelsen **senest fredag den 22. januar 2010** på mail til info@trafikstyrelsen.dk med kopi til mnh@trafikstyrelsen.dk.

Vi vedlægger lovforslaget, høringsbrev og høringsliste.

Lovudkastet kan endvidere ses på Borger.dk.

Med venlig hilsen

Inge Høyer, fuldmægtig

Trafikstyrelsen

Public Transport Authority
Gammel Mønt 4

DK-1117 København K

Tlf.: +45 72267021

Fax: +45 33381439

e-mail: inh@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

<<Fil: Udkast til lovforslag.pdf >> <<Fil: Høringsliste ekstern 2009.pdf >> <<Fil: Høringsliste ekstern 2009.pdf >> [bilaget "Høringsbrev eksternt 22122009.pdf" blev fjernet af Claus Møller Frederiksen/djf]

TS Morten Haagensen

Fra: Marianne Stage Elmvang [MSE@kl.dk]

Sendt: 8. januar 2010 11:33

Til: TS Info; TS Morten Haagensen

Cc: TS Inge Høyer

Emne: VS: Udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg

docId: http://147.29.149.96/trmkoncp/DOK983066

SJ: -1

t.o.

Fra: Marianne Stage Elmvang

Sendt: 8. januar 2010 11:31

Til: 'TS Inge Høyer'

Emne: SV: Udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg

KL har ingen bemærkninger, idet materialet er tilsendt de berørte kommuner.

KL går ud fra at de relevante hørings svar vil blive tilsendt ministeriet fra disse.

Mvh

Marianne Stage Elmvang
Konsulent

Veje og Trafik
Teknik og Miljø
KL

E: mse@kl.dk

T: 33 70 33 76

Ses vi på Politisk Forum?

KL's årlige konference på teknik- og miljøområdet afholdes i 2010 den 28. og 29. april i Odense Congress Center, med temaet *RUM for kommunale ambitioner*. Læs mere og tilmeld dig [her](#)



Fra: TS Inge Høyer [mailto:inh@trafikstyrelsen.dk]

Sendt: 22. december 2009 13:40

Til: regioner@regioner.dk; KL

Emne: Udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg

Trafikstyrelsen anmoder om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om anlæg af

en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg.

Lovforslaget er en del af en aftale af 22. oktober 2009 om "En moderne jernbane" og en aftale af 29. januar 2009 om "En grøn transportpolitik" mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

Hørings svar bedes sendt til Trafikstyrelsen **senest fredag den 22. januar 2010** på mail til info@trafikstyrelsen.dk med kopi til mnh@trafikstyrelsen.dk.

Vi vedlægger lovforslaget, høringsbrev og høringsliste.

Lovudkastet kan endvidere ses på Borger.dk.

<<Udkast til lovforslag.pdf>> <<Høringsbrev regioner mv. 22122009.pdf>> <<Høringsliste ekstern 2009.pdf>>

Med venlig hilsen

Inge Høyer, fuldmægtig

Trafikstyrelsen

Public Transport Authority
Gammel Mønt 4
DK-1117 København K

Tlf.: +45 72267021

Fax: +45 33381439

e-mail: inh@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk



Trafikstyrelsen
info@trafikstyrelsen.dk
mnh@trafikstyrelsen.dk

Kirkeministeriet
Frederiksholms Kanal 21
Postboks 2123
1015 København K
www.km.dk

Telefon 3392 3390
Telefax 3392 3913
e-post km@km.dk

Dokument nr.: 5098/10

Dato: 15. januar 2010

Trafikstyrelsen har ved e-mail af 22. december 2009 anmodet om Kirkeministeriets eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med tilhørende anlæg.

Til brug for besvarelsen har ministeriet indhentet bemærkninger fra de berørte stifter – henholdsvis København, Roskilde og Helsingør Stift.

Ministeriet kan således henvise til stifternes høringssvar, som vedlægges.

Med venlig hilsen

Christina Hyldgaard Jacobsen

Fuldmægtig

Roskilde Stiftskontor

Palæet, Stændertorvet 3 A – tlf. 4638 1920
4000 Roskilde, d. 11. januar 2010

E-post kmros@km.dk
Telefax 4638 1947

Dokumentnr.: 3032/10
TSD/lh

Kirkeministeriet
(e-post)

Dokument nr. 148/10 – Udkast til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted

Med henvisning til Kirkeministeriets brev af 4. januar 2010 har stiftsøvrigheden indhentet en udtalelse til ovennævnte lovudkast fra kgl. bygningsinspektør, arkitekt m.a.a. Hans Toksvig Larsen. Udtalelsen af 8. januar 2010 vedlægges.

Som det fremgår af udtalelsen, er der ikke umiddelbart bemærkninger til lovudkastet for så vidt angår kirker i Roskilde Stift. Den kgl. bygningsinspektør har imidlertid gjort opmærksom på, at man muligvis burde få udarbejdet yderligere materiale til belysning af banelinjens føring set i forhold til Vallensbæk Kirke og Kirkegård, der hører under Helsingør Stift. Stiftsøvrigheden har i dag orienteret Helsingør Stift om kgl. bygningsinspektør, arkitekt m.a.a. Hans Toksvig Larsens udtalelse.

Med venlig hilsen

Tine S. Dreier
fuldmægtig

Kopi til:
Kgl. bygningsinspektør, arkitekt m.a.a. Hans Toksvig Larsen (e-post)
Helsingør Stift (e-post)



Roskilde Stiftsøvrighed
Palæet
Stændertorvet 3 A
4000 Roskilde

Att.: Tine S. Dreier

Odense 8. januar 2010

htl/08.422.01

**Vedr.: Udkast til lov om anlæg af en jernbanestrækning
København-Ringsted**

Deres ref.: 1493/10

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

I dag har jeg gennemgået Trafikstyrelsens forslag til en ny dobbeltsporet jernbane mellem København og Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg.

Med forslaget ønskes den nye jernbanestrækningen over et samlet forløb fra 2011-2018 udbygget til en dobbelt sporet strækning.

Jernbanen placeres generelt tæt på de eksisterende motorveje, og følger således i retning mod vest og syd så vidt muligt Holbækmotorvejen, Køge Bugt Motorvej og Vestmotorvejen.

Jernbanen anlægges med startpunkt ved Ny Ellebjerg station som omstigningsmulighed til Ringbanen, og afsluttes parallelt med den eksisterende sporføring i Ringsted.

Det overordnede mål i en bedre kollektiv trafikbetjening af denne forbindelse mellem København og Ringsted, som en del af den nødvendige opgradering der planlægges på vort jernbanenet, er jo en positiv udvikling.

Den eksisterende jernbanedrift mellem København og Roskilde aflastes hermed til gavn for de rejsende til og fra Roskilde og de rejsende på Nordvestbanen mellem Roskilde, Holbæk og Kalundborg.

Set i forhold til de nærliggende kirker langs den planlagte strækning kan jeg ud fra lovforslaget ikke umiddelbart se nogle genevirkninger. Ved Vallensbæk Mose vil jernbanen forløbe uden for kirkegårdsarealet, men indenfor Vallensbæk Kirkes beskyttelseslinje og udpegede kirkeomgivelser.

Ifølge lovforslagets miljøvurderinger, som belyses i området ved Vallensbæk Mose fremstår linjeføringen og anlægget heraf ikke på en ødelæggende måde.

For god ordens skyld vedrører denne del jo under Glostrup Provsti – Helsingør Stift, der som part herfor bør forholde sig til dette delområde. Man burde i dette tilfælde bede om, at der blev udarbejdet

Creo Arkitekter A/S
Kgl. Bygningsinspektør

Medlem af Danske Ark
CVR-nr. 53 60 49 19
creo@creoarkitekter.dk
www.creoarkitekter.dk
tlf +45 6611 5911

Odense
Buchwaldsgade 35
DK-5000 Odense C

Århus
Klostergade 32 G, 3. sal
DK-8000 Århus C
tlf + 45 8676 6009

Creo Arkitekter Cph A/S

København
Hauser Plads 32, 4.sal
DK-1127 København K

Creo Arkitekter Syd ApS

Sønderborg
Sundquistsgade 15
DK-6400 Sønderborg

Tønder
Skibbroen 4
DK-6270 Tønder

de nødvendige visualiseringer, som tydeliggør banelinjens føring set i forhold til kirkegårdsområdet og Vallensbæk Kirke.

Roskilde Stift bør derfor gøre Helsingør Stift opmærksom herpå – og evt. bede Fogh & Følger som Kgl. Bygningskonsulent hér at se nærmere på denne evt. problemstilling.

Jeg skal derfor opfordre Stiftet at afgive kommentarer i tråd hermed.

Kontakt

Skulle der være spørgsmål i forbindelse med denne udtalelse, er Stiftet velkommen til at kontakte mig på tlf. 66 11 59 11 mobil 28 11 59 17 eller mail: htl@creoarkitekter.dk

Med venlig hilsen
Creo Arkitekter A/S

Hans Toksvig Larsen
Arkitekt m.a.a.
Kgl. Bygningsinspektør

Sendt pr. E-mail

Høje Taastrup Provsti

Solsortevej 1
2630 Taastrup
Tlf. 43 71 66 28
ma & fr 9-13 samt ti & to 10-14
onsdag lukket
Email: hoje.taastруп.provsti@km.dk

Helsingør Stiftsøvrighed

Under henvisning til Stiftsøvrighedens skrivelse af 6. januar 2010 vedrørende forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning fra Ringsted over Køge, gøres der opmærksom på, at den påtænkte linjeføring ligger uden for beskyttelseslinien for Ishøj kirke (300 m). Der henvises til Trafikstyrelsens udkast, hvoraf det af bilag 2 fremgår, at linjeføringen påtænkes lagt således, at den på intet tidspunkt lægges tættere på kirken end i en afstand af ca. en kilometer.

Høje Taastrup Provsti, den 8. januar 2010

Med venlig hilsen

Steffen Ringgaard Andresen

GLOSTRUP PROVSTI

Helsingør stiftsøvrighed

12. januar 2010

Udtalelse vedr. forslag til lov om anlæg af jernbanestrækning København-Ringsted

Stiftsøvrigheden har med brev af 6. januar 2010 bedt om en udtalelse vedrørende forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge. Tillige har stiftsøvrigheden med skrivelse af 11. januar 2010 og 12. januar 2010 til orientering fremsendt udtalelse fra henholdsvis kgl. bygningsinspektør Hans Toksvig Larsen og kgl. bygningsinspektør Johan Fogh.

Det er stiftsøvrighedens vurdering, at linieføringen i lovforslaget vil berøre kirkebeskyttelseslinierne for bl.a. Brøndbyvester Kirke og Vallensbæk Kirke.

Omkring Vallensbæk Kirke anbefales det derfor af Hans Toksvig Larsen, at de nødvendige visualiseringer udarbejdes, hvorved banelinjens føring tydeliggøres, ligesom Johan Fogh bemærker, at det p.t. ser ud som om, at Vallensbæk Kirke er den kirke, som vil blive mest udsat for støjgener fra den nye jernbane, hvorfor det anbefales, at det, i forbindelse med den videre projektering, overvejes at udføre en støjskærm eller støjvold på den nye banes sydside.

Herfra har lovforslaget været sendt til udtalelse hos de i Glostrup provsti berørte menighedsråd.

GLOSTRUP PROVSTI

Vallensbæk sogns menighedsråd har svaret i skrivelse af 9. januar 2010, som medsendes. Brøndbyvester sogns menighedsråd har ikke svaret inden for den meddelte tidsfrist.

På denne baggrund kan jeg i det hele tilslutte mig Vallensbæk sogns menighedsråds udtalelse, men finder tillige, at Trafikstyrelsen bør iagttage de kgl. bygningsinspektørers bemærkninger og derved drage omsorg for at der udarbejdes de nødvendige visualiseringer, som tydeliggør banelinjens føring set i forhold til kirkegårdsområdet og Vallensbæk Kirke samt nøje overveje at udføre en støjskærm eller støjvold på den nye banes sydside.

Med hensyn til Brøndbyvester Kirke er det min umiddelbare vurdering, at den påtænkte linjeføring ikke vil påvirke denne kirke negativt.

Med venlig hilsen

Ove Kollerup Nielsen
provst



Vallensbæk Menighedsråd, Jord- & Byggeudvalget

Formand: Eli Hagerup, Hyrdeengen 353, 2625 Vallensbæk
Tlf. 4364 3486 / 2625 3486 - e-mail: eli@hagerup.eu

9. januar 2010

Helsingør Stiftsøvrighed

Sendt via Glostrup Provsti

Vedr. forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted

Det er i henhold til anmodning om en udtalelse stiftsøvrighedens vurdering, at linjeføringen i lovforslaget bl.a. vil berøre kirkebeskyttelseslinien for Vallensbæk kirke. Vi går ud fra, at denne vurdering er baseret på udkast til lovforslagets punkt 8.2.4.4 Vallensbæk Mose, hvor det er anført, at jernbanen vil forløbe uden for kirkegårdsarealet men inden for Vallensbæk Kirkes beskyttelseslinie og inden for udpegede kirkeomgivelser. Påvirkningen vurderes at være begrænset, da jernbanen anlægges i afgravning og derfor kun påvirker udsynet til kirken i mindre grad.

Notatet er overraskende, fordi Trafikstyrelsen tidligere i høringsnotat fra april 2009 på side 51 skriver, at projektet arbejder videre med tilvalgsmuligheden Nord om Vallensbæk Sø, hvor hverken lovgivningen vedrørende kirkebeskyttelseslinie eller de i regionplanen udpegede kirkeomgivelser overtrædes.

Det er vores opfattelse, at hvis linjeføringen går nord om gasstationen ved Vallensbæk Torvevej og nord om søen, da vil kirkebeskyttelseslinien næppe blive overtrådt.

Tilbage af uafklarede spørgsmål har menighedsrådet i så fald kun

- At Kirkebakke Allé ikke bliver adgangsvej til en påtænkt arbejdsplads nord for.
- At Horsestien stadig har forbindelse med Kirkebakke Allé, specielt af hensyn til adgangsvejen fra sognets nordlige del for konfirmandelever (pt. 3 hold), der ikke skal ledes ud på stærkt trafikerede veje i stedet for.

Med venlig hilsen
Vallensbæk menighedsråd

Den 14. januar 2010

Dok.nr. 3682/10

Kirkeministeriet

Høringssvar – forslag til lov om jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

Med brev af 4. januar 2010 har Kirkeministeret anmodet om at måtte modtage blandt andet Helsingør Stifts bemærkninger i anledning af forslag til lov om jernbanestrækning København-Ringsted over Køge.

På baggrund heraf har stiftsøvrigheden indhentet udtalelser fra kgl. bygningsinspektør, arkitekt Johan Fogh og fra provsten for Høje Taastrup provsti samt provsten for Glostrup provsti.

På baggrund af de indhentede udtalelser kan stiftsøvrigheden i det hele henholde sig til det af kgl. bygningsinspektør, Johan Fogh udtalte, hvorefter det i den videre projektering anbefales overvejet at udføre en støjskærm eller støjvold på den nye banes sydside, hvorved der tages hensyn til hele det fredfyldte og sårbare landsbymiljø omkring Valensbæk kirke og den kommende kirke.

Stiftsøvrigheden skal samtidig foreslå, at der udarbejdes de nødvendige visualiseringer, der tydeliggør baneliniens føring.

De indhentede udtalelser vedlægges i kopi.

Med venlig hilsen

Annette Meinskar
Stiftsfuldmægtig

Kopi:
Kgl. bygningsinspektør, arkitekt Johan Fogh
Provsten for Høje Taastrup provsti
Provsten for Glostrup provsti
Menighedsrådet for Vallensbæk sogn

2010.01.11

Helsingør Stiftsøvrighed

att. Anette Meinskar
Postboks 109
3000 Helsingør

kmhel@km.dk

Vedr. Forslag til lov om anlæg af jernbanestrækning København-Ringsted over Køge. Dok. Nr.: 1682/10

Med følgebrev fra stiftet af 6. Januar 2010 har inspektoratet modtaget udkast til "Forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København - Ringsted over Køge".

Lovforslaget indeholder - i hvert fald i det indtil nu modtagne - kun meget summarisk kortmateriale og ingen tværsnit, der viser banens placering i forhold til terræn.

Ud fra den tekstmæssige beskrivelse af de forskellige strækninger, er det dog muligt at få en vis idé om banens forløb:

I forhold til kirkerne i Inspektorat 2, vil den nye jernbane:

- 1) passere Hvidovre Kirke i en afstand af ca. 600 m, her i en gravet tunnel (side 11),
- 2) passere kirken i Hvidovre Hospital og Risbjerg Kirke i en afstand af henholdsvis ca. 300 m og ca. 400 m, også her i gravet tunnel (side 11),
- 3) passere Brøndbyvester Kirke i en afstand af ca. 600 m, beliggende i terrænniveau, men på den modsatte side af Holbækmotorvejen (side 11),
- 4) passere Vallensbæk Kirke og den kommende kirkesalsbygning i en afstand af ca. 500 m, beliggende i terrænniveau. (side 11),
- 5) passere Ishøj Kirke i en afstand ad ca. 1300 m, ligeledes beliggende i terrænniveau.

Indtil der offentliggøres mere detaljerede tegninger af hvad der menes med "overdækket konstruktion", "gravet tunnel" mv. tyder det på, at den af inspektoratets kirker, der vil blive mest udsat for støjgener fra den nye jernbane, er Vallensbæk Kirke og hele det fredfyldte og sårbare landsbymiljø omkring den.

Det anbefales derfor, at det, i forbindelse med den videre projektering, overvejes at udføre en støjskærm eller støjvold på den nye banes sydside, hvor den samtidig vil skærme for støjen fra Holbækmotorvejen.

På inspektoratets vegne
Med venlig hilsen

Johan Fogh

Københavns Stiftsøvrighed

Nørregade 11, 1165 København K
Tlf. nr. 33 47 65 00
Telefax 33 14 39 69
E-post KMKBH@KM.DK

Den 14. januar 2010
HEO

Løbenr. 4752/10
Sagsb : Helle Ellens Ostenfeld

Til Kirkeministeriet
(fremsendt pr. e-post)

Idet der henvises til fremsendt høring af 4. januar 2010 om forslag til lov om anlæg af jernbanestrækning København-Ringsted over Køge, skal der herved meddeles, at kgl. bygningsinspektør har udtalt, at linjeføringen ikke kommer til at berøre kirker beliggende i 3. Bygningsinspektorat (Københavns Stift).

Fra Vigerslev sogns menighedsråd har stiftsøvrigheden modtaget følgende udtalelse:

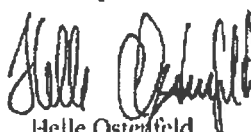
”Lovforslagets linjeføring i forbindelse med anlæg af jernbanestrækningen København-Ringsted over Køge synes ikke at berøre Vigerslev Kirke som bygning. Til gengæld vil banen fuldstændigt gennemskære Vigerslev Sogn og lokalmiljø på tværs.

Såfremt banen etableres overjordisk frygter menighedsrådet meget uheldige følger for sognet og lokalmiljøet. En overjordisk gennemskæring af en dobbelt jernbane vil opdele Vigerslev Sogn uhensigtsmæssigt geografisk. Samtidig vil det nuværende lokale miljø specielt i bebyggelsen overfor kirken blive ødelagt. Særligt beboerne i ejendommene i Vigerslev Vænge, Hornemanns Vænge, Centerparken m.fl. vil miste, deres boldbaner og friareal, samt deres naturlige geografiske samhørighed. Desuden forudses støjgener og 'omfartsgener' for en stor del af sognets beboere, både i det tæt bebyggede område langs Kulbanevej, i Gårdstedet samt villaområderne.

Vigerslev Sogn og Valby samlet set er i forvejen gennemskåret af jernbaner og befærdede veje på kryds og tværs. Derfor opfordrer menighedsrådet ved Vigerslev Kirke kraftigt til, at en linjeføring tværs gennem sognet føres under jorden, så den får færrest mulige uheldige konsekvenser for sogn og lokalmiljø.”

Stiftsøvrigheden kan fuldt ud tilslutte sig menighedsrådets bemærkninger til forslaget og skal således også opfordre meget til, at jernbanestrækningen tværs gennem sognet føres under jorden.

Med venlig hilsen
p.s.v.



Helle Ostenfeld
Stiftskonfører

Kopi til:

Vigerslev sogns menighedsråd
Valby-Vanløse provsti



DANSK HANDICAP FORBUND

Hans Knudsens Plads 1A
2100 København Ø
Tlf. 39 29 35 55
Fax 39 29 39 48
e-mail: dhf@dhf-net.dk
Giro 6 00 34 35

BYGGE- OG TRAFIKPOLITISK UDVALG

www.danskhandicapforbund.dk

/Lena Nielsen

Holtevej 10, Holte

4571 Grevinge

Tlf.: 59 65 95 86

E-mail: lena.nielsen@c.dk

19. januar 2010

Trafikstyrelsen

E-mail: info@trafikstyrelsen.dk

Cc: Morten Haagensen

E-mail: mnh@trafikstyrelsen.dk

Cc: Danske Handicaporganisationer

E-mail: dh@handicap.dk

Hørings svar fra Dansk Handicap Forbund / bygge- og trafikpolitisk udvalg vedr. lovforslag om anlæg af en banestrækning København-Ringsted over Køge

Ved anlæg af nye banestrækninger har Dansk Handicap Forbund / bygge- og trafikpolitisk udvalg ønsker og forventninger om sikring af dén form for handicaptilgængelighed og serviceniveau, der vil kunne give passagerer med handicap mulighed for at kunne tage toget spontant og ved egen hjælp.

Da vi ikke i lovforslaget eller bemærkningerne kan finde en redegørelse for den påtænkte tilgængelighed, anbefaler vi sikring af handicaptilgængelighed til og i alle de af lovforslaget berørte bygninger, faciliteter og togstrækninger - herunder sikring af niveaufri adgangsforhold for kørestolsbrugere fra perron til tog uden brug af særlige foranstaltninger såsom ramper og kørestolslifte.

Det er vigtigt, at lovteksten sikrer et tilgængelighedsniveau, som reelt vil kunne opfylde principperne om *design-for-all* og *ikke-forskelsbehandling* stadfæstet i FN's handicapkonvention.

Opmærksomheden henledes på, at det derfor ikke vil være tilstrækkeligt blot at henvise til, at standarderne i EU-direktivet TSI PRM vil blive efterlevet, da disse standarder ikke vil kunne opfylde principperne om *design-for-all* og *ikke-diskrimination*. Se begrundelse side 2.

Tilgængelighedskonsulent

Da meget kan gå galt i så stort et projekt, anbefaler vi tilknyttet en tilgængelighedskonsulent med ansvar for varetagelse af tilgængelighed for alle målgrupper af passagerer med handicap.




Til da henledes opmærksomheden på sikring af handicaptilgængelighed i forbindelse med eksempelvis følgende anlæg:

- ⌘ Gennemført handicaptilgængelighed i forbindelse med alle omstigningsforhold, fx i forbindelse med etablering af ny perron ved Ny Ellebjerg Station med omstigningsmulighed til Ringbanen samt mellem S-banestationerne i Køge Bugt området og de øvrige tog mod Sydsjælland, Fyn og Jylland, herunder gangbroer mv.
- ⌘ Den nye Køge Nord Station - bygninger, faciliteter (adgangs- og toiletforhold, betjeningsautomater, reelt niveaufri (trinfri) adgangsforhold fra perroner til tog mv.)
- ⌘ Det fremgår af lovforslaget, at man ønsker at øge passagerantallet - flytte mennesker fra privatbilismen til toget. Dette må også gælde passagerer med handicap. Parkér-og-rejs-parkeringsanlægget skal derfor kunne tilbyde korrekt udførte handicapparkeringspladser - og hvis overdækket anlæg - med varetagelse af højden på kassebiler mv.)
- ⌘ Etc.

I håb om lydhørhed står vi meget gerne til rådighed for uddybning og forslag.

Med venlig hilsen


Susanne Olsen
Landsformand


Lena Nielsen
Bygge- og trafikpolitisk udvalg



EU-direktivet TSI PRM

(Direktiv 2001/16/EC om "Interoperabilitet af togtrafik for personer med reduceret mobilitet")

Da vi kan se, at alle hørings svar går til Folketingets Trafikudvalg, vil vi benytte lejligheden til igen at gøre opmærksom på det store paradoks, at EU's egen handicappolitiske tilgang simpelthen ikke vil kunne opfyldes med EU's egne standarder. Danmark og EU har ratificeret FN's handicapkonvention og EU's handicappolitiske tilgang i forordninger kræver fjernelse af forskelsbehandling/diskrimination og en fast beslutning om, at mennesker med handicap skal have de samme rettigheder og muligheder som mennesker uden handicap.

EU's standarder på togområdet i TSI PRM direktivet vil langt fra kunne varetage principperne i design-for-all, ikke-diskrimination og Independent Living-tanken, men tværtimod skabe fysiske barrierer for passagerer med handicap - ovenikøbet til fremtidens tog.

Eksempler på TSI PRM EU-direktivets værste politik og standarder for Dansk Handicap Forbunds målgrupper af kørestolsbrugere og dårligt gående:

- ♯ Direktivets angivelse af specielle løsninger til særlige grupper af togpassagerer med handicap vil ikke kunne opfylde nutidens og fremtidens intentioner og mål i Danmarks eller EU's politik på handicapområdet.
- ♯ Direktivet forhindrer handicaptilgængelighed til nye stationer, perroner og togstrækninger på stationer med mindre end 1.000 passagerer om dagen, hvis der er en anden station på den samme rute inden for en afstand af 30 km, der er tilgængelig.
- ♯ Direktivet forpligter jernbanevirksomheder til kun at medtage kørestolsbrugere med en samlet vægt på 200 kg for kørestol, person og bagage og med en længde på kun 1,25 m. Denne standard vil udelukke de fleste el-kørestolsbrugere og minicrossbrugere fra at kunne tage toget, da man her skal op på en vægt på min. 300 kg og en længde på 1,40 m.
- ♯ Direktivet angiver alt for stejle rampehældninger på op til 1:5 (18 %) og 1:6 (15 %), som stort set er et lodret fald og farlige at anvende for såvel kørestolsbrugere som for assisterende personale, og som først og fremmest effektivt vil forhindre kørestolsbrugere, rollatorbrugere m.fl. fra at kunne tage toget spontant og ved egen hjælp.
- ♯ Direktivets standard for handicaptolletter vil udelukke mange kørestolsbrugere fra at kunne bruge handicaptollettet ved egen hjælp, da de er for små og forkert indrettet uden fx den nødvendige manøvreplads og uden forskellige overflytningsmuligheder fra kørestol til toilet mv.

Direktivets angivelse af to tilladte perronhøjder på hhv. 55 cm og 76 cm, som vil skabe effektive barrierer for, at vi nogensinde vil blive i stand til at opnå fair tilgængelighed fra perroner til tog for kørestolsbrugere m.fl.

Til illustration af denne problemstilling kan nævnes, at fx Danmark og Sverige har valgt at nye perroner skal have en højde på 55 cm, hvorimod Norge har valgt 76 cm.

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

info@trafikstyrelsen.dk
mnh@trafikstyrelsen.dk

18.01.2010

Høring af forslag til anlægslov om København-Ringsted banen

Sjælland Syd er et samarbejde mellem Faxe, Næstved og Vordingborg kommuner. For vores tre kommuner er en effektiv togforbindelse, særligt til hovedstadsområdet, af afgørende betydning bl.a. på grund af vore mange pendlere.

Ved valget af forbedring af banekapaciteten mellem København og Ringsted har det ligget kommunerne i Sjælland Syd særligt på sinde, at den løsning der valgtes, i så høj grad som muligt opfyldte følgende punkter:

- At der opnås en langsigtet forbedring af kapaciteten på strækningen.
- At der opnås reelle rejsetidsgevinster.
- At der tilbydes flere afgangene.
- At der åbnes op for nye oplande.
- At så mange som muligt flyttes fra bil til tog, således at trængslen på vejnettet afhjælpes.
- At togsystemet bliver robust, fleksibelt og fremtidssikret.
- At generne for de rejsende i anlægsperioden bliver så små som mulige.

På den baggrund glæder det os, at forligsparternes valg faldt på den nye bane over Køge, da nybygningsløsningen var de andre alternativer overlegen på alle ovennævnte punkter.

Kommunerne i Sjælland Syd vil i øvrigt henstille til, at den nye bane fremtidssikres til en senere eventuel højhastighedsbane ned gennem Sjælland. Derfor er det vigtigt at løsningen tilgodeser betjening og tilslutningsmuligheder for en sydgående højhastighedsbane. Vi glæder os på den baggrund over, at den nye bane forberedes til 250 km/t.

Fremtidssikringsperspektivet berører også problematikken om, hvorvidt Ny Ellebjerg station risikerer at blive en flaskehals for den fremtidige banetrafik. Det synes godtgjort af Atkins og DTU transport, at en skæring her i niveau har potentiel risiko for at blive en alvorlig flaskehals i modsætning til en niveaufri krydsning, som Sjælland Syd hermed opfordrer til bliver den valgte løsning.

En skæring i niveau vil medføre at f.eks. godstog fra Sverige vil være i konflikt med hurtige persontog fra Sydsjælland og Fyn/Jylland til Københavns Hovedbanegård. Og muligheden for at køre persontog vestfra direkte mod Kastrup lufthavn (evt. videre til Malmø) er stort set umulig. Det har særlig relevans set i relation til ambitionerne om en udvidet interøreresundsregional trafikbetjening og den forventede vækst i gods på skinner. Det må betragtes som meget uheldigt, for togenes effektivitet, men også med perspektivet om at gøre alt for at bakke regionens vigtige lufthavn op.

I bemærkningerne til lovforslaget berøres muligheden for at centralt beliggende parker og rejs-anlæg ved Køge Nord. Vi tror, på linje med bemærkningerne, at et sådant anlæg vil blive anvendt af rigtig mange bilister. I den forbindelse vil vi gerne påpege, at vi ikke er overbeviste om, at det planlagte anlæg ved Køge Nord med 1400 p-pladser er tilstrækkeligt til at dække den fremtidige efterspørgsel. Der bør igangsættes et udredningsarbejde med henblik på at belyse behovet og placeringmulighederne nærmere.

Endelig vil vi påpege, at én ting er valget af en fremtidssikret baneløsning, en anden ting er hvorledes kapaciteten bringes i spil til glæde for hele Danmark. Allerede nu vil vi derfor gerne gøre opmærksom på, at selve køreplanlægningen og rutevalget for de enkelte tog har stor betydning for hvilke, og hvor store, de afledte effekter af en fornuftig baneløsning vil få for bl.a. vores område. Strategianalysen for København-Ringsted viste mærkbare rejsetidsforbedringer mellem hovedstaden og vores område, såfremt løsningen bliver en nybygget bane over Køge. Men disse forbedrede rejsetider viste sig også at være meget følsomme for ændringer i de modelkøreplaner, som blev lagt til grund for udregningerne. I den forbindelse er det vigtigt at pointere, at disse positive effekter i køreplanberegningerne opnås fordi togene kan sendes fra Næstved til Køge af Lille Syd og videre mod København af den nybyggede bane. Lille Syd er således en forudsætning for, at vores område kan få det fulde udbytte af en evt. nybygningsløsning. Derfor vil vi gerne sætte fokus på en fremtidig opgradering af Lille Syd-banen, da den nye bane fra København til Ringsted over Køge fuldstændigt vil ændre forudsætningerne for benyttelsen af Lille Syd.

Med venlig hilsen



Henrik Holmer
Borgmester Vordingborg



Knud Erik Hansen
Borgmester Faxe



Henning Jensen
Borgmester Næstved

Trafikstyrelsen
København-Ringsted Projektet
Gammel Mønt 4
1117 København K

19. januar 2010
TF/as

Høringssvar København-Ringsted Projektet - Nybygningsløsningen

I forbindelse med orienteringen af de grundejere, som vil blive berørt af København-Ringsted Projektet, er Grønttorvet København A/S ("Grønttorvet") blevet opmærksom på, at anlæggelsen af Nybygningsløsningen vil berøre ejendommene matr.nr. 1300, 2062, 2063, 2076 og 2119 Valby, København, samt matr.nr. 1556 og 1991 Valby, København, beliggende Grønttorvet 5, 2500 Valby.

Med nærværende høringssvar skal vi hermed igen henlede Trafikstyrelsens opmærksomhed på, at den eksisterende anvendelse af de berørte ejendomme vil ændres væsentligt i den kommende årrække, ligesom områdets karakter vil blive ændret væsentligt.

De nuværende ejere af ejendommene har i samarbejde med Københavns Kommune udarbejdet en startredegørelse og en kommuneplan for området.

Startredegørelsen - formål og indhold

Området og herunder ejendommenes anvendelse vil i fremtiden omdannes til en bydel med blandede boliger, serviceerhverv og kultur. Anvendelsen vil derfor overgå fra såkaldt E1-område til blandt andet boligområde (såkaldt B5-område), hvor den maksimale byggeprocent er 150 %, og til Serviceerhverv (S3-område) samt kombineret Boligområde og Serviceerhverv (C3-område), hvor bebyggelsesprocenten er maksimalt 185 %.

Ejendommene er beliggende i et attraktivt stationsnært område, hvor der forventes opført omkring 2.000 boliger og ca. 20.000 m² erhvervsareal.

Nybygningsløsningens påvirkning af det påtænkte projekt og Grønttorvets nuværende drift

I henhold til Trafikstyrelsens Miljøredegørelse vil Nybygningsløsningen medføre en delvis ekspropriation af ejendommene. Anlæg af Nybygningsløsningen vil tillige indebære væsentlige støj- og vibrationsgener, ligesom de visuelle forhold vil påvirkes i negativ retning, og stiforbindelsen fra ejendommene til Vigerslev Allé Station vanskeliggøres.

På baggrund af miljøredegørelsen er det desuden vores vurdering, at baneløsningen kan få indgribende betydning for de lejere, som driver virksomhed fra bygningerne på det areal, som Grønttorvet har lejet af DSB frem til 2059. Ved anlæg af Nybygningsløsningen vil det muligvis være nødvendigt at ekspropriere dette areal langs banestrækningen med henblik på nedrivning af de eksisterende bygninger.

De pågældende lejeres virksomhed, der udgør en del af Grønttorvets daglige aktiviteter, vil som følge heraf bringes til ophør, hvilket vil udløse krav om erstatning.

Nybygningsløsningens støj- og vibrationsmæssige påvirkning af projektet

Samtidig vil selve arbejdet med banens anlæg og den efterfølgende drift af jernbanen medføre en forøgelse af støj og vibrationer på de berørte ejendomme. Anlægsarbejderne vedrørende banestrækningen vil i henhold til planen foregå frem til 2017, mens dele af det på ejendommene påtænkte byggeri udføres og færdiggøres løbende i perioden.

I og med at anlægsarbejdet pågår frem til 2017, og idet Banestyrelsen planlægger at etablere byggeplads i T-området mellem ejendommene og den eksisterende bane med adgang via Frugtmarkedet, vil området, hvor de første boliger forventes klar, i en længere periode være præget af støjbelastninger og visuelle gener.

De anlægsarbejder, der er forbundet med Nybygningsløsningen, vil derfor være til stor gene for byggearbejderne. Efter afslutningen af såvel anlægs- som byggearbejder vil Nybygningsløsningen medføre væsentlige gener i form af støj og vibrationer, som vi finder anledning til at gøre bemærkninger omkring.

Af Miljøredegørelsen fremgår, at der på den pågældende strækning vil være 2.308 støjbelastede boliger, hvoraf langt størstedelen vil være etageboliger.

Da lokalplanen for det påtænkte projekt endnu ikke er endeligt udarbejdet og vedtaget, formodes det, at de nye boligejendomme ikke er medtaget i beregningerne i miljøredegørelsen af antallet af støjbelastede boliger på strækningen. Da ejendommene ikke er omfattet af de dele af strækningen, hvor der er medtaget illustrerende kortbilag i miljøredegørelsen, er det endvidere ikke muligt at fastlægge, hvor stor påvirkningen af ejendommene vil være fremover, og om hvorvidt der er planlagt opsætning af skærme til reducere af støjbelastningen for denne del af strækningen.

Det må endvidere lægges til grund, at støj- og vibrationsgenerne vil forringe kvaliteten af både den nye boligbebyggelse og erhvervsbebyggelsen, ligesom dette forhold – særligt for boligernes vedkommende - vil påvirke de i bygningsreglementet (BR-08) lovpligtige friarealer til bebyggelsen.

Endelig indebærer anlæggelsen af banestrækningen, at det udarbejdede budget for projektet fordyres mærkbart, da der som følge heraf vil skulle medtages udgifter til både støj- og vibrationsdæpende foranstaltninger.

Forslag til løsning

På baggrund af ovenstående anmoder Grønttorvet København A/S om yderligere oplysninger omkring de konkrete støj- og vibrationspåvirkninger, ligesom der henstilles til, at der

ved anlæg af Nybygningsløsningen tages hensyn til den påtænkte anvendelse af førnævnte ejendomme, hvilket sandsynligvis vil medføre skærpede krav og øgede udgifter til blandt andet permanent støjafskærmning.

Det er endvidere Grønttorvet København A/S's forslag, at den del af banestrækningen, der løber ved Kulbanevej til Ny Ellebjerg Station nedgraves på en måde, så der frigøres et areal, som vil kunne anlægges som grønt areal/park. En sådan park vil fungere som rekreativt område langs banen og vil tillige kunne omfatte den kommunale stiforbindelse mellem de to togstationer.

Eventuelle spørgsmål til ovenstående kan rettes til undertegnede.

Med venlig hilsen
Grønttorvet København A/S


Tørbén Flinch
administrerende direktør

BRØNDBY KOMMUNE

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



Trafikstyrelsen
info@trafikstyrelsen.dk
mnh@trafikstyrelsen.dk

Borgmesteren

Skrivelser adresseres hertil, ikke til navngivne personer

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

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

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

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

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

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

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

Linjeføring

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

At banen skulle "...sænkes kraftigt for at blive ført under motorvejsramperne til og fra Søndre Ringvej", som Trafikstyrelsen skriver i deres notat, ville kunne undgås, hvis banen blev ført under Brøndbyvester Boulevard i stedet for over, således at Brøndbyvester Boulevard, efter at den har passeret un-



Brøndby Kommune
- brug os på nettet

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

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

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

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

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

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

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

Miljø- og naturforhold

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

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

Støj

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

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

Økonomi

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

Men vi kan stadig ikke se logikken i, at Trafikstyrelsen fastholder, at det er kommunen, der skal betale 4,5 mio. kr. for en stitunnel under Brøndbyøstervej, da de mener, at stiforbindelsen kan foregå i niveau over den omprofilede Brøndbyøstervej. Vi har svært ved at se, at dette kan lade sig gøre, da vejen ligger på dæmning, med mindre at cyklister skal føres et stykke nordpå, mod færdselsretningen på Brøndbyøstervej, før de kan føres over vejen og sydpå igen. Trafikstyrelsen angiver selv, at en *"stitunnel under Brøndbyøstervej giver et væsentligt forbedret stiforløb..."* men nævner ikke at der også for dette område ligger en lokalplan (Lokalplan 135), som beskriver stiforbindelsen. En inkonsekvent argumentation fra Trafikstyrelsens side. Vi må således fastholde, at en stitunnel under Brøndbyøstervej skal finansieres i henhold til skadevolderprincippet. Generelt savner vi, at skadevolderprincippet fremgår af anlægsloven, fx skrevet ind i lovens bemærkninger (side 33-38).

Jeg håber, at vores kommentarer giver transportministeren og Folketingets øvrige medlemmer anledning til eftertanke og en forståelse for, at staten må finde løsninger, der mindsker de værste gener af København-Ringsted banen for Brøndby Kommunes borgere.

Med venlig hilsen


Ib Terp



Returadresse: Jura og Regulering, Tegholmegade 1, 0900 København,

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

Pr. mail til info@trafikstyrelsen.dk samt mnh@trafikstyrelsen.dk

20. januar 2010
4569-23233
daeha

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

Med henvisning til Trafikstyrelsens høring af Dansk Ledningsejerforum fremsender TDC hermed som medlem høringssvar til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (herefter "anlægsprojekt").

TDC har væsentlige interesser som ledningsejer, og TDC må omlægge ledninger i et betydeligt omfang som følge af anlægsprojektet. I den forbindelse vil TDC blive påført markante udgifter.

TDC finder det derfor nødvendigt, at der foretages visse præciseringer i lovforslaget, hvilket TDC nærmere har redegjort for nedenfor.

Bemærkninger til lovforslaget, pkt. 4:

Af bemærkningerne fremgår det, at udgiften til ledningsomlægninger i vidt omfang forudsættes betalt af ledningsejerne.

I den forbindelse henleder TDC opmærksomheden på, at der ved projektering af anlægsprojektet skal tages hensyn til at minimere ledningsejernes udgifter. Dette synspunkt støttes i praksis indenfor vejlovgivningen, hvorfra der kan drages analogi til nærværende sag for så vidt angår de juridiske forhold omkring ledningsomlægningerne.

Af vejlovscirkulærets pkt. 55 følger det, at vejmyndigheden i forhold til anvendelse af det kodificerede gæsteprincip i vejlovens § 106 skal bestræbe sig på at reducere udgiften til ledningsflytninger til et minimum. Yderligere kan

TDC A/S
Tegholmegade 1
0900 København C
Tlf. 80 80 80 80

Jura og Regulering
Teleregulering og konkurrenceret
Tegholmegade 1
0900 København
Tlf. 66 63 72 43
Fax 33 11 50 94

Internet:
www.tdc.dk
E-mail:
daeha@tdc.dk



2

anføres, at Østre Landsret i Metro-dommen (Ø.L.D. af 29. juni 2007) tolker gæsteprincippet således, at en anlægsmyndighed ved udførelsen af et anlægsprojekt har pligt til at tage hensyn til ledningsejernes interesser. Efter TDC's opfattelse må "interesser" bl.a. forstås som ledningsejerens økonomiske interesser.

Videre gør TDC gældende, at ledningsejerne som følge af rækkevidden af gæsteprincippet kun skal afholde omkostningerne til ledningsomlægningerne i det omfang, det er absolut nødvendigt som følge af anlægsprojektet. Såfremt anlægsmyndigheden ønsker løsninger, der afviger fra det absolut nødvendige, vil ledningsejerne være berettiget til at forlange betaling herfor.

Herudover må anlægsmyndigheden, i hvert tilfælde hvor det gøres gældende, at TDC skal afholde udgiften til en ledningsomlægning, nøje redegøre for, hvorfor gæsteprincippet påberåbes, idet det ikke på forhånd kan lægges til grund, at gæsteprincippet kan anvendes ved samtlige ledningsomlægninger.

Bemærkninger til lovforslaget, pkt. 5:

Det anføres, at lovforslaget ikke har økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det bør rettelig fremgå, modsætningsvist til pkt. 4, at erhvervslivet som følge af projektet pålægges udgifter i størrelsesorden 195 mio. kr. i forbindelse med ledningsomlægningerne. Der må selvfølgelig tages det forbehold, at udgiften til en del af ledningsomlægningerne afholdes af anlægsmyndigheden i det omfang, gæsteprincippet ikke finder anvendelse. Udgiften bør tillige indføres i skemaet på side 32 under økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, så Folketinget ved stillingtagen til forslaget er opmærksomme på den økonomiske belastning, ledningsejerne pålægges.

TDC skal på den baggrund opfordre til, at lovforslaget og bemærkningerne hertil præciseres i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

Venlig hilsen

Daniel E. Hansen
Koncernjurist

66 63 72 43



FBE-FEJ

U

08.02.05

2010/000344 - 92453

19-01-2010

(Bedes anført ved henvendelser)

Trafikstyrelsen inh@trafikstyrelsen.dk
Gammel Mønt 4
1117 København K

Eft.:
Hærens Operative Kommando

Emne:
Udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg.

Ref.:
Trafikstyrelsens mail af 22. december 2009.

Forsvarets Bygnings- og Etablisementstjeneste (FBE) modtog ved ref. Trafikstyrelsens udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg.

FBE skal, efter høring ved de relevante militære myndigheder meddele, at FBE ikke har bemærkninger udkast til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg.

E.b.

Karen Saksager
kontorfuldmægtig

TS Morten Haagensen

Fra: Heidi Evy Jørgensen [hevy@greve.dk]
Sendt: 21. januar 2010 10:09
Til: TS Info
Cc: TS Morten Haagensen
Emne: Bemærkninger til lovforslag om anlæg af København-Ringsted Banen
Vedhæftede filer: img-1201645-0001.pdf
docId: http://147.29.149.96/trmkoncp/DOK986582
SJ: -1

Til Trafikstyrelsen

Hermed Greve Kommunes bemærkninger til udkast til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge.

Med venlig hilsen

Heidi Evy Jørgensen
Byplanlægger



Greve Kommune
Teknik & Miljø

Rådhusholmen 10
2670 Greve
Telefon: 43 97 97 97
Direkte: 43 97 93 96
Fax: 43 97 92 08
E-mail: hevy@greve.dk
Web: www.greve.dk



Hvis du har modtaget denne mail ved en fejl, så informer mig venligst.
Please inform me if you received this e-mail by mistake.



- for retten til lige muligheder



Danske Handicaporganisationer

Kløverprisvej 10 B
2650 Hvidovre, Danmark
Tlf.: +45 3675 1777
Fax: +45 3675 1403
dh@handicap.dk
www.handicap.dk

Til
Trafikstyrelsen,
e-mail: info@trafikstyrelsen.dk,
c.c.: mnh@trafikstyrelsen.dk

Hvidovre, den 21. januar 2010

Sag 09/1144 – Dok. 518/10 SL/jef/kft #

Vedr. høring over udkast til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

Danske Handicaporganisationer (DH) takker for muligheden for at komme med bemærkninger til høringen om forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge.

For DH er det centralt, at tilgængelighed for personer med handicap tænkes ind i anlægsplanerne og anlægsarbejdet på jernbanestrækningen fra starten. Vi mener, det bør være et krav, at der i projektet tilknyttes en tilgængelighedsrådgiver, der kan følge processen og løbende kvalitetssikre de valgte løsninger.

Målet må være at sikre, at flest muligt kan komme frem til stationen, benytte stationernes faciliteter og stige ombord på toget med mindst mulig behov for assistance fra personalet. Det handler kort sagt om at gøre denne jernbanestrækning til 10 mia. kr. til en kollektiv transportinvestering for alle!

For at sætte fokus på de udfordringer forskellige handicapgrupper oplever i togtrafikken, kan her nævnes et par konkrete eksempler, der kan illustrere dette.

For det første manglende niveaufri adgang mellem perron og togets indgang, der er en barriere for, at personer med nedsat mobilitet og kørestolsbrugere kan stige ombord på et tog spontant. Dette bør tilgodeses på den nye jernbanestrækning og tænkes sammen med adgangsforhold og sikkerhed for blinde, der gør det let at orientere sig på stationer, vælge det rigtige spor og komme frem til togets indgang.

For det andet behovet for informationssystemer og billetautomater/billetsystemer, der kan benyttes og tilgodeses alle passagerers behov. Eksempelvis, at billetautomater også er lette at betjene for personer med synshandicap, er forståelige for en rejsende med udviklingshandicap og er højdejusterbare for kørestolsbrugere. Yderligere er der konkret behov for, at alle informationer formidles i tekstformat såvel som auditivt, hvilket giver personer med hørehandicap og synshandicap mulighed for at få alle informationer på stationer og i toge. De konkrete tiltag på dette område skal beskrives mere detaljeret og vi kan kun opfordre til, at dette sker i dialog med repræsentanter fra handicaporganisationerne.

Yderligere er det vigtigt, at der i forbindelse med projektet etableres et tilstrækkeligt antal passager under banelegemet for passagerer og fodgængere, der sikrer den samme mobilitet efter banestrækningen er etableret.

I forhold til selve anlægsfasen vil der være udfordringer forbundet med midlertidige adgangsvveje, tilgange til perroner mv. Dette må ikke afskære mennesker med handicap fra at benytte stationen uden der tilbydes alternative transportformer.

Afslutningsvis vil vi minde om, at Danmark ved at ratificere FN's Konvention om rettigheder for personer med handicap har forpligtet sig til at sikre tilgængelighed for personer med handicap. Det fremgår af artikel 9, at deltagerlandene skal træffe passende foranstaltninger til at sikre, at personer med handicap på lige fod med andre har adgang til de fysiske omgivelser og transportmuligheder, den information og kommunikation, herunder informations- og kommunikationsteknologi, og de øvrige faciliteter og tilbud, der er åben for eller gives offentligheden.

Vi vil i øvrigt gerne henvise til det høringssvar, som DH's medlemsorganisation Dansk Handicap Forbund har indsendt direkte til Trafikstyrelsen.

Eventuelle spørgsmål kan stilles til DH's konsulent på tilgængelighedsområdet, Jesper Fønss, e-mail: jef@handicap.dk eller direkte telefonnr. 3638 8553.

Med venlig hilsen



Stig Langvad
Formand

TS Morten Haagensen

Fra: TS Anja Elberg Adamsen
Sendt: 21. januar 2010 11:18
Til: TS Morten Haagensen
Emne: VS: mnh@trafikstyrelsen.dk
docId: http://147.29.149.96/trmkoncp/DOK986620
SJ: -1

Fra: Torben Wissing [mailto:TWI@ringsted.dk]
Sendt: 21. januar 2010 11:13
Til: TS Info
Cc: Lars Mørk
Emne: mnh@trafikstyrelsen.dk

HØRINGSSVAR TIL UDKAST TIL FORSLAG TIL LOV OM ANLÆG AF EN JERNBANESTRÆKNING
KØBENHAVN-RINGSTED OVER KØGE.

Ringsted Kommune har som udgangspunkt ikke bemærkninger til selve lovforslaget.

Ringsted Kommune går ud fra, at der fortsat er grundlag for en drøftelse af tidligere fremsendte bemærkninger, herunder en fornyelse af broen ved Næstvedvej.

Venlig hilsen

Torben Wissing
Afdelingschef

RINGSTED KOMMUNE



Plan & Byg
Rønnedevej 9, 4100 Ringsted
Tlf.: 5762 6300 - Dir.: 5762 6332 - Mobil: 20754124

Fax: 5762 6315
Mail: TWI@ringsted.dk
Hjemmeside: www.ringsted.dk



VALBY LOKALUDVALG

Valby Lokaludvalg
Valby Kulturhus, 1. sal
Valgårdsvej 4-8
2500 Valby

www.valbylokaludvalg.kk.dk

Telefon
3618 0193

E-mail
LLI@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800213

Høringssvar vedr. udkast til anlægslov for Ringstedbanen

Valby Lokaludvalg anerkender behovet for nybygningsløsningen og hilser velkommen, at der med udvidelsen af rammebeløbet med 350 mio. kr. er sikret en overdækket tunnel gennem området langs Kulbanevej frem til den østlige kant af Vigerslevparken.

1.

Den projekterede løsning giver dog stadig helt uacceptable forhold for en stor mængde borgere i det tæt bebyggede område gennem Valby og Hvidovre, idet den forløber i en åben banegrav gennem Vigerslevparken, der støder direkte op til store boligområder, og kun delvist er overdækket på den følgende strækning. Vi anser det stadig som et uomgængeligt krav, at banen anlægges som en tunnelloøsning gennem hele det tætbebyggede område.

Specielt henledes opmærksomheden på arealreservationen fra 2003, jf. notat jr. 314-1 fra Trafikstyrelsen fra oktober 2003, der blev foretaget, fordi projekteringsloven af 1997 gav "anledning til usikkerhed for mange lodsejere, beboere og virksomheder" og havde "vanskeliggjort kommunernes planlægning" i området. Heri beskrives baneforløbet som tunnellagt gennem hele det tæt bebyggede område: "Fra Vigerslev station føres banen i en tunnel langs Kulbanevej og gennem Vigerslevparken og videre herfra under og langs sydsiden af Holbækmotorvejen frem til Avedøre Havnevej, hvor banen stadig i en tunnel føres frem til Brøndbyøstervej."

07-01-2010

Beboere og kommuner i området har således siden 2003 købt ejendom og disponeret ud fra en berettiget forventning om, at en kommende baneforbindelse ville blive tunnellagt på hele strækningen.

Sagsnr.
2009-129739

Dokumentnr.
2010-12221

2.

Finnebyen, der er kategoriseret som bevaringsværdige bygninger samt som et bevaringsværdigt kulturmiljø, står i den projekterede løsning foran delvis nedrivning, idet 7 af 14 huse eksproprieres, idet vibrationsbelastningen på jernbanen overstiger den vejledende grænseværdi for vibrationer. Af beslutningsnotatet fra september 2009



Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

Valby Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

fremgår, at dette kan undgås ved at anlægge en vibrationsdæmpende fjederkonstruktion i jernbanen til en pris på ca. 7 mio. kr. Udgiften til ekspropriation kan modregnes dette beløb.

Idet udgiften er så beskeden i forhold til projektets anlægsramme anser vi det for indlysende, at denne vibrationsdæmpning kan og bør indarbejdes i det samlede projekt inden for anlægsrammen. Nedrivning af halvdelen af bebyggelsen vil ødelægge det bevaringsværdige kulturmiljø og det særegne boligmiljø med en stor social sammenhængskraft, som eksisterer i bebyggelsen.

3.

Den konkrete udformning af forløbet under Kulbanevej og gennem Vigerslevparken bør lægges dybere end projekteret, så området langs Kulbanevej kan reetableres med boldbaner i niveau og uden barrierevirkningen af en 2-3 meter høj vold gennem området, så hævnningen af Vigerslevvej kan minimeres og så Vigerslevparken ikke bliver ødelagt af en markant barriere i form af en åben banegrav. En dybereliggende, overdækket løsning vil desuden give mulighed for at etablere et sammenhængende parkområde fra Kulbanevej til Vigerslevparken af stor rekreativ værdi. Den påtænkte jordmodellering bør udføres, så der dannes en naturlig støjskærm langs motorvejen, således at parkområdet mellem motorvejen og Vigerslev Alle bliver mindre støjbelastet og kan medvirke til at mindske den samlede støjpåvirkning for boligerne nord for Vigerslev Alle.

4.

Vi finder det nødvendigt at forholdene omkring en eventuel fremtidig niveaufri krydsning af banelinjerne ved Ny Ellebjerg station afklares og at det sikres, at den projekterede løsning ikke medfører, at hele udviklingsområdet omkring Ny Ellebjerg, F.L. Smidth og Grønttorvet ved en senere etablering af en niveaufri krydsning risikerer at blive belastet af en højbane gennem området.

På vegne af Valby Lokaludvalg



Ejner Jensen
Formand for Valby Lokaludvalg

Rådet for Bæredygtig Trafik

Nørrebrogade 39, 1. tv.
2200 København N

21. januar 2010

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

Høringsvar, ny jernbane Ny Ellebjerg-Ringsted

Med henvisning til Trafikstyrelsens brev af 22. f.m., nr. T102-000008, skal vi hermed fremkomme med vort høringssvar.

Indledningsvis vil vi udtrykke vores tilfredshed med, at nybygningsløsningen blev valgt, samt at der synes at blive taget vidtgående hensyn til flora og fauna ved projektering og anlæg af banen.

Dernæst har vi noteret, at banen forberedes til en maksimalhastighed på kun 250 km/t. Inden 2018 kører en tredjedel af Europas hurtigtog formentlig 300 km/t. eller mere, og DSB og andre togoperatører har forhåbentlig fået materiel med samme hastighed. Det foreslås derfor, at den nye bane allerede nu forberedes til 300 km/t. Det skal naturligvis også ses i lyset af, at de øvrige hovedstrækninger i Danmark og det nære udland i de kommende år gradvis må påregnes opgraderet til højere hastigheder – om end næppe til 300 km/t. alle steder.

I lighed med andre interessenter forudser vi problemer med forsinkelser (som jo er uundgåelige) omkring Ny Ellebjerg-Vigerslev med den store koncentration af tog. Vi må derfor indstændigt opfordre til, at der fra start af etableres niveaufrie udfletninger i området. Forsinkelser er noget af det, kunderne hader mest, og skal jernbanen øge sin markedsandel, må forudselige problemer tages i opløbet. Trafikstyrelsens oplæg synes at være baseret på en teoretisk regelmæssig toggang året rundt.

Vi er ligeledes af den opfattelse, at det i høj grad vil være ønskeligt, at udfletningerne i Ringsted etableres via broanlæg for at undgå, at Ringsted bliver en ny flaskehals.

Den foreslåede beliggenhed af Køge Nord Station forekommer os ikke optimal. I realiteten opnås kun omstigningsmulighed til S-banen via en *meget* (op til 250 m) lang gangbro samt omstigningsmulighed til Lille Syds sydlige gren (mod Næstved). Derimod lades passagerer på Østbanen og Lille Syds nordlige gren til Roskilde mere eller mindre i stikken og henvises til at

skifte i Køge eller Ølby, hvilket i værste fald vil betyde to togsift. Det må erindres, at næst efter forsinkelser hader kunderne togsift, hvorfor disse bør gøres så få og bekvemme som muligt.

Vi foreslår derfor, at stationen flyttes længere mod syd, dvs. ved motorvej og jernbaner i det knudepunkt der dannes, hvor alle linjer kommer tættest på hinanden (noget i stil med Flintholm Station). Derved kan der skabes omstigningsmulighed i alle retninger med korteste gangafstand, og der åbnes mulighed for at føre Østbanen til Køge Nord (med henblik på eventuel senere videreførelse til Roskilde, selv om det måtte kræve dobbeltspor hele vejen mellem Køge og Køge Nord). Da alle spørgsmål om bustilslutninger og parkeringspladser m.v. stadig står åbne, mener vi, at der er tid nok til at løse disse separat. Parkeringspladserne påregnes i øvrigt først udbygget, efterhånden som behovet opstår. Fra den foreslåede beliggenhed kan der let etableres stiforbindelse til det nærliggende Køge Sygehus, som måske udses til Region Sjællands "superhospital" (spørgsmålet forventes afgjort i nærmeste fremtid). Endelig kommer stationen længere bort fra Jersie Mose med de beskyttede områder, ligesom den lange gangbro undgås.

For god ordens skyld vil vi sluttelig gøre opmærksom på, at der i Miljøredegørelse, hæfte 4, i afsnittet om Køge Nord Station i visualiseringen mangler forbindelsessporet *fra* Køge mod København, men vi går ud fra, at der er tale om en ren forglemmelse. Forholdet dukker dog op igen i bemærkninger til lovforslaget, afsnit 3.3., hvor der i stk. 2 alene nævnes et "tilslutningsspor ved Køge Nord til Roskilde-Køge-Næstved banen i retning mod Køge og Næstved".

Endelig forekommer teksten i bemærkningerne til lovforslaget, afsnit 8.2.3., stk. 3 ("Ved Køge Nord Station Roskilde, Køge og Næstved."), ikke umiddelbart logisk og bør omredigeres, især hvis der etableres fuldt dobbeltspor til Sydbanen mellem Køge og Køge Nord, som vi er inde på ovenfor.

Vi takker for muligheden for at komme til orde.

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen
Formand for Rådet for Bæredygtig Trafik

Dato: 21. januar 2010

Trafikstyrelsen for jernbane og færger
Adelgade 13
1304 København K

Sendt pr. mail til info@trafikstyrelsen.dk med kopi til mnh@trafikstyrelsen.dk

Danmarks Naturfredningsforenings hørings svar vedrørende lov om anlæg af jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

Der har længe været behov for et kvalitetsløft af jernbanenettet i Danmark. Det sjællandske jernbanenet er for længst udnyttet til bristepunktet og togtrafikken plages af forsinkelser og afbrud. Mange problemer skyldes nedslidning og kan derfor afhjælpes med en koordineret satsning på bedre vedligeholdelse og diverse tekniske forbedringer. Kapacitetsbristen blokerer dog for de langsigtede forbedringer for både person- og godstransport som er helt nødvendige for at opnå en mere bæredygtig trafikafvikling til og fra København, dvs. på sigt begrænse biltransporten og flytrafikken og derigennem reducere trængsel og CO₂-udslip. Den foreslåede udbygning af jernbanestrækningen København-Ringsted over Køge er derfor et meget tiltrængt initiativ, som kan give et løft af det sjællandske jernbanenet.

Større kapacitet giver miljøgevinst

Den valgte løsning giver ny kapacitet, fleksibilitet og robusthed som jernbanenettet i høj grad trænger til for at kunne spille den ønskede rolle i det samlede trafikspil om gods og passagerer. Den ekstra kapacitet giver mulighed for at politikerne senere kan dreje på de nødvendige politiske knapper og overflytte person- og godstransport til toget i betydeligt større omfang end det der kommer af sig selv. En helt ny jernbane giver også omsider mulighed for at øge hastigheden på visse tog til 250 km/t. Vore nabolande oplever, at mange rejsende vælger tog frem for fly, når hastigheden kommer derop, hvormed der spares energi og CO₂. Når banerne elektrificeres og andelen af vedvarende energi i elnettet øges bliver CO₂-besparelsen desuden betydeligt større.

Problemer for natur, kultur og rekreation

Danmarks Naturfredningsforening er enig med konklusionerne i VVM-redegørelsen samt lovforslaget at den valgte løsning giver væsentlig negativ påvirkning på naturmiljø, kulturmiljø og rekreative forhold. Dette er yderst problematisk eftersom både friluftsliv og biologiske naturværdier i forvejen er så trængte i området sydvest for København. Det er altså fantastisk vigtig bynær natur, projektet forringer.

Danmarks Naturfredningsforening erkender, at der i lovforslaget er taget hensyn til natur og rekreative områder i form af etablering af faunapassager, erstatnings vandhuller, flyvelinjer for flagermus mm. Desværre giver hverken miljøredegørelse eller lovforslaget overblik over, om der bliver taget de hensyn, der er nødvendige for at natur og rekreative områder ikke lider skade. Danmarks Naturfredningsforening mener, at der i lovforslaget skal skrives ind at der skal arbejdes ud fra princippet om "No Net Loss", både når det gælder biologiske og rekreative værdier. Varige forringelser af rekreative områder eller biologiske korridorer m.v. bør helt enkelt ikke accepteres.

I den forbindelse ser Danmarks Naturfredningsforening gerne at der bliver etableret en overvågning af de berørte natur og rekreative områder, således at der er klarhed over i hvilken udstrækning jernbanen medfører forringede levevilkår for dyr og planter samt negativ påvirkning af rekreative områder. I tilfælde af forringelser kan der efterfølgende tages initiativer til at rette op på skaderne.

Placering – forslag til hensynsfuld løsning

Jernbaneprojektet har stor betydning for Den Grønne kile og Vestvolden, et område hvor der er behov for, at bevare den natur der tilbage. Danmarks Naturfredningsforenings afdeling i Hvidovre har præsenteret en alternativ linjeføring for Trafikstyrelsen (Jan Schneider-Tilli) i løbet af høringsfasen, som stadig bør overvejes. Variationen går ud på at udnytte det ekstra spor på Holbækmotorvejen gennem Hvidovre, som i dag slet ikke benyttes, til placering af den nye jernbane. Med en sådan løsning ville både jernbane og motorvej tilmed kunne overdækkes og dermed væsentligt reducere både den samlede støjpåvirkning og indgrebet i naturen i Den Grønne Kile. Det aktuelle område er strækningen mellem Vigerslev Allé og Avedøre Havnevej. Løsningen blev af Trafikstyrelsen umiddelbart bedømt til at være mulig, både praktisk og økonomisk. Udover bedre beskyttelse af natur og rekreative områder vil denne løsning betyde en væsentlig forringelse af støjproblemet i området. Hvidovre kommune er i forvejen stærkt støjplaget pga. 3 motorveje og 2 jernbaner og yderligere foranstaltning til at reducere støjen i området vil derfor være nødvendig.

Kompensation

Danmarks Naturfredningsforening mener, det er vigtigt at der i lovforslaget bliver taget højde for hvert enkelt grønne område med fokus på, hvordan områdets samlede værdi for natur og friluftsliv kan bevares eller forbedres. Det handler om at inddrage tilstødende arealer, forbedre afskærmning mod jernbane og andre støjmæssige og visuelle forstyrrelseskilder, øge kvaliteten af selve området gennem ændret beplantning, stiforløb, service osv., eller forbedre området sammenhæng med andre områder. I denne proces er det oplagt at samarbejde med kommunerne.

Vigerslevparken vil blive forringet som følge af etableringen af jernbanen. Vigerslevparken er bynær natur, som måske ikke er den mest bevaringsværdig natur, men der er ikke meget i disse områder og der skal derfor værnes om de få gode områder der er tilbage. Det betyder set fra Danmarks Naturfredningsforenings synsvinkel at Vigerslevparken bør kompenseres for det tab den vil blive påført i forbindelse med etablering af jernbanen. I den forbindelse vil Danmarks Naturfredningsforening gerne påpege at en etablering af nye grønne områder bør ske i umiddelbar nærhed af den eksisterende park, således at den samlede værdi opretholdes.

Firemileskoven vil blive reduceret og påvirket ved etablering af jernbanen, og i dette tilfælde er det slet ikke tilstrækkeligt at plante nye skovklatter et eller flere steder langt væk. For at opretholde skovens værdi skal der opkøbes erstatningsarealer direkte op til Firemileskoven og Kalkgraven, eller i forlængelse mod vest fra Korporalskroen til vest for Karlstrup, hvor landskabet har en høj kvalitet. På den måde kan skovens funktion for brugerne opretholdes.

Støj

Støj er et stort problem både i anlægsfasen og når jernbanen er etableret. I lovforslaget fremgår det, at der vil blive taget de nødvendige foranstaltninger i forbindelse med støj i boligområderne langs jernbanen, således at grænseværdierne for støj bliver overholdt. Danmarks Naturfredningsforening mener, at der også bør etableres støjdæmpende foranstaltninger for områder med stor natur- og rekreativ værdi. Generelt er det et problem, at man ikke anerkender problemer med støj i natur- og rekreative områder, der er således ikke støjgrænser der gælder sådanne områder. Problemet er at områder med stor natur- eller rekreativ værdi forringes under påvirkning af støj. Der bør derfor tages hensyn til værdien af disse områder og etablere støjforanstaltning for disse områder på lige fod med boligområder. Det gælder eksempelvis områder omkring Vigerslevparken, Vestvolden, Firemileskoven, Karlslunde skoven og Jersie Mose.

Med venlig hilsen

Janne Wichard Petersen
Transportpolitisk medarbejder
Danmarks Naturfredningsforening
jwp@dn.dk, 3119 3246

Transportminister Lars Barfoed
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

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

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

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

Basale problemer ved den valgte løsningsmodel og lovforslaget

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

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

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

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

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



Kommunalbestyrelse
Økonomiudvalget
Hvidovrevej 278
2650 Hvidovre

Tlf.direkte: 3639 3001

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

Brevnr.: 713789
Sagsnr.: 55016

21. januar 2010



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

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

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

Godstog

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

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

Alternativ løsningsmodel

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

Transportministeren har i et svar til Folketingets Trafikudvalg i september 2009 oplyst, at merprisen for "Smallere motorvej i Hvidovre" er ca. 40 mio.kr. Endvidere oplyser ministeren, "Da løsningen "Smallere motorvej i Hvidovre" ligger længere fra boligerne på Vigerslev Allé og Allingvej, vil de direkte gener som støj og vibrationer i anlægsperioden være mindre for beboerne, ...". Her til kommer de færre gener for de lokale borgere i den fremtidige driftssituation.

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

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

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

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

Bemærkninger til selve udkastet til anlægsloven

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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


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

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

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

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

Med venlig hilsen


Milton Graff Pedersen
borgmester


Finn Gerdes
formand Teknik- og Miljøudvalget

Kopi af dette brev er sendt til Folketingets trafikudvalg



**Høje-Taastrup
Kommune** MODTAGET

22 JAN. 2010

SCANNET
Dok 987087

BORGMESTEREN

Høje-Taastrup Kommune
Bygaden 2
2630 Taastrup
Tlf: 4359 1000
www.htk.dk

TRAFIKSTYRELSEN

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K
info@trafikstyrelsen.dk
mnh@trafikstyrelsen.dk

Dir.tlf.: 4359 1845
Email: Byraadscenter@htk.dk

21. januar 2010

Høringsvar til udkast til forslag til lov om anlæg af jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

Trafikstyrelsen har sendt udkast til anlægslov for en ny dobbeltsporet jernbane mellem København og Ringsted over Køge med tilhørende anlæg i høring fra 22. december 2009 til 22. januar 2010.

Baneprojektet omfatter et hjørne af Høje-Taastrup Kommunes sydøstlige del, nærmere bestemt den vestlige del af Vallensbæk Sø og mosen i motorvejsudfletningen.

Forslag til lov om anlæg af jernbanen omtaler det s. 11

"Jernbanen anlægges herefter på sydsiden af Holbækmotorvejen og passerer igennem den nordlige ende af Brøndby Haveby. Jernbanen følger motorvejens sydside og krydser under Vejlegårdsvej, hvorefter den anlægges nord om Vallensbæk Ridecenter. Jernbanen fortsætter på en dæmning gennem den nordligste del af Vallensbæk Sø tæt op ad motorvejen. Efter søen drejer jernbanen mod syd og krydser Motorring 4 på en lang bro."

Trafikstyrelsen beskriver forløbet nærmere i et baggrundsnotat til miljøredegørelsen hæfte 3 kaldet "Visuelle forhold".

Store Vejleådal - Vallensbæk Sø og Vallensbæk Mose

Banen anlægges i kontakt med Holbækmotorvejen og ledes nord om søen langs vejanlægget. Linjeføringen kobler sig til den eksisterende trafikkorridor og forøger dennes udstrækning. Banen etableres på en høj dæmning langs med søen. Efter søen ledes banen på bro over motorvejsudfletningen. Herefter forsætter banen på dæmning over Tranegilde Mark.

Visuelle konsekvenser

Jernbanen anlægges tæt op ad motorvejen på dæmning. Dette vil bevirke, at udsynet til søen og vandskibbygningen som et vigtigt pejlemærke fra motorvejen samt den tværgående visuelle sammenhæng mellem Vallensbæk Sø og udfletningsanlægget forsvinder.

Jernbanen vil i nogen grad opleves som en del af den eksisterende transportkorridor. Som følge af den høje dæmning og den nye lange bro vil banen også opfattes som en selvstændig struktur, der bevæger sig over udfletningsanlægget som et nyt uafhængigt bygværk. Lokalt omkring broen både fra det nærtliggende landskab og fra motorvejen vil broen opleves som en lang række rammer, der træder henover udfletningsanlægget.

Som afværgesforanstaltning er den nye bro udformet, så den visuelt og rumligt påvirker det store landskabelige træk i Store Vejleådal mindst muligt ved ikke at hæve sig op over landskabet og dets beplantning.

Andre afværgesforanstaltninger kan være nye rekreative stier som Mosestien og Vejleåstien. Der etableres terrassere på dæmnings skråning, som kan benyttes af tilskuer af vandski. Stier giver adgang til terrasserne. Desuden er der ønsker om at udforme søens bred med en slynget kant der derved vil give forbedret vandskiforhold. Søens vandareal formindskes på grund af dæmnings skråningsanlæg samt den bølgede kant. En udvidelse af vandarealet mod syd kan eventuelt udføres som erstatning for det mistede areal.

I kommuneplan 2006 er arealerne, jernbanen gennemskærer, udlagt til rekreative områder.

Sagsbehandler

Doknr.
2657454

Journalnr.
2642836

I Høje-Taastrup Kommune berøres kun Lokalplan 1.50, der omfatter Vallensbæk Sø. Planens formål er at skaffe optimale betingelser for fulgelivet og for anvendelse af søen til Vandskisport. Banen passerer gennem områdets nordvestligste del langs motorvejen. En del af de lokalplanlagte areal påvirkes, men planens formål påvirkes kun lidt, da anvendelsen til vandskisport kan genoptages, når jernbanen er etableret. Fugleøen påvirkes ikke. (ifølge miljøredegørelsen september 2009 hæfte 3 s. 23.)

Jernbanebroen bliver ca. 10m. høj og anlægges ca. 450m. fra boligområdet ved den østligste del af Sydskellet (Havetoften, Piletoften) i Taastrup.

Ifølge Trafikstyrelsens miljøredegørelse hæfte 6 om støj, vil støjen stige til over 64db i det åbne land, der er udlagt til rekreativt område (nyttehaver) i kommuneplanen. 64db er støjgrænsen ved nyanlæg af jernbaner.

Høje-Taastrup Kommunes bemærkninger

HTK tager til efterretning, at der nu er truffet beslutning om en udvidelse af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted over Køge. Og at udkastet er i overensstemmelse med den politiske aftale fra 22. oktober 2009.

Høje-Taastrup Kommune har tidligere undret sig over den mangelfulde visualisering af dette store anlægsprojekt. Og kommunen må konstatere, at også jernbanebroen, der bliver et markant bygningsværk, er utilfredsstillende illustreret i det offentligt tilgængelige materiale. Det er derfor mere end vanskeligt at vurdere dette bygningsværks visuelle påvirkning af omgivelserne.

Da støj fra passagertog og godstog er kraftig i korte perioder og særlig hørbar om natten, vil den nye jernbane give et noget andet støjbillede end den nuværende støj fra motorvejene, som beboerne i den sydøstligste del af Taastrup oplever i dag. Når togene derudover løftes op på en ca. 10m høj bro, vil de sende støjen endnu længere ind over boligområdet - til særlig stor gene om natten.

Høje-Taastrup Kommune forudsætter derfor, at støjproblematikken for boligområdet ved den østligste del af Sydskellet (Havetoften, Piletoften) undersøges nærmere. Kommunen forudsætter videre at der etableres maksimalt støjværn på broen og at støjvoldene mod trafikkorridoren med motorveje og den nye bane forhøjes og forlænges.

Derudover vil det rekreative område ved Vallensbæk sø og Vallensbæk mose også blive ekstra støjbelastet med den nye bane. I modsætning til den støj, der kommer fra motorveje og vandskisport, vil togstøjen være betydelig hele døgnet med op til 9 passagertog og 2 godstog i timen hver vej, hvilket svarer til et tog hvert 3. minut. Det vil forringe det rekreative områdes værdi betydeligt. Høje-Taastrup Kommune forudsætter derfor også, at støjproblematikken for det rekreative område ved Vallensbæk Sø og Vallensbæk Mose undersøges nærmere - og at der etableres maksimalt støjværn ved banen, så området skærmes mest muligt.

Den nye jernbane vil reducere Vallensbæk sø. Risikoen for oversvømmelser er stigende allerede i dag, da kapaciteten i Store Vejleå nedstrøms søerne udnyttes fuldt ud. En reduktion af Vallensbæk Sø som følge af jernbanen vil medføre yderligere kapacitetsproblemer ved kraftige regnskyl, hvor risikoen for oversvømmelser vil stige ved Store Vejleå. Høje-Taastrup Kommune forudsætter derfor, at der ved anlæg af jernbanen etableres blivende erstatningskapacitet til vandet svarende til den reduktion af Vallensbæk søs kapacitet, som anlægget af jernbanen betyder.

Ovenstående er anbefalet af Økonomiudvalget i Høje-Taastrup Kommune d. 19. januar 2010 og fremsendes som kommunes foreløbige høringssvar. Sagen behandles på byrådsmødet d. 26. januar 2010, hvorefter kommunen vil indsende sit endelige høringssvar til Trafikstyrelsen.

Med venlig hilsen


Michael Ziegler
borgmester


Jørgen Lerhard
Teknisk direktør



**Høje-Taastrup
Kommune**

SCANNET

Dok: 989792

BORGMESTEREN

Høje-Taastrup Kommune
Bygaden 2
2630 Taastrup
Tlf: 4359 1000
www.htk.dk

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K
info@trafikstyrelsen.dk
mnh@trafikstyrelsen.dk

Dir.tlf.: 4359 1845
Email: Byraadscenter@htk.dk

29. januar 2010

Bekræftelse af høringssvar til udkast til forslag til lov om anlæg af jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

Høje-Taastrup Kommunes Økonomiudvalg har i brev af 21. januar afgivet høringssvar til udkast til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge – med forbehold for Byrådets bemærkninger.

Byrådet godkendte høringssvaret den 26. januar 2010 uden yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen



Michael Ziegler
borgmester



Jørgen Lerhard
Teknisk direktør

Trafikstyrelsen
Gl. Mønt 4
1117 København K

21. januar 2010

Danske Speditører og Dansk Erhverv har følgende bemærkninger til udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg.

Danske Speditører og Dansk Erhverv bakker op om det politiske flertal, der ønsker at udvide det sjællandske jernbanenet med to nye spor mellem København og Ringsted.

Vi bifalder, at der nu er skabt flertal til at bygge en ny jernbanerute mellem København og Ringsted via Køge - også kaldet Nybygningsløsningen.

En jernbane over Køge vil samfundsøkonomisk give mest for pengene og vil kunne sikre en effektiv togdrift, ligesom den vil kunne udnytte potentialet i den kommende Femern Bælt-forbindelse. Det er ikke kun en fordel for de mange mennesker, der skal til og fra arbejde, men også en fordel for godstrafikken, da varerne kan komme hurtigere frem.

Nybygningsløsningen er klart at foretrække:

- Den resulterer i en stor klimagevinst. Med Nybygningsløsningen skabes fundamentet for Timeplanen - og dertil kommer, at en ny station tæt på indfaldsvejene nord for Køge får forhåbentlig flere til at stille bilen og tage toget, og dermed reducerer vi transportsektorens samlede CO₂-udslip.
- Den vil give større kapacitet på nettet
- Samtidig vil den nye jernbane gøre det mere attraktivt at transportere gods på bane

Vi har forståelse for, at der i anlægsfasen vil kunne ske påvirkninger af trafikken på den eksisterende jernbane. Vi skal anmode om, at påvirkningen også for godstrafikken mindskes mest muligt, og at det sker i samarbejde med de berørte godsbaneoperatører, og at godsbaneoperatørerne varsles i god tid.

Med venlig hilsen

Marie Louise Thorstensen
Politisk konsulent

Peter Rejnholdt Petersen
Chefkonsulent

MLT
mlt@danskerhverv.dk
og
PRP
prp@dasp.dk

Dansk Erhverv

Danske Speditører

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K.
(fremsendes udelukkende pr. mail)

Sagsnummer
108101-671021
THECA

Sagsbehandler TFR
Direkte 36 13 16 00
Fax
TFR@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

22. januar 2010

Bemærkninger til udkast til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København - Ringsted over Køge

Trafikstyrelsen har ved brev af 22.12.2009, journal T102-000008, fremsendt udkast til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København – Ringsted over Køge i høring.

Trafikselskabet Movia har i samarbejde med Regionstog A/S udarbejdet nærværende høringssvar, som tillige er koordineret med Region Sjælland.

Ad selve lovforslaget.

Ingen bemærkninger.

Ad Bemærkninger til lovforslaget.

Afsnit 1, Baggrund og hovedindhold

Trafikselskabet Movia og Regionstog A/S ser frem til den afgørende forbedring af vilkår og muligheder for den samlede kollektive trafik i regionen, som færdiggørelsen af det baneanlæg med tilhørende terminalfaciliteter vil medføre.

Vi har ingen bemærkninger til den valgte linjeføring for den nye banestrækning, som den fremgår af bilag 1.

Afsnit 2, Trafikale forbedringer og muligheder

Vi noterer, at der i omtalen af ny Køge Nord station ikke er nævnt forbindelse eller omstigningsmulighed til tog på Østbanen mod Køge – Hårlev – Faxe Ladeplads/Rødvig. Dette beror formentlig på en forglemmelse, idet det bemærkes, at Movia i sit høringssvar af 30. november 2008 har gjort særligt opmærksom herpå.

Afsnit 3, Anlæggets udformning og linjeføring

Vi skal påpege behovet for, at tilslutningerne for den nye jernbane såvel vest for København som i Ringsted udformes med optimal balance mellem hensynet til trafikal ydeevne og de tilhørende anlægsomkostninger. I hovedsagen drejer det sig om valget mellem niveaufri skæringer/indfletninger og skæringer/indfletninger i niveau.

Af pladsmæssige og økonomiske årsager virker det acceptabelt, at skæringer/indfletning for den nye bane vest for Ny Ellebjerg station sker i niveau.

Derimod henstilles det overvejet, om der er anlægsmæssig mulighed for at reducere omfanget af fremtidigt krydsende togpassager i niveau i Ringsted. Ringsted station har altid været en "flaskehals" på grund af ud-/indfletningen for Sydbanen mod Næstved, og med de to parallelle banelinjer med i alt fire spor mellem Fjællebro og Ringsted og det hermed forbundne øgede antal krydsende togbevægelser over flere spor på Ringsted station kan den forøgede strækningsskapacitet let blive opvejet af øgede flaskehalsproblemer på Ringsted station. Dette kan blive yderligere forstærket ved en forventet øget godstrafik på jernbane i forbindelse med den kommende Femern Bælt forbindelse.

Etablering af en niveaufri indfletning, hvor de to baner mødes (Fjællebro) anbefales derfor.

Køge Nord station, ændret placering:

Vi konstaterer, at Køge Nord station er påregnet anlagt knapt en km nord for den nye banes krydsning med Lille Syd banen og uden betjening af trafik på denne banes gren til /fra Roskilde. En fastholdelse af denne placering vil reducere stationens muligheder for at fungere som trafikknudepunkt og skiftestation, der sammenkobler hele nettet af lokale og regionale jernbaner omkring Køge.

Efter færdiggørelsen af den nye bane og indsættelse af regionaltog Næstved – Køge – Køge Nord – København udestår betjeningen af den nordlige del af Lille Syd banen mellem Køge og Roskilde.

Movia skal i den forbindelse henvise til vort høringssvar af 30. november 2008, idet vi på daværende tidspunkt lagde vægt på, at der ved anlægget af Køge Nord station tages højde for dels at Østbanen kan anvende Køge Nord station som endestation, dels at der er mulighed for at forlænge Østbanens toglinjer (fra K 2010 benævnt 110R og 210R som en del af det af Region Sjælland besluttede "R-net") for den ene eller begge linjers vedkommende, således at linjeføringen bliver Faxe Ladeplads/Rødvig – Køge – Køge Nord – Roskilde.

Forlægges Køge Nord station ikke mod syd i forhold til det nu påregnede, vil der med dette

betjeningsmønster ikke kunne stiges direkte om mellem linjerne 110R og 210R og den nye banes vestgående fjern- og regionaltog, hvilket vil betyde, at passagerer fra Stevns skal skifte to gange for at kunne benytte disse tog fra Køge Nord.

Uanset hvilket togsystem, der kommer til at betjene Lille Syd banen, vil en manglende forlængning af Køge Nord station mod syd endvidere medføre, at passagerer fra stationerne umiddelbart nord for Køge (Lille Skensved og Havdrup), der ønsker at benytte togene på den nye bane, være nødsaget til at stige om to gange, nemlig i Køge og Køge Nord.

Køge Nord station, uændret placering:

Bibeholdes den nu påregnede beliggenhed af Køge Nord station, er det i den situation positivt, at stationen udstyres med fire spor, men det henstilles overvejet at udvide antallet af perronspor fra de påtænkte to, især hvis det i denne løsning som alternativ eller supplement til videreførelse af linjerne 110R og 210R mod Roskilde skal være muligt for Østbanens tog at køre frem til og vende på Køge Nord station, hvilket i så fald vil forbedre forbindelserne mellem Stevns og togene på den nye bane.

Det kan med denne anlægsløsning overvejes at lade den ene af Østbanens linjer udføre trafik på den nordlige del af Lille Syd og lade den anden linje frekventere Køge Nord.

Det er hensigtsmæssigt, at der i denne anlægsløsning er påregnet udført niveaufri udfletning af det vestlige forbindelsesspor til Lille Syd banen, og at der er regnet med anlæg af et ekstra spor på Lille Syd banen på stykket mellem Køge station og Københavnsvej. Det antages, at det resterende enkeltsporede stykke af længde ca. en km. mellem Københavnsvej og udfletningspunktet syd for Køge Nord ikke vil udgøre en egentlig flaskehals.

Det anses dog med denne placering af Køge Nord station for mindre hensigtsmæssigt, at forbindelsen mellem fjerntogsperroner og S-togsperroner opnås via en ca. 250 m. lang gangbro.

Movia vil anbefale at der i forbindelse med etableringen af Køge Nord station tillige etableres et parker-og-rejs anlæg.

Øvrige afsnit:

Til disse haves ingen bemærkninger.

Venlig hilsen

Sagsnummer
108101-671021
THECA

Dorthe Nøhr Pedersen

Trafikstyrelsen

Fremsendt via mail til
info@trafikstyrelsen.dk med
kopi til mnh@trafikstyrelsen.dk

22. januar 2010
Dokumentnr.: 51305

Udkast til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

Danske Anlægsentreprenører, der er et branchefællesskab i Dansk Byggeri, har gennemgået udkast til "Forslag til Lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge" med tilhørende bemærkninger.

Til udkastet har Danske Anlægsentreprenører nedenstående bemærkninger.

Der er tale om betydelige anlægsarbejder, der skal gennemføres i henhold til lovforslaget. Det er derfor vigtigt af hensyn til anlægsomkostningerne at der tilrettelægges en hensigtsmæssig rytme i gennemførelsen af anlægsarbejderne og mulighederne for at mindske generne for omgivelserne, at så stor en del af de forberedende arbejder som muligt gennemføres så tidligt som muligt.

Anlægsbranchen har konstateret, at mere end 20% af arbejdspladserne i branchen er gået tabt fra 2007 til 2009. Der er dermed ledig kapacitet i anlægsbranchen, der med fordel kan udnyttes til de forberedende arbejder. Dette kan efter anlægsbranchens opfattelse give gunstige priser på de forberedende arbejder for jernbanestrækningen København-Ringsted, f.s.v. angår de arbejder der kan gennemføres allerede i 2010.

Gennemførelse af så mange forberedende arbejder som muligt i 2010, vil endvidere betyde, at branchen kan opretholde arbejdspladser, som ellers vil blive nedlagt. Jo flere arbejdspladser der kan opretholdes i branchen, jo bedre muligheder vil danske anlægsentreprenører have for at klare udfordringerne i de kommende infrastrukturprojekter – såvel jernbanestrækningen København-Ringsted, Femernforbindelsen og andre betydende projekter.

Danske Anlægsentreprenører er opmærksom på, at der kan være barrierer fx ekspropriationer for en hurtig opstart af enkelte forarbejder, men en lang række forarbejder vil kunne påbegyndes allerede i 2010. Det drejer sig fx om:

- Ombygning af Ny Ellebjerg Station med ny perron
- Anlæg af parker- og rejs anlæg ved ny station ved Køge Nord

- Sporomlægninger ved Ringsted Station
- Hævning af Vigerslevvej
- Frilægning af Harrestrup Å i Vigerslevparken
- Omlægning af Brøndbyøstervej og overføring over motorvejen
- Gangbro over Køge Bugt S-banen inkl. perroner
- Ekstra spor på Roskilde-Køge-Næstved banen mellem Københavnsvej i Køge og Køge Station
- Omlægning af ledninger i videst muligt omfang
- Anlæg af under- og overføringer samt ændring af trafik anlæg i videst muligt omfang

En nærmere analyse vil sandsynligvis kunne identificere flere forberedende arbejder, der kan påbegyndes allerede i 2010.

Danske Anlægsentreprenører foreslår, at der i loven indføres en bestemmelse om at Transportministeren skal igangsætte forberedende arbejder i videst muligt omfang allerede fra 2010.

Danske Anlægsentreprenører foreslår endvidere, at ministeriet nedsætter en koordineringsgruppe med deltagelse af Danske Anlægsentreprenører, der skal identificere forberedende arbejder, der kan gennemføres allerede i 2010 og 2011.

Ud over ovenstående har Danske Anlægsentreprenører ikke bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen
Danske Anlægsentreprenører

Niels Nielsen
Branchedirektør

TS Morten Haagensen

Fra: Thomas Meier [thomas.meier@koege.dk]
Sendt: 22. januar 2010 11:05
Til: TS Info
Cc: TS Morten Haagensen
Emne: SV: Udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg
Vedhæftede filer: logo1.jpg
docId: http://147.29.149.96/trmkoncp/DOK987344
SJ: -1

Til Trafikstyrelsen

Jeg kan orientere om, at Køge Kommune ikke ønsker, at afgive hørings svar til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted.

Venlig hilsen

Thomas Meier

 Højreklik her for at hente billeder. For at beskytte dine personlige oplysninger har Outlook forhindret automatisk hentning af dette

Thomas Meier
Civilingeniør
thomas.meier@koege.dk

Team Trafik
Torvet 1, 4600 Køge
Tlf + 45 56 67 24 15
www.koege.dk

Fra: TS Inge Høyer [mailto:inh@trafikstyrelsen.dk]

Sendt: 22. december 2009 13:47

Til: samfund@advokatsamfundet.dk; info@arriva.dk; bane@bane.dk; dir-sek@bane.dk; post@BAT.dk; pehe@di.dk; transport@di.dk; di@di.dk; brondby@brondby.dk; sekretariatet@cfl-cargo.dk; dn@dn.dk; dcf@dcf.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dh@handicap.dk; dhf@dhf-net.dk; dj@djf.dk; srh@danskenergi.dk; info@skovforeningen.dk; info@dasp.dk; railion@railion.dk; kundecenter@dongenergy.dk; dsbpost@dsb.dk; dsbfirst@dsb.dk; awknudsen@s-tog.dsb.dk; s-tog@s-tog.dsb.dk; vestsjaelland@fredningsnaevn.dk; oestsjaelland@fredningsnaevn.dk; fr@friluftsraadet.dk; raadhus@greve.dk; Post HCLJ Havarikommissionen; info@hectorrail.com; trafik-jernbane@hk.dk; hl-post@hl-as.dk; hvidovre@hvidovre.dk; kommune@htk.dk; ishojkommune@ishoj.dk; info@kolonihave.dk; jks@okf.kk.dk; 3 - Fællespostkasse Rådhuset - Køge kommune; lo@lo.dk; post@lokalbanen.dk; gsf@m.dk; info@metroservice.dk; mjba@mjba.dk; midttrafik@midttrafik.dk; movia@moviatrafik.dk; info@neg-niebuell.de; noahtrafik@noah.dk; post@nord-ostsee-bahn.de; info@ntmail.dk; br@njba.dk; info@njba.dk; lollandsbanen@regionstog.dk; fcvl@regionstog.dk; haarlev@regionstog.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; ringsted@ringsted.dk; kundecenter@seas-nve.dk; tka@seas-nve.dk; kommune@solrod.dk; info@sbfdk.dk; post@sydtrafik.dk; info@teknologisk.dk; railway@oresundsbron.com
Emne: Udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg

Trafikstyrelsen anmoder om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg.

Lovforslaget er en del af en aftale af 22. oktober 2009 om "En moderne jernbane" og en aftale af 29. januar 2009 om "En grøn transportpolitik" mellem regeringen, Socialdemokraterne,

Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

Høringssvar bedes sendt til Trafikstyrelsen **senest fredag den 22. januar 2010** på mail til info@trafikstyrelsen.dk med kopi til mnh@trafikstyrelsen.dk.

Vi vedlægger lovforslaget, høringsbrev og høringsliste.

Lovudkastet kan endvidere ses på Borger.dk.

Med venlig hilsen

Inge Høyer, fuldmægtig

Trafikstyrelsen

Public Transport Authority
Gammel Mønt 4
DK-1117 København K

Tlf.: +45 72267021

Fax: +45 33381439

e-mail: inh@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

<<Udkast til lovforslag.pdf>> <<Høringsliste ekstern 2009.pdf>> <<Høringsliste ekstern 2009.pdf>>

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

Fremsendt elektronisk til info@trafikstyrelsen.dk

21. januar 2010
Ref.: CLI

Høringsvar vedr. forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge.

Friluftsrådet har modtaget høringsbrev vedrørende forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge. Friluftsrådet har med interesse læst lovforslaget med tilhørende bilag og bemærkninger, og har på den baggrund følgende bemærkninger:

Om lovforslaget

På baggrund af Miljøredegørelsen står det helt klart, at kombinationen af baneprojektet København-Ringsted og udbygningen af Køge Bugt Motorvejen vil få dramatiske negative konsekvenser for både dyre- og plantelivet og for borgernes rekreative brug af de naturområder, som projekterne gennemskærer. Dette er naturligvis problematisk, idet natur, miljø og friluftsliv har stor samfundsmæssig betydning. Derfor er det vigtigt at baneprojektet i videst mulig omfang forsøger at minimere de negative konsekvenser for natur og friluftsliv.

Friluftsrådet finder at lovforslaget i store træk rummer de nødvendige virkemidler til at gennemføre foranstaltninger til bevaring og beskyttelse af natur og kulturhistoriske forhold under og efter anlægsarbejdet. Friluftsrådet finder dog, at lovforslaget mangler indhold til beskyttelse af de rekreative værdier, der knytter sig til skovene (Karlsunde Skov og Firemileskoven). Baneprojektet vil få dramatiske negative konsekvenser for friluftslivet i Karlsunde Skov og Firemileskoven. De to områder vil miste deres rekreative kvaliteter som følge af kombinationen af støj og en totalt fragmenterede sydlig del skoven. Aktiviteter som f.eks. picnic, fugleture og orienteringsløb vil blive fuldstændig umuligt, fordi skoven bliver splittet op i to dele, som overalt vil være påvirket af støj. Også de mange foreninger, borgere og turister, som i dag bruger området til bl.a. vandre-, cykel-, løbe- og rideture, vil i fremtiden have langt ringere muligheder for at udnytte området rekreativt.

Med henblik på at imødegå de negative konsekvenser for friluftslivet i Karlstrup Skov og Firemileskoven er det bl.a. vigtigt, at der etableres erstatningsskov i området. Erstatningsskoven bør så vidt muligt etableres på arealer i tilknytning til de to skove således, at der bevares et stort sammenhængende skovområde. Lovforslagets §2 bør nævne Skovloven med henblik på at sikre erstatningsskov. Både Karlsunde Skov og Firemileskoven er fredsskovarealer og er derfor omfattet af Skovlovens §14 om erstatningsskov.

Friluftsrådet foreslår, at lovforslagets §2 nævner Skovloven på lige vilkår med Naturbeskyttelsesloven og Museumsloven. Desuden finder Friluftsrådet, at der mangler et kortbilag over de rekreative forhold, der påvirkes af baneprojektet.

Lovforslagets §2 kan formuleres på følgende måde:

§2. Beskyttelse hensyn efter Naturbeskyttelsesloven og Skovloven og bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af anlægget, jf. § 1, varetages alene af transportministeren efter denne lov. Kort over naturlokaliteter, kort over rekreative arealer, kort over kulturhistoriske forhold for så vidt angår anlægget efter §1 fremgår af bilag 2, 3 og 4.

Om de tilhørende bemærkningerne til lovforslaget

Friluftsrådet finder, at også bemærkningerne til lovforslaget mangler indhold til beskyttelse af de rekreative værdier, der knytter sig til skovene (Karlsunde Skov og Firemileskov). I bemærkningerne til lovforslaget er der mange gode retningslinjer og intentioner, bl.a. står der, at der skal udlægges erstatningsmoser. Friluftsrådet undre sig derfor over, at der ikke er nævnt et ord om erstatningsskov i bemærkningerne til lovforslaget. Friluftsrådet foreslår, at der i bemærkningerne til lovforslaget i afsnit 8.2.3.6. indskrives, at der skal etableres erstatningsskov. Dette bør indskrives i overensstemmelse med Miljøredegørelsen, hvor det under forslag til afværgeforanstaltninger nævnes, at "Der etableres erstatningsskov svarende til op til det dobbelte af det areal, der ryddes. "

Om anlægsarbejdet

Inspireret af det yderst vellykkede projekt med stiføring på anlægsvejen efter udbygning af Frederikssundbanen og den forestående omdannelse af den nedlagte jernbane mellem Slagelse og Næstved til regional sti, har Friluftsrådet følgende anbefalinger til tilføjelser til lovforslaget:

De områder langs banen, som midlertidigt inddrages til anlægsvej og materialeoplæg, overgår i nødvendigt omfang efter projektets afslutning vederlagsfrit til de pågældende kommuner. Anlægsvejene overlades i en stand, der er umiddelbart anvendelig til kombineret cykelsti, gangsti og ridespor. Det foreslås, at der indgås aftaler med de berørte kommuner om den fremtidige drift af stierne.

Materielpladsernes beliggenhed vurderes med henblik på fremtidig anvendelse som rasteplads langs stien. De egnede pladser ryddes og overdrages til kommunerne i nødvendigt omfang.

Friluftsrådet ser en sådan efterfølgende anvendelse af anlægsvejen som sti som en stor fordel for borgere, der kan benytte stien som daglig trafikssikker vej mellem hjem og skole eller hjem og arbejde samt til rekreative formål.

I et større perspektiv vil det for friluftslivet og dansk turisme være en uvurderlig fordel at få etableret et sammenhængende net af stier langs jernbanenettet. Det vil samtidig kunne være med til at øge adgangsmulighederne i det åbne land og skabe bedre rekreative forbindelser mellem by og land.

Økonomisk vil det være udgiftsneutralt eller måske endog en fordel for projektet, at erhverve en del af anlægsvejen permanent i stedet for midlertidig brug i byggeperioden. Derved undgås udgifterne til at fjerne vejmaterialerne og til reetablering af arealerne samt erstatninger for driftstab og strukturskader på landbrugsjorden. De nødvendige investeringer i anlægsvejen nyttiggøres derved frem for at være spildte udgifter til udførelsen af anlægget.

Generelle bemærkninger til baneprojektet

Med henblik på at imødegå de negative konsekvenser for friluftslivet i Karlstrup Skov og Karlstrup Mose er følgende fire ting vigtige:

1. Alle stier i Karlslunde Skov og Firemileskoven skal bevares. Desuden bør der etableres nye stier efter anlægsarbejdet, som giver mulighed for rundture i skoven (også i området mellem jernbanen og motorvejen), og mulighed for at færdes i den del af skoven, hvor støjniveauet bliver lavest. Vores konkrete forslag til nye stier fremgår af vedlagte bilag.
2. Der skal etableres effektive støjskærme og støjvolde på begge sider af jernbanen, så natur- og friluftsoplevelserne i hhv. Karlslunde Skov og Firemileskoven bevares. Støjskærme er vigtige på strækningen gennem skoven, idet skovgæster kommer i skoven for netop at opleve stilhed. Helt anderledes forholder det sig til veje og stier i det åbne land. Her har folk ikke samme forventninger om stilhed og færdes gerne på stier langs f.eks. veje eller jernbaner.
3. Der skal etableres erstatningsskov svarende til det dobbelte af det areal, der ryddes. Erstatningsskoven bør så vidt muligt etableres i tilknytning til det eksisterende skovområde således, at der forsat bliver muligheder for rundture i skoven samt mulighed for at færdes i dele af skoven uden støjgener. Ved at etablere erstatningsskoven i tilknytning til den eksisterende skov kompenseres der for den fragmentering, som baneprojektet skaber. Samtidig kommer erstatningsskoven de lokale foreninger og borgere til glæde. Bl.a. er der tre rideklubber, som dagligt bruger Karlstrup Skov. Desuden bruges skoven jævnlige af bl.a. Greve Cykelklub, Køge Orienteringsklub og Solrød Atletikklub.

Baneprojektet medfører store negative konsekvenser for Naturcentret Quark På Avedøresletten i Hvidovre Kommune. Hele ejendommen med naturcentret indgår i baneprojektet, og naturcentret skal derfor flyttes. Hermed bliver mulighederne for naturformidling forringet, hvilket påvirker de ca. 7.000 skoleelever, som hvert år besøger naturcentret. For at minimere baneprojektets negative konsekvenser for naturcentret, og for at fastholde en god naturformidling med udgangspunkt fra naturcentret, vil Friluftsrådet påpege følgende:

1. At naturcentret skal placeres på arealerne syd for anlægget som foreslået i Miljøredegørelsen. Naturcentrets placering i netop dette område er vigtigt at fastholde, idet området er det eneste i Hvidovre, hvorfra man i gåafstand kan formidle vedrørende mange naturtyper, bl.a. skov, agerland og ferskvandssøer.
2. At naturcentret flyttes eller nyetableres inden anlægsarbejdet påbegyndes således, at naturformidlingen ikke forhindres under anlægsarbejdet.
3. At der etableres en beplantet støjvold langs jernbanens sydside for at give fred, ro og "grønne" omgivelser på naturcentret.

Afslutningsvis vil vi henvise til vores lokale kredsbestyrelser, som er klar til at give medspil, når det drejer sig om idéer til friluftsliv og faciliteter i de områder, der berøres eller nyopføres i forbindelse med gennemførelse af anlægget.

Kredsformændenes kontaktoplysninger er:

- Kreds Roskilde (Greve og Solrød Kommuner): Tove Binzer, tlf. 46408509
- Kreds Østsjælland (Køge Kommune): Erik Trøigaard, tlf. 56504222
- Kreds Storkøbenhavn Vest (Ishøj, Vallensbæk, Brøndby, Hvidovre): Niels Egeberg, tlf. 43999905

Med venlig hilsen

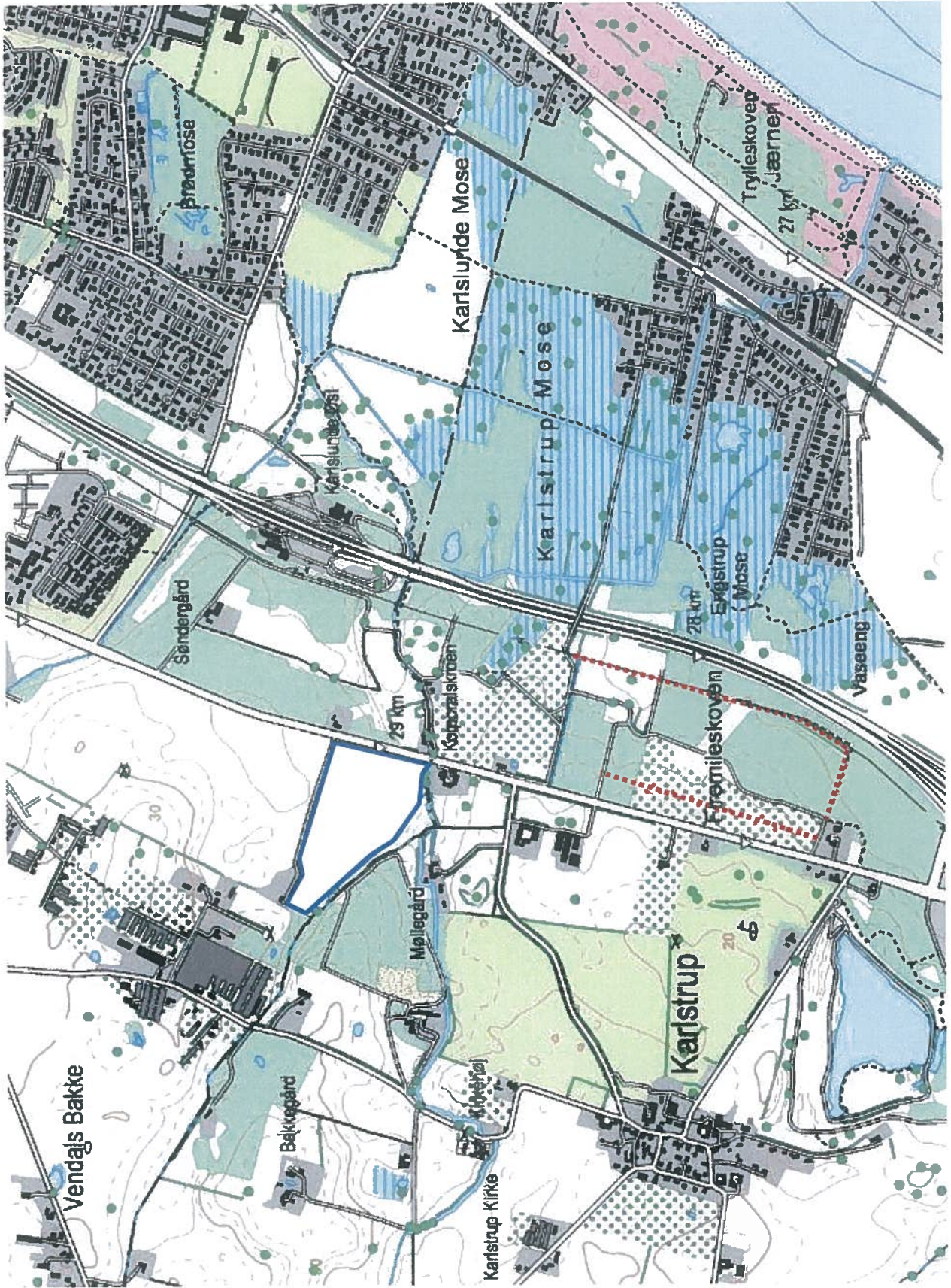


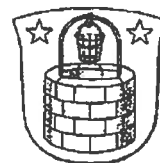
Casper Lindemann
Friluftspolitisk konsulent
E-mail: cli@friluftsradet.dk
Direkte tlf.: 33280418

Forslag til erstatningsskov og nye stiforløb



- Erstatningsskov
- Nye stiforløb i Karlstrup Skov



EndeligtTrafikstyrelsen
info@trafikstyrelsen.dk
mnh@trafikstyrelsen.dk**Borgmesteren**

Skrivelser adresseres hertil, ikke til navngivne personer

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

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

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

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

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

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

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

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

Linjeføring

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



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

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

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

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

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

Miljø- og naturforhold

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

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

Støj

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

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

Fodboldbaner

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

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

Økonomi

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

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

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

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

Med venlig hilsen


Ib Terp

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K.

Tonne Kjærvej 65
7000 Fredericia
Tel. +45 70 10 22 44
Fax +45 76 24 51 80

info@energinet.dk
www.energinet.dk
cvr-nr. 28 98 06 71

22. januar 2010
NCB/NCB

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

Anlæg af ovennævnte nye jernbanestrækning vil berøre en del af det transmissionssystem for naturgas der blev etableret i begyndelsen af 80'erne. Transmissionssystemet ejes af Energinet.dk.

I forbindelse med forprojekteringen har Energinet.dk, haft møder med dels NIRAS og dels COWI der på vegne af Trafikstyrelsen har forestået dette arbejde.

Energinet.dk har udarbejdet prisoverslag på omlægning af transmissionsledningen i de områder hvor ledningen vil blive berørt af anlæg af jernbanestrækningen.

Rettighedserhvervelsen for transmissionsledningen er sket ved ekspropriation i.h.t. den daværende lov nr. 294 af 7. juni 1972.

Vi har ved udarbejdelsen af prisoverslagene, betinget os at udgiften til omlægningerne af transmissionsledningen dækkes af bygherren for jernbaneanlægget - Trafikstyrelsen, hvilket stadig er vores udgangspunkt.

Vi er bekendt med Højesterets dom af 22. september 2009 (sag 280/2008), men er af den opfattelse at resultatet af denne dom ikke umiddelbart kan overføres til relationen mellem transmissionsledningen og den planlagte jernbanestrækning. I konsekvens heraf anser Energinet.dk omkostningerne til omlægning af transmissionsledningen for ikke at være indeholdt i de omkostninger, der er nævnt i lovforslaget på side 14 under pkt. 4.

Energinet.dk ejer udover transmissionsledninger for naturgas også tilsvarende for el.
Der vil blive fremsendt særskilt svar der angår el transmissionsledningerne ejet af Energinet.dk.

Med venlig hilsen



Niels Chr. Brix
Direkte 4487 3378
Mail : NCB@energinet.dk

Kopi : Energistyrelsen, Forsyning og vedvarende Energi, Amaliegade 44, 1256 København
Att. Lise Weis

TS Morten Haagensen

Fra: Ove Holm [oho@dtl.eu]

Sendt: 22. januar 2010 13:16

Til: TS Info

Cc: TS Morten Haagensen; 'Pia Kehlet'

Emne: SV: Udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg

docId: <http://147.29.149.96/trmkoncp/DOK987663>

SJ: -1

Til Trafikstyrelsen,

Først skal vi anmode om, at komme på høringslisten fremover på høringer.

Til baggrund kan nævnes, at vores fokus er godstransport, og at DB Schencker Rail Scandinavia A/S er medlem af DTL.

Vi har følgende bemærkninger til udkastet til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg

Overordnet set ser DTL anlægget af den dobbeltsporede jernbane mellem København-Ringsted over Køge, som meget vigtig for den fremtidige udvikling af både banetransporten med personer og med gods.

DTL er enig i, at mange godstog vil flytte til den nye bane over Køge, men der bør fortsat kunne køres gods tog ad den eksisterende linjeføring.

Vi har forståelse for, at der i anlægsfasen vil kunne ske påvirkninger af trafikken på den eksisterende jernbane mellem Ny Ellebjerg Station og Vigerslev Allé Station. Vi skal anmode om, at påvirkningen også for godstrafikken mindskes mest muligt, og at det sker i et samarbejde med de berørte godsbaneoperatører, og at godsbaneoperatørerne varsles i god tid.

Det forlyder, at der skulle være en stigning på den nye bane på 34 promille, og det er ifølge DTLs medlemsvirksomhed DB Schencker Rail Scandinavia A/S ikke muligt at køre på så kraftig en stigning, uden at belastningen nedsættes til under det acceptable.

Det vil i øvrigt være relevant, om der forelå et topografisk kort/oversigt over strækningen for at kunne vurdere stigninger etc.

Med venlig hilsen

Ove Holm
Cheføkonom
Dansk Transport og Logistik (DTL)
Grønningen 17
Postboks 2250
DK - 1019 København K
Tel. +45 70 15 95 00
Mobile +45 23 44 29 09

Dansk Transport og Logistik



Tel. +45 7015 9500
Fax +45 7015 9502

dtl@dtl.eu
www.dtl.eu

Fra: TS Inge Høyer [mailto:inh@trafikstyrelsen.dk]

Sendt: 22. december 2009 13:47

Til: samfund@advokatsamfundet.dk; info@arriva.dk; bane@bane.dk; dir-sek@bane.dk; post@BAT.dk; pehe@di.dk; transport@di.dk; di@di.dk; brondby@brondby.dk; sekretariatet@cfl-cargo.dk; dn@dn.dk; dcf@dcf.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dh@handicap.dk; dhf@dhf-net.dk; dj@djf.dk; srh@danskeenergi.dk; info@skovforeningen.dk; info@dasp.dk; railion@railion.dk; kundecenter@dongenergy.dk; dsbpost@dsb.dk; dsbfirst@dsb.dk; awknudsen@s-tog.dsb.dk; s-tog@s-tog.dsb.dk; vestsjaelland@fredningsnaevn.dk; oestsjaelland@fredningsnaevn.dk; fr@friluftsraadet.dk; raadhus@greve.dk; Post HCLJ Havarikommissionen; info@hectorrail.com; trafik-jernbane@hk.dk; hl-post@hl-as.dk; hvidovre@hvidovre.dk; kommune@htk.dk; ishojkommune@ishoj.dk; info@kolonihave.dk; jks@okf.kk.dk; raadhus@koege.dk; lo@lo.dk; post@lokalbanen.dk; gsf@m.dk; info@metroservice.dk; mjba@mjba.dk; midttrafik@midttrafik.dk; movia@moviatrafik.dk; info@neg-niebuell.de; noahtrafik@noah.dk; post@nord-ostsee-bahn.de; info@ntmail.dk; br@njba.dk; info@njba.dk; lollandsbanen@regionstog.dk; fcvl@regionstog.dk; haarlev@regionstog.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; ringsted@ringsted.dk; kundecenter@seas-nve.dk; tka@seas-nve.dk; kommune@solrod.dk; info@sbfdk.dk; post@sydtrafik.dk; info@teknologisk.dk; railway@oresundsbron.com

Emne: Udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg

Trafikstyrelsen anmoder om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg.

Lovforslaget er en del af en aftale af 22. oktober 2009 om "En moderne jernbane" og en aftale af 29. januar 2009 om "En grøn transportpolitik" mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

Høringssvar bedes sendt til Trafikstyrelsen **senest fredag den 22. januar 2010** på mail til info@trafikstyrelsen.dk med kopi til mnh@trafikstyrelsen.dk.

Vi vedlægger lovforslaget, høringsbrev og høringsliste.

Lovudkastet kan endvidere ses på Borger.dk.

Med venlig hilsen

Inge Høyer, fuldmægtig

Trafikstyrelsen
Public Transport Authority
Gammel Mønt 4
DK-1117 København K

Tlf.: +45 72267021

Fax: +45 33381439

e-mail: inh@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

<<Udkast til lovforslag.pdf>> <<Høringsliste ekstern 2009.pdf>> <<Høringsliste ekstern 2009.pdf>>

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.dk> og indeholder ikke virus!

EN BEDRE BANE

Trafikstyrelsen,
Att. Morten Haagensen,
Gl. Mønt 4,
1117 København K.

København, d. 22. januar 2010.

Høringssvar vedr. anlægsloven for jernbanestrækningen København-Ringsted

Indledning

Borgergruppen *En Bedre Bane* repræsenterer alle større boligforeninger langs den projekterede jernbane i Valby og Hvidovre, fra Kulbanevej til Avedøre Havnevej, i alt 1.803 husstande, der bliver direkte naboer til banen på den tæt bebyggede del af strækningen.

En Bedre Bane har med dyb beklagelse noteret sig, at der i den politiske aftale *En moderne jernbane* og dermed i forslaget til anlægslov ikke er indarbejdet de høringssvar, der blev indgivet i forbindelse med projekthøringen i efteråret 2008 fra flere af de undertegnede boligforeninger og andre interessenter i området, herunder Københavns og Hvidovre Kommune, bortset fra den delvise nedgravning og overdækning af banen på 700 meter af Kulbanevej.

En Bedre Bane har endvidere det hovedsynspunkt, at anlæggelsen af jernbanen skal kunne bidrage positivt til lokalområdet. Hvis nedenstående forslag følges, mener vi, at dette bliver tilfældet. Som banen er planlagt i anlægsloven, bliver der udelukkende tale om negative konsekvenser for lokalområdet i Valby og Hvidovre.

Generelle forhold

Banen bør nedgraves og overdækkes på hele strækningen fra Kulbanevej til Avedøre Havnevej

En Bedre Bane hilser den projekterede jernbane velkommen, men har det hovedsynspunkt, at banen skal nedgraves og overdækkes på hele strækningen fra Kulbanevej til Avedøre Havnevej, således som områdets beboere blev stillet i udsigt i Trafikstyrelsens fortsat gyldige notat om arealreservationerne fra oktober 2003.

Banen er ikke tilstrækkeligt fremtidssikret

En Bedre Bane påpeger, at den planlagte bane ikke er tilstrækkeligt fremtidssikret på strækningen fra Ny Ellebjerg til Avedøre Havnevej. Da banen er planlagt i åbent terræn på størstedelen af strækningen gennem de tæt bebyggede storbyområder, er det overvejende sandsynligt, at de fastlagte

EN BEDRE BANE

grænseværdier for støj- og partikelforurening vil blive overskredet, hvis banekapaciteten udvides i løbet af banens levetid – de næste 100-150 år. F.eks. er det særdeles sandsynligt, at mængden af gods, der skal transporteres ad banen, vil være stigende straks fra banens ibrugtagning pga. den nye Femern-forbindelse.

Disse forhold understreges af, at kravet om at støjniveauet skal holdes under 64 dB, er en gennemsnitsbetragtning over et døgn, hvorfor enhver kapacitetsforøgelse vil føre til et forøget støjgennemsnit. *En Bedre Bane* påpeger desuden i denne forbindelse de problemer, der er forbundet med, at banen bevæger sig ind og ud ad tunnelmundinger på strækningen, idet der særligt her vil være en høj ”punktvis” støjbelastning, hver gang et tog passerer munden. Døgngennemsnittene giver derfor langt fra et retvisende billede af støjniveauet i banens nærområde.

At banen ikke er fremtidssikret, skyldes tillige, at anlægsloven ikke giver mulighed for en niveaufri skæring ved Ny Ellebjerg.

Banens samfundsøkonomiske konsekvenser for lokalområdet er ikke beregnet

En Bedre Bane beklager dybt, at der i Trafikstyrelsens beslutningsnotat kun i meget ringe grad er indregnet generelle samfundsøkonomiske omkostninger. F.eks. savner man beregninger på nær-områdernes ganske betragtelige ejendomsværditab, hvis banen anlægges som planlagt, sundhedsomkostninger som følge af støj, vibrationer og partikelforurening samt miljøomkostninger. Der er entydigt fokuseret på de anlægsøkonomiske forhold, hvorfor anlægslovens beslutningsgrundlag ikke vil kunne danne baggrund for en oplyst vedtagelse af anlægsloven.

Linieføringen

En Bedre Bane har valgt at fokusere på den linieføring, der er valgt i anlægsloven, men bemærker dog, at de fleste problemer ved baneanlæggelsen for banens naboer i Hvidovre Kommune kunne løses ved at anlægge jernbanen som beskrevet i projektet ”Smallere motorvej i Hvidovre,” idet både motorvej og jernbane i så fald skulle overdækkes.

Specielle forhold

Kulbanevej

Den foreslåede nedgravning langs Kulbanevej er ikke dyb nok, hvilket medfører, at der bliver en 2-3 meter høj vold ned gennem kvarteret med barriere-effekter til følge. Hertil kommer, at det bliver umuligt at genskabe fodboldbaner m.v. oven på overdækningen.

Nedgravningen bør derfor gøres dybere, således at overdækningen over banen kommer i niveau med det øvrige terræn, hvorved man også forhindrer at Vigerslevvej skal hæves unødigt, og hvor-

EN BEDRE BANE

ved tilkørselsforholdene til Shell-stationen og Vigerslev Midtpunkt (specielt SuperBest) ikke unødigt forringes. De næringsdrivendes muligheder for at drive forretning bliver dermed stærkt forbedret i forhold til det lovforslag, der er sendt i høring.

Finnebyen

Det forudsættes i lovforslaget, at 7 bevaringsværdige huse i Finnebyen skal nedrives. Hermed ødelægges et enestående lokalmiljø, og bebyggelsens sammenhængskraft forsvinder. Lovforslaget bør i stedet ændres, således at banen nedgraves yderligere (som langs resten af strækningen) og vibrationsdæmpes ved anlæggelse af banen på "slap-track," ligesom ved andelsboligforeningen Thorvaldsminde. Ad denne vej kan husene bevares i deres eksisterende form, og det unikke miljø i Finnebyen kan bibeholdes.

Vigerslevparken

Lovforslaget foreskriver, at banen skal anlægges i åbent terræn ved passagen af Vigerslevparken, hvilket er helt uacceptabelt for områdets beboere. Parken er et vigtigt rekreativt område for borgerne i Valby og Hvidovre, og parken er en del af et sammenhængende grønt område. Banen bør derfor passere parken nedgravet og overdækket (som langs resten af strækningen), hvorved anlægget kan bevares og endda forbedres, idet der kan skabes et sammenhængende grønt område oven på den nedgravede og overdækkede bane helt fra Avedøre Havnevej til Grønttorvet, undtagen naturligvis på den korte strækning fra gangbroen ved Ulstrupvej til Hvidovregade, hvor de grønne områder til gengæld kan forbindes med cykelsti. Området ved Lerknolden kan derfor blive et "grønt kryds," der kan forbinde Vigerslevparkens nord-syd-linie med det grønne område, der kan anlægges oven på banens overdækning i en øst-vest-linie.

En Bedre Bane bemærker, at overskudsjord fra nedgravningen kan anvendes konstruktivt til støjvolde langs Lerknolden mod Vigerslevvej og mod Holbæk-motorvejen, der er væsentlige støjkilder for nærmiljøet.

En sådan cut-and-cover løsning gennem parken forudsætter, at kloakledningerne under Vigerslevparken omlægges, hvilket der derfor bør tages højde for i lovforslaget.

Vigerslev Allé

Også her bør jernbanen anlægges i et cut-and-cover-anlæg på hele strækningen, og ikke kun fra Hvidovregade til gangbroen ved Ulstrupvej, og nedgravningen bør være dybere end projekteret, således at vibrationsgenerne formindskes, og således at Hvidovrevej ikke skal hæves unødigt. Overskudsjord fra nedgravningen kan også her anvendes konstruktivt til støjvolde mod motorvejen, således at forholdene i området forbedres, ikke forværres, pga. anlæggelsen af jernbanen.

Det fremgår af lovforslaget, at banen kun anlægges på "slap-track" ved 3 af de 4 boligblokke i andelsboligforeningen Thorvaldsminde. *En Bedre Bane* fastholder, at vibrationsdæmpningen bør an-

EN BEDRE BANE

lægges på hele strækningen ved Thorvaldsminde. Hvis banen anlægges uden vibrationsdæmpende foranstaltninger, vil vibrationsniveauet overstige den vejledende grænseværdi indtil 20 meter fra midten af nærmeste spor. Det vil betyde, at 48 lejligheder skal nedrives, og 9 lejligheder skal ombygges. De 3 blokke (IV, V og VI) beliggende tættest på Hvidovrevej vil således også blive berørt af banen, så det bliver nødvendigt at ekspropriere lejligheder, jf. Trafikstyrelsens egne tidligere beregninger.

Alternativt bør staten ekspropriere hele andelsboligforeningen Thorvaldsminde, da forslaget om at afskære endelejlighederne i foreningen ud over at være dybt utilfredsstillende æstetisk og på andre måder, efterlader de tilbageblevne bygninger i en svækket bygningsmæssig stand, specielt når der henses til de vibrationer, jernbanen vil give, når den ibrugtages. Forholdene er derfor helt uacceptable for andelsboligforeningen og dens beboere.

Vibrationsdæmpning skal også sikres langs Vigerslev Allé ved andelsboligforeningen Solkrogen.

Allingvej

I anlægsloven er banen planlagt anlagt i åben banegrav langs Allingvej med store støjgener for hele kvarteret til følge. Også på denne strækning bør banen overdækkes (som på resten af strækningen), hvorved man kan sænke hele kvarterets støjniveau. Overskudsjord fra nedgravningen kan nemlig også her anvendes konstruktivt til en støjvold, oven på den overdækkede jernbane, mod motorvejen. Således kan man effektivt reducere støjen fra både jernbanen og motorvejen, specielt hvis Allingvej samtidig indsnævres noget. Jernbaneanlæggelsen vil således bidrage positivt i nærmiljøerne frem for kun at have negative effekter, sådan som tilfældet er for den jernbane, der er projekteret i anlægsloven.

Venlig hilsen

Borgergruppen EN BEDRE BANE

Ejerforeningen Centerparken, Centerparken / Kulbanevej i Valby

Lejerforeningen Hornemanns Vænge, Kulbanevej i Valby

Lejerforeningen Henriksgården, Vigerslevvænge / Kulbanevej i Valby

Lejerforeningen Oasen, Finnebyen, Kulbanevej i Valby

Andelsboligforeningen Store Vigerslevgaard, Gårdstedet / Vigerslevvej / Vigerslev Allé i Valby

Andelsboligforeningen Solkrogen, Vigerslev Allé i Hvidovre

Andelsboligforeningen Thorvaldsminde, Vigerslev Allé i Hvidovre

Grundejerforeningen Skellet, M. Bechs Allé m.v. i Hvidovre

Grundejerforeningen Baunebakkegård, Allingvej m.v. i Hvidovre

Grundejerforeningen Klardam Øst, Klardam m.v. i Hvidovre

Grundejerforeningen Baunebakken, Allingvej m.v. i Hvidovre

Trafikstyrelsen,
Gammel Mønt 4,
1117 København K

Offentlig høring om udkast til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge.

Dato: 22. januar 2010

Sagsnummer: 1-15-1-76-0004-07

Trafikstyrelsen har udsendt Udkast til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge i offentlig høring frem til 22. januar 2010

Alléen 15
4180 Sorø
Tlf.: 70 15 50 00
ReneLo@regionsjælland.dk
www.regionsjaelland.dk

Lovforslaget er en del af en aftale af 22. oktober 2009 om "En moderne jernbane" og en aftale af 29. januar 2009 om "En grøn transportpolitik" mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

Høringen af udkast til lovforslag sker forud for en forventet fremsættelse af lovforslaget i Folketinget i februar 2010.

Hensigten med loven er at sikre Transportministeren bemyndigelse til at anlægge en ny, dobbeltsporet jernbane mellem København og Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg.

Regionsrådet behandlede på møde den 4. december 2008 sagen om udvidelse af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted i forbindelse med høringen af projektets miljøredegørelse. Der henvises i denne forbindelse til det fremsendte høringsvar.

Derudover har Region Sjælland følgende bemærkninger til det fremsendte udkast til lovforslag.

Med etableringen af jernbaneforbindelsen mellem København og Ringsted over Køge får jernbanen på Sjælland et væsentligt løft og den fornødne banekapacitet sikres en række år fremover i denne del af regionen. I den forbindelse skal Region Sjælland pege på nødvendigheden af at sammenfletningen mellem den nye banelinje og det øvrige jernbanelinje i henholdsvis Ringsted og ved Ny Ellebjerg i København bør ske på en sådan måde at jernbanekapaciteten udnyttes bedst muligt. Derfor bør der etableres niveaufrie krydsninger begge disse steder.

Det er endvidere Region Sjællands synspunkt at banelinjen bør fremtidssikres mest muligt og regionen peger derfor på at etableringen af banen bør ske således at anlægget muliggør kørehastigheder på mindst

250 km/t.

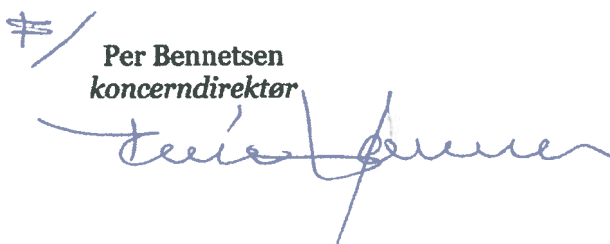
Den nye jernbanelinje medfører endvidere etablering af et nyt væsentligt jernbaneknudepunkt ved anlæg af en ny station ved Køge, Køge Nord. Det er Region Sjællands opfattelse at dette knudepunkts strategiske betydning for adgangen til hovedstadsområdet og Midtsjælland skal udnyttes optimalt. Det er derfor regionens holdning at den nye station bør placeres således at den giver direkte adgang til både den nye bane, S-togslinjen og banestrækningen Lille Syd. I den forbindelse bør muligheden for at trafikere stationen Køge Nord direkte med tog fra Østbanen også indtænkes.

Den nye knudepunktstation er endvidere beliggende ved landets mest trafikerede motorvej, Køge Bugt Motorvejen. Motorvejen der betjener både regional, national og international vejtrafik forventes udvidet til fire spor i hver retning. Vejdirektoratet har i 2009 afholdt en høring om udvidelse af motorvejsstrækningen og der skal i den forbindelse henvises til regionens hørings-svar. Det er Region Sjællands synspunkt at den unike placering knudepunktstationen får ved landets mest trafikerede motorvej- og jernbanestrækning skal udnyttes ved etablering af et velbeliggende, let tilgængeligt og moderne parker- og rejsanlæg. Med et sådan anlæg forbedres pendelernes muligheder for hurtige skift mellem bil og kollektiv trafik væsentligt.

Endvidere skal Region Sjælland bemærke at planlægningsarbejdet bør gennemføres, så der er mulighed for at gennemføre eventuelle projekter, der måtte komme ud af den planlagte undersøgelse af en eventuel kommende Ring 5 forbindelse. Ligeledes bør der i planlægningen tages højde for eventuelle udbygninger af banekapaciteten mod den kommende faste forbindelse over Femern Bælt.

Afslutningsvis skal Region Sjælland tilkendegive sin positive holdning til etableringen af den nye jernbanelinje mellem København og Ringsted over Køge. Regionen medvirker gerne i den videre dialog om anlæg af banelinjen og banelinjens betydning for den regionale udvikling.

Med venlig hilsen


Per Bennetsen
koncerndirektør

Trafikstyrelsen
Public Transport Authority
Gammel Mønt 4
1117 København K

Den 22. januar 2010
J.nr. 10/1273
Ref. bbo
Mail: teknisk@solrod.dk
Direkte mail: bbo@solrod.dk
Direkte telefon: 56 18 23 18
Dokument 3

Høringsvar til udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg

Solrød Kommune har den 22. december 2009 modtaget Trafikstyrelsens anmodning om bemærkninger til udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg.

Lovforslaget er en del af aftale af 22. oktober 2009 om "En moderne jernbane" og en aftale af 29. januar 2009 om "En grøn transportpolitik" mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

Transportministeren og trafikordførerne har inden beslutningen lovet at sikre bymiljøer, natur- og kulturværdier langs den nye bane bedre. Trafikpolitikkerne på Christiansborg blev opmærksomme på, at projektforslaget for nybygningen er en minimal-løsning, som vil medføre store gener for borgerne i de kommuner, banen gennemskærer. I forliget er der allerede truffet beslutning om en skånsom linjeføring gennem Valby.

Nedenfor beskrives sammen med kortmateriale, hvordan transportministeren og forligsparterne kan opfylde deres løfter om en lige så miljøsikret og skånsom linjeføring gennem Solrød Kommune, som der er taget hensyn til i København.

Uløste problemer	Nødvendige forbedringer
Jernbane lægges på en mere end 1 km lang og op til 6 meter høj dæmning over Cementvej/Tåstrupvej (A på kortet). Derved kan jernbanestøjen ikke absorberes af motorvejens støjvolde mod villakvarterne i det store byområde mod øst.	Valg af Trafikstyrelsens allerede projekterede alternativ, hvor jernbanen lægges i niveau fra kommunegrænsen mod Greve til nord for Solrød Byvej – og under en forhøjet Cementvej.
Det medfører, at borgerne i de omkringliggende villakvarterer og landsbyer skal tåle markante støjgener dag og nat, inde og ude. En støj som er højere end den tilladte støjgrænse fra industri og veje.	Alternativet vil have en stor betydning for formindskelse af støjgenerne i de omkringliggende villakvarterer, idet jernbanestøjen i højere grad vil kunne absorberes af motorvejenes støjvolde mod villakvarterne mod øst.
Jernbanen placeres på strækningen før Åsvej til kommunegrænsen mod Køge på en 3-7 meter høj	På trods af det lavliggende terræn, mosejorden, hensynet til dyrelivet og Roskildevejens udfletning til motorvejen bør der vælges alternative løsninger,



<p>og 2 km lang dæmning gennem det åbne landskab i kommunen (B på kortet). Det medfører, at borgerne i de omkringliggende villakvarterer, landsbyer og skole skal tåle markante støjgener dag og nat, inde og ude. En støj som er højere end den tilladte støjgrænse fra industri og veje.</p>	<p>så den nødvendige dæmning bliver knap så høj.</p> <p>På hele strækningen gennem Solrød Kommune bør der etableres støjafskærmning i et højt og vedligeholdelsesfrit kvalitetsniveau på den vestlige side af jernbanen, således at støjgenerne mod landsbyerne, skole og øvrige fritliggende boliger i det åbne land formindskes.</p>
<p>Den politisk vedtagne forudsætning om tophastigheder på op til 250 km/t medfører et 1700 meter langt og 300 meter bredt ubrugeligt område mellem Solrød Byvej og Åsvej/Roskildevej (C på kortet). Det 50 ha store areal gøres ubrugeligt til landbrugsformål og vil gennemskære kommunen som et "ingenmandsland", der vil danne fysisk-funktionel barriere i kommunens struktur og hindre en fortsat harmonisk udvikling i kommunen.</p>	<p>Forudsætningen om hastigheder på 250 km/t bør nedjusteres i hovedstadsområdets urbaniserede områder, herunder i Solrød Kommune, således at jernbanen kan følge den mere snoede Køge Bugt motorvej uden at skabe ubrugelige store områder mellem motorvej og jernbane.</p>
<p>Endelig betyder den nuværende placering, at den 7 meter høje overskæring ved Åsvej/Roskildevej har en markant voldsom effekt for især Jersie Skole og Jersie Landsby, end hvis overskæringen placeres lidt tættere på motorvejen.</p>	
<p>"Firemileskoven" gennemskæres på langs af jernbanedæmningen og vil derfor komme til at udgøre 2 næsten usammenhængende små skovbeplantninger (D på kortet). Det ene område vil indeklemme mellem jernbane og motorvej og derfor være ubrugeligt som rekreativt område. Som udgangspunkt er staten alene forpligtet til at anlægge erstatningsskov svarende til det areal som optages af jernbanen og ikke af det samlede areal, som ødelægges af jernbanen.</p>	<p>Valget af det alternative projektforslag ved Cementvej vil medføre, at jernbanen i det mindste kun vil gennemskære Firemileskoven i niveau frem for som en høj dæmning.</p> <p>Der bør etableres en sammenhængende erstatningsskov i Solrød Kommune svarende til det skovareal, som reelt ødelægges.</p>

Solrød Kommune og borgerne i kommunen ser frem til, at de påkrævede forbedringer realiseres i den endelige nybygningsløsning, således at de mange ulemper ved jernbanen ikke fortsat overskygger fordelene.

Dertil kommer det uforståelige i, at nybygningsløsningen er underlagt en vejledende støjgrænse på 64 dB, mens udvidelsen af Køge Bugt motorvejen 50-100 meter væk er underlagt en vejledende støjgrænse på 58 dB. Undersøgelser viser, at en grænseværdi på 58 dB typisk svarer til, at omkring 10-15 % af befolkningen føler sig stærkt generet af støjen, mens 20-25 % af befolkningen føler sig stærkt genereret ved en grænseværdi på 68 dB (Kilde: Vejdirektoratet). Dertil kommer den andel af befolkningen, som "blot" føler sig generet uden at opleve det som stærkt generende.

Miljøproblemerne er også beskrevet i Solrød Kommunes [høringssvar](#) til Trafikstyrelsens udkast til miljøundersøgelser fra efteråret 2008.

Solrød Kommune forventer som berørt myndighed at blive inddraget i hele statens planlægningsproces omkring Køge Nord Station, herunder motorvejsramperne. Rampeanlæggene har ikke været en del af Vejdirektoratets hovedforslag, men en tilvalgsløsning. Køge Kommune skal forestå planlægningen af en busterminal og Parkér og Rejs Anlæg, og her forventer Solrød kommune som berørt myndighed at blive inddraget i planlægningsarbejdet.

Erstatningsnatur

Trafikstyrelsen kommer med en række mere eller mindre konkrete forslag til erstatningsnatur. Solrød Kommune forventer at blive inddraget i udpegning og afgrænsningen af dis-

se arealer, da kommunen er myndighed i forhold til naturbeskyttelseslovens § 3 om beskyttede naturtyper.

Kulturhistorie

Trafikstyrelsen anfører, at jernbanen ikke påvirker de kulturhistoriske værdier for Solrød Landsby med omgivelser, herunder 8 bronzealderhøje samt Jersie Mose, idet der sikres adgang til arealerne. Solrød Kommune er ikke enig heri. Adgangen til områderne sikrer ikke i sig selv at de kulturhistoriske værdier bevares. Områderne er sårbare over for bl.a. større anlægsprojekter - herunder jernbanen - som vil gennemskære områderne og bryde helheden, så de kulturhistoriske sammenhænge sløres.

Anlægsfasen

Etableringen af jernbanen bør i videst mulig udstrækning søges koordineret med udvidelsen af Køge Bugt Motorvejen for at mindske generne for borger og erhverv.

Der mangler en tilstrækkelig redegørelse for, hvorfor Trafikstyrelsen har besluttet at fastlægge to støjniveauer (indsatsgrænser) under anlægsfasen på 70 dB i dagtimerne og 40 dB i aften- og nattetimerne.

Trafikstyrelsen bør informere støjplagede boliger om muligheden for midlertidig ophold uden for egen adresse, samtidigt med den løbende information om anlægsarbejdet art, perioder og særligt varsel om støjende arbejde. Endvidere bør Trafikstyrelsen oplyse om, hvorledes støjisolering af boliger påtænkes udført.

Anlægsarbejdet vil også medføre vibrationer, der kan give skader på bygninger. Trafikstyrelsen fotoregistrere alle bygninger, der ligger helt tæt på byggeområderne. Trafikstyrelsen bør tillige oplyse ejere til berørte bygninger om denne risiko.

Naturforhold i anlægsperioden. Kommunen har noteret sig, at faunapassagen langs Karlstrup Møllebæk forudsættes opretholdt stort set i hele anlægsperioden.

Det forventes, at den økologiske funktionalitet for yngle- og rasteområder opretholdes ved Solrød Bæk og Jersie Mose, ved at gennemføre anlægsperioden i perioder, hvor dyr og padder forstyrres mindst. Kommunen anmoder om at bliver holdt orienteret om, at dette overholdes.

Sten- og jorddiger, der beskadiges i anlægsfasen forventes retableret.

Venlig hilsen



Birgitte Blaabjerg
Teamleder



Steen Danielsen
Afdelingschef



Trafikstyrelsens alternative projekt til Cementvejsløsningen: Jernbanen føres i niveau under en forhøjet Cementvej

Karstrup Landsby

Firemilleskoven

Banen høves 6,5m over motorvejen og 5,5m over Cementvej

Solrød Strand

Solrød Landsby

50 ha "Indeklemmt område"

Jersie Landsby

Dæmning 3-7m over Roskildevej og Asvej

Jersie skole

Jersie Strand

SOLRØD KOMMUNE
Ringstedbanen
Nybygningsløsningen
gennem Solrød Kommune

Problemområder

November 2009 Tegn. nr. 8145





Trafikstyrelsen
København-Ringsted projektet
Adelgade 13
1304 København K

mnh@trafikstyrelsen

Organisation for erhvervslivet
Confederation of Danish Industry

Vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

DI takker for det fremsendte Udkast til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge.

Først og fremmest vil DI gerne tilkendegive, at det er en rigtig beslutning med en ny dobbeltsporet og elektrificeret jernbanestrækning mellem København og Ringsted over Køge.

Det er en beslutning, som giver stort samfundsøkonomisk afkast, og den nye banestrækning er en afgørende forudsætning for realisering af potentialet for Femern forbindelsen og visionen for "time-modellen".

DI har følgende konkrete kommentarer i forhold til selve anlæggsforslaget:

- Det fremgår af forslaget, at jernbanen forberedes til kørsel op til 250 km/t, men at den åbnes til kørsel med passagertog op til 200 km/t.

DI ønsker at få svar på, hvorfor man ikke forventer at åbne med kørsel op til 250 km/t?

- Det fremgår af forslaget, at anlægsarbejdet forventes at blive udført af Bane-Danmark, som vil etablere en selvstændig projektorganisation med egen konto på finansloven.

DI mener, at et sådant organisatorisk setup er hensigtsmæssigt. Derudover vil DI gerne henstille, at Bane-Danmark udbyder så stor en del af anlægsarbejdet – og den efterfølgende drift – som muligt til eksterne entreprenører. Det må gerne overvejes om OPP-samarbejde med større frihedsgrader for de private aktører mht. opgaveløsning vil sikre en mere effektiv opgavevaretagelse.

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377 di@di.dk
Danmark www.di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

H.C. Andersens Boulevard 18 Sundkrogskaj 20
København V København Ø

- Det fremgår af forslaget, at jernbanen forventes taget i brug senest i 2018.

DI ønsker at påpege det vigtige i, at denne tidsplan overholdes, eftersom Femern Forbindelsen ligeledes forventes taget i brug i 2018. For at opnå den fulde gevinst ved Femern Forbindelsen er det en forudsætning, at jernbanen mellem København og Ringsted er taget i brug.

- Det fremgår af forslaget, at der skabes mulighed for etablering af et centralt parkér-og-rejs anlæg ved den nye Køge Nord Station.
- *DI ser gerne opførelsen af et parkér-og-rejs anlæg, som er en vigtig forudsætning for at overflytte trafik fra motorvej til jernbane. Selvom motorvejen fra Køge til København tilsvarende udbygges, vil der stadig være kapacitetsproblemer. Det er derfor vigtigt for den samlede mobilitet, at parkér-og-rejs anlægget etableres.*

Med venlig hilsen

Søren Cajus

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

Pr. mail til
info@trafikstyrelsen.dk samt
mnh@trafikstyrelsen.dk

Rosenørns Allé 9
DK 1970 Frederiksberg C
Tlf: 35 300 400
Fax: 35 300 401
e-mail: de@danskenergi.dk
www.danskenergi.dk

Dok. ansvarlig: HBJ
Sekretær: HBJ
Sagsnr: 99/584
Doknr: 19

22-01-2010

Høringssvar til Forslag om Lov om anlæg af jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

Den 22. december blev Udkast til forslag til Lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge sendt i høring, og Dansk Energis skal hermed komme med svar, uanset vi ikke er anført på høringslisten.

Dansk Energis medlemsvirksomheder er berørt i stort omfang, når jernbaneanlægsprojekter skal gennemføres. Det er derfor af betydning, hvorledes der i anlægsfasen tages hensyn til ledningsanlæg, som berøres af et sådan anlægsprojekt.

Gæsteprincippet

I bemærkningerne til lovforslaget anføres på side 14 under punkt 4, at udgiften til omlægning af ledninger, der ligger på gæsteprincippet skønnes at være 195 mio. kr., og at udgiften i vid udstrækning forudsættes betalt af ledningsejerne i overensstemmelse med Højesterets dom af 22. september 2009.

Vi skal til dette bemærke, at dommen slår fast, at det ulovbestemte gæsteprincip, der omfatter ledninger, der er placeret i andet end veje omfattet af Vejlovens § 106 eller Privatvejlovens § 52, omfatter ledninger, der er anbragt uden betaling af vederlag til grundejeren. For el- og fiberkabler gælder generelt, at kabler anbragt i private arealer er anbragt efter aftale mod betaling af vederlag, herunder i stor udstrækning med samtidig udarbejdelse af en deklaration. Deklarationen er i nogle tilfælde tinglyst.

Hensyn til ledningsejerne



Ved landsrettens dom i sagen forud for Højesterets dom den 22. september 2009, blev det slået fast, at anlægsmyndigheden har pligt til at iagttage hensyn til ledningsejernes interesser, og at anlægsmyndigheden skal dække omkostninger til foretagelse af undersøgelser herom. Dette fremgår ligeledes af Østre landsrets dom i Metro-dommen, afsagt den 29. juni 2007 og af vejlovscirkulærets pkt. 55, der foreskriver, at anlægsmyndigheden skal bestræbe sig på at bidrage til at reducere udgifter til ledningsflytninger til et minimum.

Der er ikke i lovforslaget eller bemærkningerne anført, hvordan anlægsmyndigheden vil opfylde denne forpligtelse.

Konsekvenser for erhvervslivet

Det fremgår ikke af bemærkningerne til lovforslaget, i hvilket omfang der er medregnet omkostninger til omlægning af ledninger, der ikke er omfattet af gæsteprincippet efter Vejloven. I bemærkningerne til lovforslaget er det på side 15 og på side 32 i skemaet over "Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser" anført, at lovforslaget ikke medfører økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet ud over, at det fremmer mulighederne for bæredygtig transport.

Dette er en helt forkert antagelse.

Økonomiske konsekvenser

Som anført skal ledningsejerne i vid udstrækning afholde omkostningerne til omlægning af ledninger, der ligger på gæsteprincippet. Dette er som nævnt anført under punkt 4 og bør også fremgå under punkt 5 og i skemaet "Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser".

Derudover har ledningsejerne omkostninger til omlægning af ledninger, der ikke ligger på gæsteprincippet.

Vi skal bemærke, at for så vidt angår omlægning af ledninger, der ikke ligger på gæsteprincippet, men i henhold til aftale, er det i overensstemmelse med praksis, at anlægsmyndigheden dækker ledningsejernes fulde omkostninger i forbindelse med omlægning af disse ledninger. For disse ledninger er det således korrekt, når det i bemærkningerne står, at der ikke er økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Nedenfor er anført eksempler på administrative opgaver og direkte omkostninger, som således forventes dækket af anlægsmyndigheden.

Det fremgår ikke eksplicit af bemærkningerne, hvor stor udgiften er til dækning af disse omkostninger.



Administrative konsekvenser

Ledningsejerne bliver administrativt berørt af ledningsomlægninger i stor grad.

Ledningsomlægninger medfører f.eks. arbejdsopgaver som:

- ændring af tegninger (for alle omlagte ledninger)
- forhandling med grundejere, hvor ledningerne ikke omlægges til offentligt areal, herunder banearbejdet
- udarbejdelse af nye deklARATIONER/lodsejerftaler
- forhandling om udførelse af gravearbejde
- omkoblinger i nettet i forbindelse med omlægningerne
- anbringelseserstatning mv. i forbindelse med anbringelse af kabler
- anmeldelse af deklARATIONER til tinglysning
- betaling af tinglysningsafgift, herunder bogføringsopgave.

Dansk Energi står gerne til rådighed med uddybning af ovenstående.

Med venlig hilsen
Dansk Energi



Helle Birte Jensen



Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

22. januar 2010
J.nr. 2206/1196-0001
Ref. LWE
Forsyningsområdet

Side 1/1

Udkast til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

Trafikstyrelsen har med brev af 22. december sendt ovennævnte forslag i høring hos en række parter.

Energistyrelsen skal beklage at ejerne af transmissionsledningerne for elektricitet og naturgas, Energinet.dk, som vil blive berørt af forslaget, ikke er blevet omfattet af denne høring. Energistyrelsen skal endvidere bemærke, at Energistyrelsen går ud fra, at Energinet.dk holdes skadesfri i forhold til de ændringer, lovforslaget medfører for transmissionsledningerne for el og gas. Energistyrelsen skal endelig henlede opmærksomheden på breve af 22. januar 2010 fra Energinet.dk.

Med venlig hilsen



Thomas Bastholm Bille
Kontorchef

TS Morten Haagensen

Fra: Mogens Ginnerup-Nielsen [MGN@kolonihave.dk]
Sendt: 22. januar 2010 15:39
Til: TS Info
Cc: TS Morten Haagensen; ole.michel@mail.dk; Preben Jacobsen
Emne: Anlægslov København-Ringsted banen
docId: <http://147.29.149.96/trmkoncp/DOK987798>
SJ: -1

Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen har i e-mail af 22. December 2009 anmodet om Kolonihaveforbundet for Danmarks bemærkninger til Udkast til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg.

Det af lovforslaget omhandlede anlægsprojekt har været behandlet i en arbejdsgruppe under ledelse af Trafikministeriet og med deltagelse af repræsentanter fra de berørte haveforeninger samt Kolonihaveforbundet.

Gennemførelse af projektet vil nødvendiggøre flytning af et betydeligt antal koloni- og nyttehave. De specifikke spørgsmål relateret til flytningen af disse haver, herunder erstatningsspørgsmålet, har været behandlet i den nævnte arbejdsgruppe, jfr. gruppens afsluttende rapport. Der har i arbejdsgruppen været enighed om, at udmåling af erstatning for huse, der ikke kunne flyttes, burde baseres på Forbundets vurderingsregler. Der har endvidere været enighed om, at der ved flytning af huse til ny lokalitet var grundlag for betaling af en ulempegodtgørelse som supplement til udgifterne til selve flytningen og genopstilling af husene. Kolonihaveforbundet henviser med hensyn til de nævnte spørgsmål i det hele til de synspunkter, som Forbundet har fremsat under gruppens drøftelser.

Kolonihaveforbundet har i forbindelse med arbejdsgruppens arbejde både over for Transportministeren og Trafikstyrelsen gentagne gange påpeget det meget store støjproblem, som er forbundet med den projekterede jernbanetrafik forbi havebyerne i Brøndby. Et problem der ikke kan elimineres, men dog reduceres væsentligt med en forholdsvis enkel støjafskærmning på en strækning af 1000 – 2000 meter

Der projekteres med en døgntrafik svarende til 96 gods- og højhastighedstog, hvoraf omkring halvdelen vil være godstog. Støjproblemet vil, hvis der ikke er vilje til at løse det, komme til at berøre tusindvis af mennesker dag og nat i sommerhalvåret, hvor haveforeningerne bebos. Og det vil kunne gøre dagligdagen til et støjhelvede for de mange kolonister, hvis huse ligger inden for få meters afstand af højhastighedssporene.

Nybygningsløsningen vil utvivlsomt betyde en mindre støjbelastning langs den eksisterende bane, men altså samtidig medføre væsentlige støjgener for de boliger, der ligger langs med den nye bane. Vi finder det i den forbindelse værd at fremhæve, at man i projektbeskrivelsen opererer med en absolut støjgrænse på 85 db, og at Trafikstyrelsen i sin vejledning "jernbaner og støj" oplyser, at støjen fra et persontog med 180 km/t er 90 db på 25 meters afstand – kun en anelse mindre end støjen fra et startende propelfly. Højhastighedstogene vil imidlertid ikke passere Brøndbyhaverne med 180 km/t, men med 200 km/t – på sigt 250 km/t.

Kolonihaveforbundet er opmærksom på, at Miljøministeriet har hævet støjgrænsen for kolonihavehuse til 64dB. Vi finder det imidlertid helt ubegrundet, at der for kolonihaver opereres med så høj en støjgrænse, som er beregnet for tungt, isoleret byggeri, og som ligger væsentligt højere end de 59dB, der for eksempel gælder for sommerhuse.

Kolonihavehuse bebos typisk hele sommerhalvåret og betragtes i øvrigt som rekreative arealer. Hvorfor skal der gælde en ringere beskyttelse mod støj for beboere af kolonihavehuse end for andre ?

Med venlig hilsen

Preben Jacobsen
Formand
Kolonihaveforbundet for Danmark

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

Sendt pr mail til info@trafikstyrelsen.dk og
mnh@trafikstyrelsen.dk



Dato: 21. januar 2010
Sagsnr.:
J. nr.:
Vor ref.: SRH

Høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om registrering af ledningsejere

Trafikstyrelsen har ved brev af 22. december fremsendt ovennævnte lovudkast i høring til Dansk Ledningsejerforum.

Dansk Ledningsejerforum har følgende bemærkninger til lovudkastet:

Det fremgår af lovforslaget, at det forventes, at udgiften til omlægning af ledninger der ligger på gæsteprincip vil være 195 millioner kr., og at udgiften i vid udstrækning forudsættes betalt af ledningsejerne i overensstemmelse med Højesterets dom af 22. september 2009.

Derudover er det anført i bemærkningerne til lovforslaget ikke medfører økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det bør fremgå af den skematiske fremstilling af de økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet, at de skønnede 195 millioner kr. pålægges erhvervslivet.

Dansk Ledningsejerforum finder anledning til at fremhæve, at lovbemærkningerne ikke redegør for, hvordan lovgiver har tænkt sig at iagttage de hensyn som fremgår af Østre Landsrets dom af 29. juni 2007 i sagen om Metro-udvidelsen, hvorefter anlægsmyndigheden skal arbejde på at reducere omkostningerne til ledningsflytninger til et minimum.

Dansk Ledningsejerforum skal i øvrigt understrege, at en stor del af de ledninger, som er placeret i andet end veje ikke automatisk bliver omfattet af det ulovbestemte gæsteprincip, idet ledningerne i vidt omfang er anbragt efter aftale og mod betaling til de private lodsejere. Ovennævnte højesteretsdom slår fast, at det ulovbestemte gæsteprincip finder anvendelse på ledninger, som er placeret uden vederlag til lodsejer.

Endelig bør det fremgå af lovbemærkningerne, at lovforslaget og de deraf følgende forventede ledningsflytninger vil få betydelige administrative konsekvenser for erhvervslivet. Ledningsejerne vil bl.a. være nødsaget til at udarbejde nye tegninger over ledninger, ligesom led-

ningsejerne vil skulle løfte en stor administrativ opgave ved tinglysning af omlagte ledninger, som bliver placeret på private arealer.

Med venlig hilsen



Dansk Ledningsejerforum
Sabina Raiani Hansen



Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg

Trafikstyrelsen har ved mail af 22. december 2009 anmodet om DSB's eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg.

DSB har ingen bemærkninger til det fremsendte udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

Mikkel Gram Colding
Specialkonsulent

**Koncern-
sekretariatet**

22. januar 2010

DSB
Koncern-sekretariatet
Sølvgade 40
DK-1349 København K

Direkte 24 68 42 44
Fax 33 54 47 51
migrpe@dsb.dk
www.dsb.dk

Afsender Mikkel Gram Colding
Deres dato 22.12.2009
Journalnr. 1b 011.000

Trafikstyrelsen
mnh@trafikstyrelsen.dk
info@trafikstyrelsen.dk

DONG Energy A/S
Kraftværksvej 53
7000 Fredericia

Tlf 99 55 11 11
Fax 99 55 00 01

www.dongenergy.dk
Cvr-nr. 36 21 37 28

22. januar 2010

DONG Energy's hørings svar vedr. udkast til lovforslag om- kring af en jernbanestrækning (Kbh.-Ringsted over Køge)

Trafikstyrelsen har ved brev af 22. december 2009 sendt ovennævnte udkast til lovforslag i høring. DONG Energy takker for muligheden for at kommentere forslaget.

Vores ref. JONST
Dok. ansvarlig JONST

jonst@dongenergy.dk
Tlf 99 55 20 45

Udkastet til lovforslag nævner intet om betalingsspørgsmålet vedrørende ledningsomlægninger, men af bemærkningerne kan man på s. 14 læse, at udgiften til omlægning af ledninger, der ligger på gæsteprincip, skønnes at være 195 mio. kr. Dette beløb forudsættes i vid udstrækning betalt af ledningsejerne i overensstemmelse med Højesterets dom af 22. september 2009 (MR3-dommen).

Hvad der helt præcist menes med henvisningen til MR3-dommen fremgår ikke tydeligt, hvorfor Trafikstyrelsen opfordres til at tilkendegive meningen hermed. For så vidt angår anlægsfordyrende arbejder, bør der henvises til Landsrettens dom i samme sag, som er udtryk for gældende ret.

Det er ikke entydigt, om Trafikstyrelsen i sit skøn på 195 mio. kr. alene har medtaget omkostninger til omlægning af ledninger, som ligger på gæsteprincip.

For fuldstændighedens skyld bør det anføres, hvorledes Trafikstyrelsen er nået frem til estimatet på 195 mio. kr. og i forlængelse heraf bør det bemærkes, at ledninger, som er placeret i henhold til aftale/deklaration, ikke er omfattet af gæsteprincipet, hvorfor anlægsmyndigheden skal betale for omlægning af sådanne ledninger. Ligeledes bør det anføres, at anlægsmyndigheden skal betale for omlægning af udendørsbelysning.

Trafikstyrelsen bør i anlægsloven træffe bestemmelse om, at anlægsmyndigheden skal dække en andel af ledningsejernes samlede omkostninger til flytning af ledninger, som ligger på gæsteprincip.

Herved får anlægsmyndigheden et incitament til at projekttere under størst mulig hensyntagen til eksisterende ledninger, således at omkostningerne til ledningsomlægninger minimeres mest muligt.

Der opnås endvidere en større balance mellem skatteborgerne og elkunderne. Der tænkes her på, at elkunderne ikke får nævneværdig nytte af ledningsomlægninger, hvorimod skatteborgerne får gavn af forbedringerne i den kollektive trafik, hvorfor det er rimeligt at skatteborgerne betaler en forholdsmæssigt større andel af de reelle anlægsomkostninger.

Afslutningsvis bemærkes, at jernbanestrækningen medfører omkostninger til ledningsomlægninger for ledningsejerne, hvorfor denne negative økonomiske konsekvens bør indarbejdes i det sammenfattende skema, som findes på s. 31 i bemærkningerne. Dette vil forbedre lovgivernes beslutningsgrundlag.

Ovenstående bemærkninger forstås også konsistent med andre berørte ledningsejeres vurdering af udkastet.

Med venlig hilsen
DONG Energy

Jonny Trapp Steffensen
Konsulent

NOAH-TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv
DK-2200 København N
Tlf.: 3536 1212
e-mail: noahtrafik@noah.dk
www.noah.dk/trafik

22. januar 2010

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

Ny jernbane Ny Ellebjerg-Ringsted. Høringssvar

Idet vi henviser til Trafikstyrelsens skrivelse af 22. december 2009, nr. T 102-000008, skal vi tillade os at fremkomme med et høringssvar.

Vi er *meget* tilfreds med, at det endelige valg faldt på nybygningsløsningen og har egentlig kun en enkelt væsentlig indvending. Det drejer sig om den foreslåede "grundløsning" i Hvidovre, som i henhold til bemærkningerne til lovforslaget stk. 3.1., afsnit 3, indebærer, at den nye jernbane fra omkring Harrestrup Å føres i tunnel under Vigerslev Allé og en del af Allingvej. Herefter anlægges den i "trug" til en underføring ved Avedøre Havnevej.

Netop denne ruteføring har bl.a. Hvidovre Kommune angrebet for at medføre for store indgreb i bl.a. bebyggelsen "Thorvaldsminde", hvor gavlene i tre blokke med lejligheder skal nedrives på grund af vibrationer fra tog. Man peger i stedet på, at to af de seks vejbaner på motorvejen uden væsentlige ulemper for biltrafikken (der hovedsageligt kommer fra eller fortsætter ad den firesporede Folehaven) kan inddrages. Trafiktallene for den aktuelle del af Holbækmotorvejen, jf. Vejdirektoratets opgørelse i transportministerens svar af 14. april 2009, j.nr. 004-u18*967, på Trafikudvalgets spørgsmål nr. 598, synes at bekræfte dette. Der bliver herved plads til en overdækket jernbane på det således ledigblevne areal, og banen får større afstand til den ømfindtlige bebyggelse.

Vi er helt klar over, at Vejdirektoratet (ikke uventet) har afslået denne løsning, bl.a. fordi den udelukker en fremtidig udvidelse, og af samme årsag har Trafikstyrelsen opgivet forslaget uden at have foretaget egentlige undersøgelser heraf. Man henviser dog til manglende tid og ressourcer, og vi vil tillade os at betvivle behovet for udvidelse netop dér, idet der må være grænser for, hvor mange biler byen kan "opsuge".

Umiddelbart forekommer det os, at det alternative forslag vil være billigere at anlægge end "grundløsningen", først og fremmest fordi man undgår en 500 m lang tunnel. Dernæst undgår man hævnning af Vigerslev Allé og ledningsomlægninger ved Hvidovrevej samt flytning af vejvæsenets pumpestation der. Endelig undgås ekspropriationsudgifter og de ulykkelige følger for beboerne.

Vi vil derfor foreslå, at der foretages konsekvensberegninger af *begge* løsningsforslag, inden der træffes endelig beslutning.

En begrænsning af biltrafikken til København er noget som stort set alle beboere ønsker. Københavns Kommune har også klart udtalt, at de ikke ønsker indfaldsvejene udbygget men i stedet vil man have indført en eller flere betalingsringe.

Regeringen har selv fået lavet en analyse af effekten af betalingsringe. Tabellen nedenfor viser de markante reduktioner, der kan opnås selv med takster, der er langt under dem i London. Vi mener at taksten skal være højere end i analysen, men selv med de nævnte beløb vil al trængsel på vejene i Storkøbenhavn stort set forsvinde og folk vil blive stimuleret til at bruge den kollektive trafik – herunder den nye bane.

Hele rapporten, der er udført af Tetraplan kan se ses her:
<http://www.baeredygtigtrafik.dk/tr%C3%A6ngselsrapport.pdf>

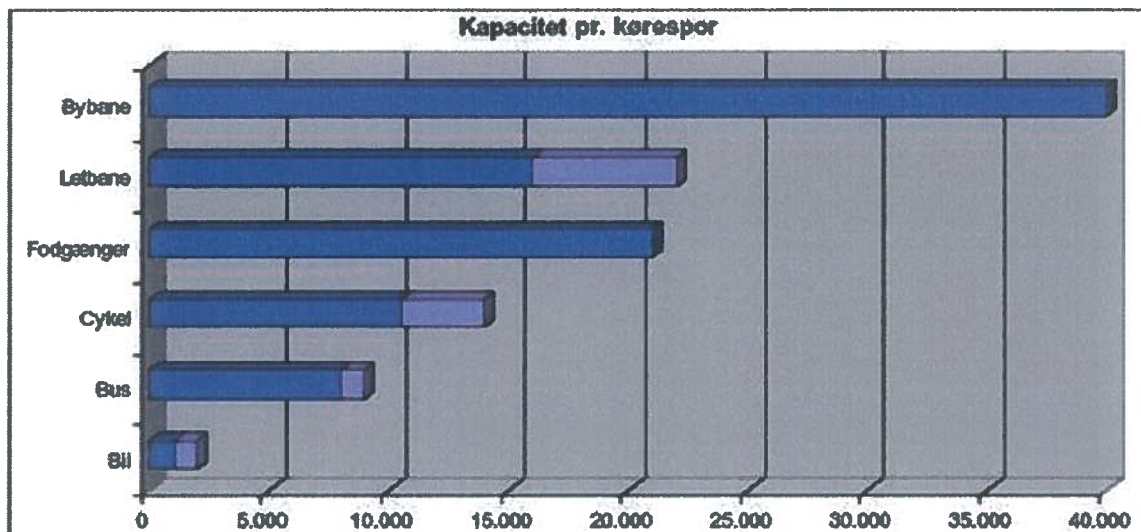
Selvom man kun regner med, at det skal koste 10 kr. at køre over en betalingsring i myldretiden og 5 kr. udenfor når man frem til meget store reduktioner af trafikken på indfaldsvejene. Ifølge analysen vil trafikken i myldretiden ved 3 ringe på indfaldsvejene f.eks. kunne reduceres med 38 % ved ring 2, 33% ved M3 og 33% ved ring 4. Det er regnet på forskellige modeller jfr. tabellen nedenfor.

Tabel 4 Pct.vise ændring i antal af passager over de forskellige ringe				
Pctvise ændring i køretøjspassager	3 ringe, fasttakst	2 ringe, fasttakst	3 ringe, var.takst	2 ringe, var.takst
Periode Tusinde køretøjer der krydser Ring 2				
Morgenmyldretid (7-9)	-38%	-35%	-42%	-39%
Udenfor myldretid (9-15)	-29%	-27%	-32%	-29%
Eftermiddagsmyldretid (15-18)	-42%	-39%	-47%	-44%
Hverdagsdøgn	-27%	-25%	-30%	-28%
Periode Tusinde køretøjer der krydser M3				
Morgenmyldretid (7-9)	-33%	-27%	-32%	-22%
Udenfor myldretid (9-15)	-24%	-20%	-23%	-18%
Eftermiddagsmyldretid (15-18)	-39%	-33%	-38%	-27%
Hverdagsdøgn	-24%	-20%	-23%	-17%
Periode Tusinde køretøjer der krydser Ring 4				
Morgenmyldretid (7-9)	-33%	-9%	-27%	-7%
Udenfor myldretid (9-15)	-25%	-6%	-20%	-5%
Eftermiddagsmyldretid (15-18)	-38%	-11%	-32%	-9%
Hverdagsdøgn	-24%	-6%	-20%	-5%

Det er åbenbart, at der allerede nu er al for stor kapacitet på de store veje, der fører til Centrankommunerne. Det er ikke ønskværdigt med al den biltrafik med normalt kun én person i hver bil. At udlægge arealer til endnu større indfaldsveje er miljømæssigt helt urimeligt. Tværtimod kan vejarealer inddrages til langt mere effektiv udnyttelse ved at bruge dem til kollektive transportmidler. Dette illustreres på fornem vis af denne tabel fra Europa Kommissionen.

3.5 Arealbehov

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af *Figur 12*, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



Figur 12 Arealbehov for forskellige transportløsninger¹⁸.

¹⁸ Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

Med venlig hilsen

Ivan Lund Pedersen

Trafikstyrelsen
mnh@trafikstyrelsen.dk
info@trafikstyrelsen.dk

SEAS-NVE hørings svar vedr. udkast til lovforslag om- kring af en jernbanestrækning (Kbh.-Ringsted over Køge)

Trafikstyrelsen har ved brev af 22. december 2009 sendt ovennævnte udkast til lovforslag i høring. SEAS-NVE takker for muligheden for at kommentere forslaget.

Udkastet til lovforslag nævner intet om betalingspørgsmålet vedrørende ledningsomlægninger, men af bemærkningerne kan man på s. 14 læse, at udgiften til omlægning af ledninger, der ligger på gæsteprincip, skønnes at være 195 mio. kr. Dette beløb forudsættes i vid udstrækning betalt af ledningsejerne i overensstemmelse med Højesterets dom af 22. september 2009 (MR3-dommen).

Hvad der helt præcist menes med henvisningen til MR3-dommen fremgår ikke tydeligt, hvorfor Trafikstyrelsen opfordres til at tilkende-give meningen hermed. For så vidt angår anlægsfordyrende arbejder, bør der henvises til Landsrettens dom i samme sag, som er udtryk for gældende ret.

Det er ikke entydigt, om Trafikstyrelsen i sit skøn på 195 mio. kr. ale-ne har medtaget omkostninger til omlægning af ledninger, som ligger på gæsteprincip.

For fuldstændighedens skyld bør det anføres, hvorledes Trafikstyrel-sen er nået frem til estimatet på 195 mio. kr. og i forlængelse heraf bør det bemærkes, at ledninger, som er placeret i henhold til afta-le/deklaration, ikke er omfattet af gæsteprincipet, hvorfor anlægs-myndigheden skal betale for omlægning af sådanne ledninger. Ligele-des bør det anføres, at anlægsmyndigheden skal betale for omlægning af udendørsbelysning.

Trafikstyrelsen bør i anlægsloven træffe bestemmelse om, at anlægs-myndigheden skal dække en andel af ledningsejernes samlede om-kostninger til flytning af ledninger, som ligger på gæsteprincip. Herved får anlægsmyndigheden et incitament til at projektere under størst mulig hensyntagen til eksisterende ledninger, således at om-kostningerne til ledningsomlægninger minimeres mest muligt.

25. januar 2010

SEAS-NVE Holding A/S
Slagterivej 25
4690 Haslev
CVR: 25 78 44 13

Telefon 70 29 29 00
Fax 70 29 29 11
www.seas-nve.dk
mail@seas-nve.dk

Thomas Koch Asmussen
Direkte: 70 29 24 20
tka@seas-nve.dk

Der opnås endvidere en større balance mellem skatteborgerne og elkunderne. Der tænkes her på, at elkunderne ikke får nævneværdig nytte af ledningsomlægninger, hvorimod skatteborgerne får gavn af forbedringerne i den kollektive trafik, hvorfor det er rimeligt at skatteborgerne betaler en forholdsmæssigt større andel af de reelle anlægsomkostninger.

Afslutningsvis bemærkes, at jernbanestrækningen medfører omkostninger til ledningsomlægninger for ledningsejerne, hvorfor denne negative økonomiske konsekvens bør indarbejdes i det sammenfattende skema, som findes på s. 31 i bemærkningerne. Dette vil forbedre lovgivernes beslutningsgrundlag.

Ovenstående bemærkninger forstås også konsistent med andre berørte ledningsejeres vurdering af udkastet.

Med venlig hilsen

SEAS-NVE Holding A/S
Thomas Koch Asmussen
Teamleder

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K.

info@trafikstyrelsen.dk
mnh@trafikstyrelsen.dk

Tonne Kjærsvvej 65
7000 Fredericia
Tel. +45 70 10 22 44
Fax +45 76 24 51 80

info@energinet.dk
www.energinet.dk
cvr-nr. 28 98 06 71

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

Anlæg af ovennævnte nye jernbanestrækning vil berøre en del af transmissionssystemet for el, transmissionsystemet ejes af Energinet.dk.

25. januar 2010
JAS/JAS

I forbindelse med forprojekteringen har Energinet.dk haft møder med dels ATKINS og dels COWI, der på vegne af Trafikstyrelsen har forestået dette arbejde.

Energinet.dk har udarbejdet prisoverslag på omlægning af transmissionsledningen i de områder hvor ledningen vil blive berørt af anlæg af jernbanestrækningen.

Vi har ved udarbejdelsen af prisoverslagene, betinget os at udgiften til omlægningerne af transmissionsledningen dækkes af bygherren for jernbaneanlægget - Trafikstyrelsen, hvilket stadig er vores udgangspunkt.

Vi er bekendt med Højesterets dom af 22. september 2009 (sag 280/2008), men er af den opfattelse at resultatet af denne dom ikke umiddelbart kan overføres til relationen mellem transmissionsledningen og den planlagte jernbanestrækning. I konsekvens heraf anser Energinet.dk omkostningerne til omlægning af transmissionsledningen for ikke at være indeholdt i de omkostninger, der er nævnt i lovforslaget på side 14 under pkt. 4.

Energinet.dk ejer udover transmissionsledninger for el også tilsvarende for naturgas.

Der vil blive fremsendt særskilt svar der angår naturgas transmissionsledningerne ejet af Energinet.dk.

Med venlig hilsen



Jacob Schönberg
Direkte +45 76 22 46 38
jas@energinet.dk

Kopi : Energistyrelsen, Forsyning og vedvarende Energi, Amaliegade 44,
 1256 København
 Att. Lise Weis



KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen
Teknik- og Miljøforvaltningen

MODTAGET

25 JAN. 2010

FØLGESKRIVELSE

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

TRAFIKSTYRELSEN

21-01-2010

Sagsnr.
2010-4634

Dokumentnr.
2010-53091

SCANNET
Dok 987863

Københavns Kommunes høringssvar på København - Ringsted

Københavns Kommune har modtaget Trafikstyrelsens forslag til anlægslov for København-Ringsted.

Kommunen har umiddelbart følgende kommentarer til lovforslaget:

Jernbanen bør:

- placeres dybere gennem de tætbefolkede områder
- overdækkes gennem Vigerslevparken
- vibrationsdæmpes under Finnebyen
- anlægges så den ikke krydser i niveau ved Ny Ellebjerg Station

Endvidere bør anlægsmyndigheden:

- pålægges at færdiggøre arbejdsområdet langs Kulbanevej, og re-etablere de rekreative anlæg, der fjernes i forbindelse med anlægsarbejderne

De enkelte kommentarer er uddybet i vedlagte høringssvar.

Da kommunen ikke kan nå at behandle høringssvaret i Borgerrepræsentationen, inden udløbet på høringsfristen, sendes høringssvaret med forbehold for politisk godkendelse.

Borgerrepræsentationen behandler høringssvaret d. 11. marts. Herefter sendes det politisk godkendte høringssvar til Trafikstyrelsen.

Med venlig hilsen



Frank Jensen
Overborgmester



Bo Asmus Kjeldgaard
Teknik- og Miljøborgmester



Til Trafikstyrelsen

08-01-2010

Sagsnr.
2010-4634

Høringssvar fra Københavns Kommune på forslag til anlægslov for København-Ringsted

Dokumentnr.
2010-17616

Københavns Kommune har modtaget Trafikstyrelsens forslag til "Lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge".

På grund af den korte høringsfrist kan Københavns Kommune ikke nå at behandle høringssvaret inden 22. januar 2010. Høringssvaret sendes derfor med forbehold for efterfølgende politisk godkendelse.

Københavns Kommune støtter den valgte løsning fordi den giver det største løft af både den regionale, nationale og internationale passagertrafik. Derudover giver den tilstrækkelig kapacitet til den forventede vækst i godstrafikken, der forventes i forbindelse med åbningen af Femern-forbindelsen.

Indholdet af kommunens høringssvar på "Miljøreddegørelsen for København-Ringsted" er stadig gældende (høringssvaret er vedlagt som bilag), men forslaget til anlægslov giver anledning til følgende supplerende bemærkninger.

Jernbanen bør:

- placeres dybere gennem de tætbefolkede områder
- overdækkes gennem Vigerslevparken
- vibrationsdæmpes under Finnebyen
- anlægges så den ikke krydser i niveau ved Ny Ellebjerg Station

Endvidere bør anlægsmyndigheden:

- pålægges at færdiggøre arbejdsområdet langs Kulbanevej, og re-etablere de rekreative anlæg, der fjernes i forbindelse med anlægsarbejderne

Kommentarerne uddybes i det følgende:

Jernbanen bør placeres dybere gennem de tætbefolkede områder Borgerrepræsentationen besluttede d. 1. juni 2006, at København Kommune ønsker, at den nye banestrækning "...enten bliver nedgravet og overdækket eller bygges i form af en boret tunnel".

Borgerrepræsentationens beslutning skal ses i lyset af, at området ved Kulbanevej/Vigerslevparken er det tættest befolkede område som den nye bane passerer. Når det samtidig tages i betragtning, at banen skal betjene både godstog og højhastighedstog, der begge hører blandt de

mest støjende togtyper, så bør det give anledning til at generne fra banen minimeres.

Det er derfor positivt, at lovforslaget indeholder en delvis overdækning af jernbanen langs Kulbanevej.

Kommunen vil også gerne kvittere for de 10 mio. kr., der er afsat til etablering af rekreative anlæg som erstatning for de anlæg, der fjernes i forbindelse med anlægsarbejderne.

Den fremlagte løsning lever dog ikke op til kommunens krav om, at tunnelen placeres så dybt, at det bliver muligt at reetablere det omkringliggende terræn i samme niveau som i dag. I stedet hæves området med op til 2-3 meter. Det reducerer muligheden for at anvende det grønne område rekreativt, og giver barriereeffekt.

Jernbanen bør overdækkes gennem Vigerslevparken
I lovforslaget føres banen gennem Vigerslevparken i en åben grav.

Det mindsker den rekreative værdi af parken markant, og øger støjbelastningen i et tætbeboet område, som i forvejen er påvirket af flere større veje (bl.a. Holbækmotorvejen).

En yderligere sænkning og overdækning af jernbanen gennem parken vil derudover mindske behovet for at hæve Vigerslevvej og reducere de støjmæssige, og æstetiske effekter, som dette giver.

Jernbanen bør derfor sænkes yderligere og overdækkes gennem parken.

Jernbanen bør vibrationsdæmpes under Finnebyen
Finnebyen, der er kategoriseret som bevaringsværdige bygninger samt som et bevaringsværdigt kulturmiljø, står i den projekterede løsning foran delvis nedrivning, idet 7 af 14 huse eksproprieres, idet vibrationsbelastningen på jernbanen overstiger den vejledende grænseværdi for vibrationer. Af beslutningsnotatet, fra møde mellem Københavns Kommune og Trafikstyrelsen, 7. december 2009 fremgår, at dette kan undgås ved at anlægge en vibrations-dæmpende fjederkonstruktion i jernbanen til en pris på ca. 7 mio. kr.

Idet udgiften er så beskeden i forhold til projektets anlægsramme anser vi det for indlysende, at denne vibrationsdæmpning kan og bør indarbejdes i det samlede projekt inden for anlægsrammen. Nedrivning af halvdelen af bebyggelsen vil ødelægge det bevaringsværdige kulturmiljø og det særegne boligmiljø med en stor social sammenhængskraft, som eksisterer i bebyggelsen.

Jernbanen bør anlægges så den ikke krydser i niveau ved Ny Ellebjerg Station

Det fremgår ikke af lovforslaget, hvorledes banen på strækningen nord for Grønttorvsområdet skal krydse øvrige baner - nuværende og fremtidige. I Københavns Kommunes ovennævnte høringssvar blev det betonet, at krydsninger bør være niveaufrie og udformes som fly- under af hensyn til de tilgrænsende områder.

Dette synspunkt er fortsat magtpåliggende for København.

Anlægsmyndigheden bør pålægges at færdiggøre arbejdsområdet langs Kulbanevej, og re-etablere de rekreative anlæg

I bemærkningerne til lovforslaget er der under punkt 8.2.

"Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen" redegjort for jernbaneanlæggets delvise nedgravning og overdækning på Kulbanevej (punkt 8.2.3.1). Det fremgår, at anlægsmyndigheden gennemfører overdækningen og en terrænregulering, der mindsker barriereeffekten, mens genindretningen af overfladen til rekreative formål tænkes overladt til kommunen, der skal finansiere dette anlægsarbejde af en evt. ekspropriationserstatning.

Københavns Kommune finder det uheldigt, at anlægsmyndigheden ikke pålægges at færdiggøre overfladen og etablere de rekreative anlæg, idet der herved opstår risiko for, at der i færdiggørelsen af jernbaneanlægget ikke er tilstrækkelig fokus på, at det skal danne grundlag for en efterfølgende entrepris. Endvidere finder kommunen det ikke sandsynliggjort, at omkostningen til etablering af det rekreative anlæg kan afholdes inden for den af ekspropriationskommissionen til sin tid fastsatte erstatning. Kommunen finder derfor, at anlægsmyndigheden skal pålægges at forstå færdiganlæg af overfladen på Kulbanevej.

Københavns Kommune står selvfølgelig til rådighed såfremt dele af ovennævnte høringssvar giver behov for en uddybning.



11-11-2008

Sagsnr.
2008-26862

Dokumentnr.
2008-518973

Høringssvar på "Miljøreddegørelse for København-Ringsted"

Københavns Kommune har modtaget Trafikstyrelsens "Miljøreddegørelse for København-Ringsted".

Miljøreddegørelsen behandler både den såkaldte 5. sporløsning, der kører via Roskilde, og nybygningsløsningen, som kører via Køge.

Førstnævnte har kun begrænsede konsekvenser for det lokale miljø i Københavns Kommune. Høringssvaret vil derfor primært forholde sig til nybygningsløsningen.

Københavns Kommune støtter nybygningsløsningen fordi den giver det største løft af både den regionale, nationale og internationale passagertrafik. Derudover giver den tilstrækkelig kapacitet til den forventede vækst i godstrafikken, der forventes i forbindelse med åbningen af Femern-forbindelsen.

Borgerrepræsentationen besluttede d. 1. juni 2006, at København Kommune ønsker, at den nye banestrækning "*...enten bliver nedgravet og overdækket eller bygges i form af en boret tunnel*".

I Trafikstyrelsens grundløsning er banen hverken anlagt som boret tunnel eller overdækket. I stedet anlægges den på en dæmning, og i en åben banegrav. Denne løsning er fuldstændig uacceptabel for Københavns Kommune.

Udover grundløsningen indeholder Miljøreddegørelsen også en alternativ løsning, hvor banen delvist er gravet ned og overdækket. Problemet med denne løsning er, at der er tale om en højtliggende tunnel, som har en overkant på 2-3 meter over det omkringliggende areal, og derfor vil optræde som en lang jordvold gennem området. Gennem Vigerslevparken er banen ikke overdækket, men løber i en åben banegrav. Løsningen er følgelig heller ikke acceptabel for Københavns Kommune og bør bearbejdes betydeligt før endelig vedtagelse.

Københavns Kommune ønsker generelt at fremhæve følgende forhold:

- Begge løsninger gennemskærer rekreative områder i et tæt bebygget, og socialt belastet, område. I den sammenhæng er grundløsningen, der indeholder både dæmning og åben banegrav, fuldstændigt uacceptabel for Københavns Kommune.
- Der er risiko for øget støjbelastning i området. Støjen vil både komme fra den gennemkørende togtrafik, men også fra

Kulbane- og Vigerslevvej, der hæves flere meter, hvorved støjen spredtes over et større område.

- Både nybygningens grund- og alternative løsning indeholder to krydsninger af spor i niveau. Det reducerer jernbanens funktionalitet, og øger risikoen for forsinkelser i togtrafikken.

Københavns Kommune ønsker en løsning, hvor banen anlægges som en boret tunnel, eller en løsning der tager udgangspunkt i miljøreddegørelsens alternative linieføring, men med følgende ændringer:

- Umiddelbart efter banens afgrening fra ringbanen bør den nye bane dykke med 12 – 14 promille, og ikke med de ca. 8 promille der er forudsat i det nuværende forslag. Det vil betyde, at:
 - Retortvej ikke skal hæves nær så meget som i den nuværende løsning. Derved sikres bedre adgangsveje til bl.a. Grønttorvet.
 - Tunnellen kan graves længere ned, således, at overkanten af terræn på det grønne hæves mindre end i den nuværende løsning
- Trafikstyrelsen skal sikre, at de grønne områder ved Kulbanevej, efter anlæg af tunnellen, bearbejdes terrænmæssigt, så de kan anvendes rekreativt af områdets beboere.
- Banetunnellen skal placeres så dybt som muligt ved krydsningen af Vigerslevvej og Vigerslevparken. I den forbindelse bør Trafikstyrelsen undersøge muligheden for at omlægge bl.a. kloakledninger, der blokerer for en dybereliggende banetunnel. Det vil betyde, at:
 - Hævningen af Vigerslevvej, og de deraf følgende støj-, indblik- og skyggegener, kan reduceres
 - Vigerslevparken fortsat kan benyttes til rekreative formål.
- Banens krydsninger bør være niveaufrie. Af hensyn til de omkringliggende boliger, samt udviklingsområdet ved Grønttorvet, bør krydsningerne laves som fly-under.

I det følgende gives først en række generelle bemærkninger til Miljøreddegørelsen. Herefter gennemgås 5. spors løsningen. nybygningsløsningens grundløsning og efterfølgende nybygningsløsningens alternative løsning: Tunnel ved Kulbanevej.

Generelle bemærkninger

Der mangler gode illustrationer af de valgte løsningers indvirkning på lokalområderne, der kan anskueliggøre effekten af den nye bane. Der mangler endvidere en belysning af de landskabelige og byrumsmæssige kvaliteter, der ødelægges eller opnås i området.

Derudover skal det bemærkes, at tegningsmaterialet i Miljøredegørelsen har en karakter, der gør det meget vanskeligt at vurdere konsekvenserne for de veje og stier, der bliver påvirket af de forskellige forslag.

Københavns Kommune skal derfor anmode om, at kommunen, på et tidligt tidspunkt, inddrages i de detaljerede overvejelser om den konkrete udformning af det endelige anlæg.

Da der er tale om et statsligt infrastrukturprojekt, med landsdækkende effekt, forventer kommunen, at alle omkostninger til miljømæssige forbedringer, og omlægninger af færdselsarealer, afholdes af staten.

Udbygningsløsningen - 5. spor

Overordnet set påvirker 5. spor-løsningen kun omgivelserne støj- og vibrationsmæssigt.

Der bør i den forbindelse tages hensyn til bebyggelserne på F.L. Smidth grunden, og den fremtidige bebyggelse nord for Torveporten og på Grønttorvsgrunden.

Udbygningsløsningen medfører ikke ændringer i forhold til vej- og stiforhold i området omkring anlægget.

For at forbedre adgangen til de kollektive transportmidler anbefales det, at der i forbindelse med en eventuel gennemførelse indarbejdes en stibro fra Grønttorvsgrunden til Vigerslev Station.

Nybygning - grundløsningen

Bro over Retortvej, dæmning ad Kulbanevej, i afgravning gennem Finnebyen, under terræn ved Vigerslev Allé, der dog hæves 3,5 m og i afgravning gennem Vigerslevparken.

Overordnet set er grundløsningen som sagt fuldstændigt uacceptabel byplan- og miljømæssigt, og med til at forværre de fysiske forhold for de udsatte områder omkring Kulbanevej. Bydelen skæres over af endnu et stort trafik anlæg, og grønne anlæg mister deres brugsværdi eller fjernes. De følgende konkrete bemærkninger skal ses i dette lys.

Grundløsning - Planmæssige forhold

Størstedelen af det grønne område langs Kulbanevej optages af baneanlægget, spærrer fysisk og visuelt, og medvirker til yderligere opsplitning af lokalområdet. Både i tilfælde af, at projektet udformes efter grundløsningen (5-6 m høj dæmning) eller alternativet (2-3 m høj dæmning), må det sikres, at restarealerne får en landskabelig bearbejdning, således at de vil fremstå som et anvendelige, rekreative områder. Beboerne i de nærmeste boligområder bør inddrages i planlægningen af disse områder.

Det skal bemærkes at der på grund af Kulbanevej-områdets sociale profil er det i foråret 2008 besluttet at udarbejde en helhedsplan med såvel en fysisk som en boligsocial genopretningsindsats.

Stiforbindelsen fra Kulbanevej til Vigerslev Vænge bør bearbejdes under hensyn til kriminalpræventiv og handikapegnet udformning.

Det er også nødvendigt at tage hensyn til eksisterende stiforbindelser mod indkøbsmulighederne og nabosammenhængene nærmere Vigerslevvej. Det drejer sig om:

- en grøn sti mellem Henriksgården og Centerparken.
- en asfalteret sti, der giver stiadgang fra Vigerslev Allé via legepladsen til Vigerslev Vænge (nr 52-58), på tværs af Kulbaneområdet og hen til Hornemans vænge (ved nr 42).

Hvordan disse forbindelser kan løses skal også redegøres for, især ved "grundløsningen". De er af betydning for områdets indre sammenhæng, og for mulighederne at forbedre kontakten imellem naboområderne.

Ca. 2/3 af Finnebyen må re-lokaliseres. Det er af afgørende betydning, at dette foretages med øje for de sociale forhold og muligheder i forhold til bebyggelsens indbyrdes placering. Den foreslåede placering på række tager ikke højde for dette.

Lokalområdet og beboerne bør tages med på råd, og der bør i fællesskab findes den bedste løsning.

Endvidere påvirkes beboerne i husene nærmest Vigerslev Allé af den hævdede vej med øget støj-, skygge- og indbliksgener.

De rumlige forhold ved Vigerslev Station og krydset Vigerslev Allé/Retortvej/Kulbanevej samt restarealerne, der opstår ved terrænbehandling bør beskrives. Det samme gælder arealerne ved Retortvej nr.1 og Frugtmarkedet nr.1, der skal bearbejdes for at sikre helhed i bylandskabet ved stationen. Fremkommelighed for

fodgængere og orientering i stationens nærhed er vigtig for byudviklingen i området

I forbindelse med beskrivelsen af Kulbanevejs fremtidige indretning, er det beskrevet at Københavns Kommune har foreslået, at Kulbanevej spærres mod Vigerslevvej. Københavns Kommune har revideret sit synspunkt og vil anbefale at der ikke sker en spærring.

Grundløsning - Vejoplægninger

Det er ikke klart belyst i Miljøredegørelsen, hvilke konsekvenser der er for de eksisterende vejes udformninger og stigningsforhold, når de enten føres over eller under jernbanen. Det gælder både for grundløsningen, og de alternative løsninger.

Det er Københavns Kommunes politik, at nye udformninger af vejforløb skal tilgodeses tilgængelighed for alle typer af trafik. Derfor bør der i det videre forløb, uafhængigt af valg af linjeføring, udarbejdes projektmateriale for vejene, der bl.a. viser de nye koteforhold, hvor alle typer af trafik er tilgodeset.

Der vil i forbindelse med myndighedsgodkendelse blive stillet krav til tilgængeligheden med udgangspunkt i Vejdirektoratets vejregler.

Vejoplægningerne har særlige konsekvenser for den nordlige del af Grønttorvsgrundens fremtidige bebyggelse, der over en ca. 10 års periode efter 2012, forventes at få 1.000 arbejdspladser og 2.000 boliger.

Området vil blive kraftigt påvirket, fysisk og visuelt af den hævede bane. Det vil således opleves væsentligt mere besværligt og mere utrygt at gå eller cykle fra Grønttorvsgrunden, og den sydlige del af Retortvej, via tunnelen og videre til Vigerslev Allé Station.

Det er et mål, at Grønttorvsområdet så vidt muligt betjenes med kollektiv trafik. For at forbedre adgangen til de kollektive transportmidler anbefales, at der etableres en stibro fra Grønttorvsgrunden til Vigerslev Allé Station. Hvis banen hæves på dette sted, vil stibroen skulle hæves tilsvarende, hvilket fordyrer projektet og forringer komforten.

Det er forudsat, at Grønttorvsområdet ikke kun trafikbetjenes af Gammel Køge Landevej, da kapaciteten her belastes af byudvikling både øst og vest for vejen. Også Retortvej må indgå i vejbetjeningen af Grønttorvsområdet, og der er planlagt flere indkørsler til området herfra. Det vil både af denne grund og på grund af barriereeffekten være yderst uheldigt, hvis Retortvej på strækningen sænkes markant.

Gennemførelse af de forskellige forslag vil betyde, at der i byggeperioden vil blive tale om store påvirkninger af det omgivende vejnet. Enten i form af veje, der skal hæves/sænkes eller i forbindelse med store mængder materiale, der skal transporteres til og fra byggepladserne.

I forbindelse med vejene er det Københavns kommunes holdning, at færdslen skal opretholdes permanent, og der vil kun i korte perioder blive mulighed for helt at spærre veje. Dette gælder specielt for Vigerslevvej der er en del af Ring 2, som er den overordnede ringforbindelse i Københavns Kommune.

Endelig skal det bemærkes, at omkostningerne i forbindelse med ombygning og ændringer af vej- og stiforhold i forbindelse med etablering af den nye baneforbindelse forventes af holdt af Trafikstyrelsen.

Grundløsning – Rekreative forhold

Siden 1983 har boldklubben Rikken FC spillet fodbold på den bane, der er anlagt på det grønne areal langs Kulbanevej. Klubben har omkring 100 medlemmer, hvoraf 2/3 er under 25 år. Medlemmerne rekrutteres primært fra de sociale boligbyggerier Hornemanns Vænge og Vigerslev Vænge.

Området langs Kulbanevej er et af Københavns hårdt belastede kvarterer, og har flere gange været på tale som "områdeløft" og der er som sagt allerede en boligsocial indsats i gang i området. I den sammenhæng betragtes det arbejde, der foregår i Rikken FC som en præventiv indsats. Det var på den baggrund, at Københavns Borgerrepræsentation i 2006 besluttede, at opgradere Rikken FC's faciliteter med henholdsvis en kunstgræsbane og en klubhuspavillon på 80 m².

Både den foreslåede "grundløsning" og "alternative løsning" i høringsmaterialet vil ødelægge fodboldbanerne på det grønne areal langs Kulbanevej. Derfor skal der findes et erstatningsareal til Rikken FC.

Da den geografiske afstand mellem hjem og idrætsfacilitet har afgørende betydning for børns idrætsdeltagelse, vil nedlæggelse af fodboldbanerne på Kulbanevej alt andet lige være et tilbageskridt for arbejdet i Rikken FC – og dermed for en vital del af det boligsociale arbejde i området.

En linjeføring i åben grav gennem Vigerslevparken vil opdele arealet (Lerknolden) i to mindre dele, både fysisk og visuelt. Endvidere vil deres begrænsede størrelse gøre, at de vil være tæt omgivet af trafikstøj. Banestøj til den ene side og bilstøj til den anden. Det vil

forringe den nuværende rekreative værdi væsentligt, og vanskeliggøre fremtidig forbedring af Lerknoldens rekreative funktion som foreslået i udviklingsplanen for Vigerslevparken.

Vigerslevparken er en del af et langt sammenhængende grønt parkbånd rundt om byen, fra Valbyparken i Syd til Utterslev Mose i nord, og en øget koncentration af gennemskærende transportkorridorer ved Lerknolden vil forringe kvaliteten af det sammenhængende parkbånd.

Etablering af en stiforbindelse over banen vil kun i meget begrænset omfang kunne kompensere for den forringelse af Vigerslevparken en åben banegrav vil være.

Grundløsning – Miljø og natur

Støj fra jernbanen

Københavns Kommune ønsker at støjen i så høj grad som mulig dæmpes direkte ved kilden. Støjskærme og facadeisolering som løsning på støjproblemerne bør komme derefter.

Københavns kommune finder det derudover væsentligt, at alle boliger, hvor dette baneprojekt medfører en stigning i støjniveauet, får den nødvendige støjdæmpning, så Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier på området kan overholdes. Københavns Kommune ser gerne, at den konkrete udformning af de støjdæpende foranstaltninger gennemføres i samarbejde med kommunen og de berørte beboere.

Kommunen ønsker dokumentation for at den vejledende grænseværdi for maksimalniveauet kan overholdes ved boliger i Københavns Kommune

Støj fra vejtrafikken

Københavns Kommune ønsker, at der gøres rede for de miljømæssige konsekvenser af ændringer af vejene, herunder at Kulbanevej og Vigerslevvej hæves og støjen dermed spredes i området. Især området omkring Vigerslevvej er i forvejen støjbelastet med støjniveauer over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj fra veje på 58 dB. Området kan derfor ikke tåle mere støj.

Støj fra anlægsarbejdet

Københavns Kommune gør opmærksom på, at kommunen har udarbejdet en forskrift for visse miljøforhold ved bygge- og anlægsarbejder i Københavns Kommune. Grænseværdien målt udendørs ved beboelse er 70 dB i dagtimerne (kl. 7-18) på hverdage og 40 dB uden for dette tidsrum. Ved bygge- og anlægsarbejder, hvor

disse støjgrænser ikke kan overholdes skal der søges om dispensation. Ved dispensation kan Københavns Kommune stille særlige vilkår til arbejdets udførelse.

Påvirkning af grundvandet

Københavns Kommune gør opmærksom på, at der ikke kan forventes tilladelse til permanente grundvandssænkninger i kommunen. I anlægsfasen kan det være nødvendigt med midlertidige grundvandssænkninger.

Disse forventes tilladt med de nødvendige afværgeforanstaltninger, der sikrer at grundvandssænkningerne ikke medfører risiko for:

- påvirkning af fundamenter af eksisterende bygninger,
- påvirkning af drikkevandsressourcer
- forurening af grundvand og overfladevand

Harrestrup Å

Københavns Kommune har i fælleskommunalt samarbejde (9 kommuner) vedtaget en vision for Harrestrup Å systemet og Kalveboderne, der indebærer omfattende restaureringstiltag for åerne og omliggende parker (herunder Vigerslevparken). Dette kan forventes indarbejdet i den kommende statslige vandplan for området (efter EU's vandrammedirektiv).

Københavns Kommune har vedtaget, at bruge betydelige midler til afskæring af spildevandsudledning til åen, og dermed Kalveboderne, således at vandkvaliteten forbedres med henblik på at opnå badevandskvalitet i Kalveboderne. Det betyder, at vandmængderne i perioder forsinkes/ tilbageholdes for at nedsætte de voldsomme vandstrømme, der løber i åen i forbindelse med større nedbørshændelser. Der er allerede i dag kapacitetsproblemer med risiko for opstuvning/tilbageløb i bl.a. Hvidovre.

Såvel vandkvalitet og maksimale vandmængder som udløbsplacering fra evt. baneanlæg skal ansøges specifikt (Miljøbeskyttelsesloven og Vandløbsloven). I miljøredegørelse omtales udelukkende vandkvalitet - dog uden konkret henvisning til kvalitet af afledte vand.

Nybygning – alternativ: Tunnel ved Kulbanevej

Retortvej føres over banen, hævet tunnel (2-3 m's højde), Kulbanevej føres over banen (hæves ca. 3 m) langs Kulbanevej under terræn ved Finnebyen under Kulbanevej, der lukkes ved Vigerslev Allé, under Vigerslev Allé, der hæves 3 m og i grav gennem Vigerslevparken.

Alternativ - Planmæssige forhold

Overordnet set ønsker kommunen, at banetunnelen placeres så dybt som teknisk muligt (stadig som cut-and-cover) for at opnå færre følgegener i forbindelse med hævede krydsende veje og hævet terræn, der fungerer som barrierer.

Trafikstyrelsen skal sikre, at skråningsanlægget omkring Retortvejs hævnings bearbejdes konstruktions- og landskabsmæssigt, så det ikke fremstår som en afvisende murflade og fysisk barriere.

Bearbejdningen skal ske i samarbejde med de omkringliggende grundejere, så deres indkørsler og nærliggende arealer kan sammentænkes med det hævede vejareal.

De grønne områder ved Kulbanevej skal bearbejdes terrænmæssigt så anlægget ikke fremstår med rekreativt uanvendelige skråninger, eller støttemure, der spærrer for udsyn, giver mere utryghed og fremstår som unyttige restarealer. Det er endvidere vigtigt at etablere flere stiforbindelser på tværs af området.

Hævningen af Kulbanevej skal sammentænkes med det grønne område, og få en landskabelig og konstruktiv bearbejdning.

I forbindelse med aflukningen af Kulbanevej i den østlige ende skal der opretholdes/etableres en stiadgang til Vigerslev Allé.

Alternativ - Rekreative forhold

Københavns Kommune ønsker, at tunnelen nedgraves således, at overkant af terræn på det grønne område langs Kulbanevej placeres i højst 1 m's højde for ikke at virke som en barriere. Trafikstyrelsen skal etablere flade græsklædte skrænter eller trappeanlæg.

Terrænbearbejdning udføres, så der igen kan etableres en eller flere boldbaner på området.

En evt. flytning af Vigerslev Allé vil betyde, at Vigerslevparken bliver mere sammenhængende i nord, hvilket vil forøge den rekreative værdi for denne del af Vigerslevparken. En linjeføring i åben grav nord for den nye Vigerslev Allé vil dog stadig være ødelæggende for det sammenhængende parkbånd omkring byen og det resterende areals rekreative værdi.

Alternativ: Miljø og natur

Her henvises til kommentarerne fra Grundløsningens afsnit om Miljø og natur. Som udgangspunkt indeholder den alternative løsning de samme problemstillinger for så vidt angår: støj fra vejtrafik, støj fra anlægsarbejdet, grundvandsforhold og Harrestrup Å.

Støjen fra banetrafikken må forventes at være væsentligt lavere i den alternative løsning end i grundløsning. Der må dog stadig forventes at være støj fra banen i den nordlige ende af Kulbanevej, inden den går i tunnel, samt gennem Vigerslevparken.

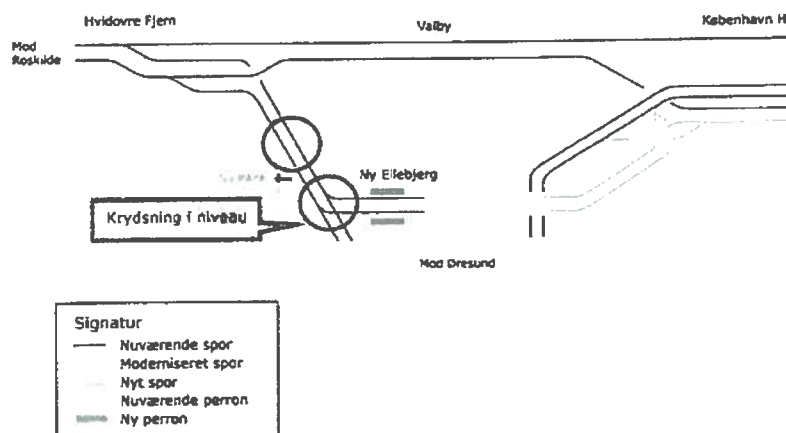
Alternativ - Vejoplægninger

For de alternative løsninger, hvor jernbanen graves ned under terræn og vejene føres over jernbanen, skaber broforløb og trafik på terræn en mere overskuelig vejudformning for trafikanterne, særligt cyklister og gående. Københavns Kommune vurderer, at en nedgravning af baneforløbet under terræn ikke vil påvirke trafikken som ved at føre vejene under banen, som vist i Grundløsningen.

Linjeføring af banen under terræn skaber bedst mulighed for udformningen af vejforløbene, hvor det ikke vil være nødvendigt at etablere de samme omfattende rampeforløb som ved en underføring af vejene.

Nybygningsløsningen funktionalitet

Københavns Kommune har forstået, at Trafikstyrelsen i nybygningsløsningen arbejder med krydsninger i niveau to steder (markeret med de røde ringe). De to steder ligger ydermere meget tæt på hinanden.



Københavns Kommune er bekymret for om den valgte løsning er tilstrækkelig robust overfor en fremtidig drift, hvor godstog, regionaltoget og højhastighedstog skal krydse to steder i niveau.

Hvis man skal drage en sammenligning, så svarer det til, at en afgrening fra en motorvej krydser direkte over en anden motorvej. I dette tilfælde to gange indenfor meget kort afstand.

Det vil derfor være tilfredsstillende, hvis Trafikstyrelsen kan dokumentere, at den valgte løsning ikke medfører:

- mangel på kapacitet i systemet - også på langt sigt
- større bindinger på køreplanlægningen, der skal tage højde for at krydsningerne passer sammen
- større og hurtigere spredning af forsinkelser

Terminalforhold ved København

Hvis den fulde kapacitet i nybygningsløsningen udnyttes så forudsætter det en udbygning af terminal-kapaciteten i København.

Trafikstyrelsen har derfor udarbejdet et idekatalog for terminalforhold ved København. Idekataloget indeholder følgende forslag til udvidelse af kapaciteten:

- Etablering af en terminal ved Tietgensgade over de eksisterende spor i niveau med Tietgensgade
- Etablering af en terminal under Bernstorffsgade mellem de eksisterende perroner og Tivoli
- Etablering af en satellitbanegård ved Dybbølsbro Station.
- Etablering af en fjerntogsterminal i Ørestad på arealet mellem Fields og den eksisterende station. En udbygning af Ørestad Station fra 2 til 4 perronspor med mulighed for togvending på midtersporene samt opstillings- og parkeringsfaciliteter
- En udbygning af kapaciteten Ørestad/Kastrup, ved at udvide Ørestad Station fra 2 til 4 perronspor suppleret med en udbygning af Kastrup Station i form af et slusespor og etablering af en ny perron.

Da en stor del af de nævnte projekter er placeret i Københavns Kommune forventer kommunen, at blive aktivt involveret i det videre arbejde.

Specielt vil de nye forpladser og tilkørselsveje have store konsekvenser for det lokalområde, hvor den nye terminal skal placeres.

Kommunen ønsker ikke, at forholde sig detaljeret til de forskellige forslag, der er gennemgået i idekataloget, men vil henlede opmærksomheden på, at det for Københavns Kommune er ønskværdigt, at der sikres flere direkte forbindelser til og fra Hovedbanegården, Nørreport og Østerport, frem for etablering af satellit-banegårde i Ørestad eller ved Dybbølsbro.

Det skyldes, at:

- Ørestad St. og Kastrup begge ligger udenfor den planlagte betalingsring som Københavns Kommune ønsker at realisere. Det betyder, at behovet for en styrkelse af de kollektive trafikforbindelser til Indre By vejer tungere end behovet i Ørestad og Kastrup.
- Københavns Kommune er i gang med at udvikle Nordhavnen til et nyt stort byområde, der bl.a. skal omfatte 40.000 arbejdspladser. Området skal på langt sigt have en højklasset kollektiv trafikbetjening, evt. i form af en metroforbindelse fra Østerport. Det derfor vigtigt for kommunen, at Østerport i fremtiden kan betjenes af væsentligt flere regional- og InterCitytog end det er tilfældet i dag.
- Hovedbanegården, Nørreport og Østerport giver adgang til alle metrolinier + Kystbanen + alle S-togslinier. Dertil kommer et stort antal buslinier. Det betyder, at de rejsende har adgang til et meget stort opland med blot et enkelt skift.

Da kommunen i øjeblikket samarbejder med Transportministeriet, om en samlet trafikplan for både de københavnske busser, Metro og S-tog, bidrager Københavns Kommune gerne i det videre arbejde med udviklingen af de fremtidige terminalforhold i København.

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

DATO: 26. januar 2010
J.NR.: 04-014102-09-1780
REF.: rmm-hfe

info@trafikstyrelsen.dk, mnh@trafikstyrelsen.dk

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

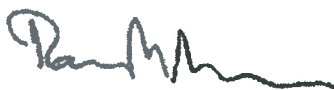
Ved e-mail af 22. december 2009 har Trafikstyrelsen anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Advokatrådet har overordnet ikke bemærkninger til det foreliggende udkast til lovforslag.

Advokatrådet finder dog anledning til at bemærke, at der med lovforslagets § 2 lægges op til at overgive meget omfattende kompetencer efter naturbeskyttelsesloven og museumsloven til transportministeren, således at transportministeren og ikke de sædvanlige myndigheder efter denne lovgivning får kompetencen til at træffe afgørelser om dispensationer mv. Det indebærer også, at den sædvanlige kontrol i form af administrativ klageadgang efter disse regelsæt sættes ud af kraft.

Advokatrådet har forståelse for, at en sådan løsning kan være hensigtsmæssigt og måske praktisk nødvendig ved store infrastrukturanlæg som det pågældende jernbaneanlæg. Henset til, at der for det pågældende jernbaneanlæg er tale om en række forhold af miljømæssig og kulturhistorisk art, jf. herved det anførte under punkt 8 i lovforslagets bemærkninger, er det imidlertid uheldigt, at disse beslutninger ikke er underlagt almindelig klageadgang efter naturbeskyttelsesloven mv. Hvis der i det endelige lovforslag ikke foretages ændringer heri – hvilket bør overvejes – bør det under alle omstændigheder uddybes i bemærkningerne, at transportministeren er forpligtet til ikke blot at inddrage de relevante instanser til belysning af sagerne (jf. bemærkninger til § 2), men ligeledes er forpligtet til som hovedregel at lægge disse instansers vurderinger til grund.

Med venlig hilsen



Rasmus Møller Madsen

Trafikstyrelsen, Morten Haagensen

Dato
27. januar 2010Stevns Kommune
Postboks 83
4660 Store Heddinge

www.stevns.dk

Høringssvar vedr. "Udkast til forslag til lov om anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København-Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg"**Borgmesteren**Hovedgaden 46
4652 HårlevTelefon: +45 56 57 57 57
Fax: +45 56 57 57 59

E-mail: politik@stevns.dk

Stevns Kommune har med interesse læst udkastet til lovforslag samt lovforslagets tilhørende bemærkninger.

Åbningstider
Mandag-onsdag: 10:00-15:00
Torsdag: 10:00-17:30
Fredag: 10:00-12:00

Stevns Kommune finder, at lovforslaget er i overensstemmelse med København – Ringsted projektets meget omfattende miljøredegørelse. Stevns Kommune har derfor ikke bemærkninger til lovforslaget.

Stevns Kommune ønsker dog at benytte sig af anledningen til at gøre opmærksom på det hensigtsmæssige i at skabe direkte forbindelse mellem Østbanen og den nye station i Køge Nord.

En direkte forbindelse vil være med til at give de mange stevnske pendlere et reelt alternativ til bilen og dermed bidrage til at løse trængselsproblemerne på motorvejene, og ikke mindst være til gavn for miljøet.

Endvidere vil en direkte forbindelse være medvirkende til, at der opstår flere attraktive lokaliseringsmuligheder for kontor- og serviceerhverv i Stevns, hvilket vil bidrage til et mere afbalanceret pendlingsmønster i denne del af hovedstadsområdet.

Stevns Kommune glæder sig i øvrigt over, at der er fremdrift i realisering af projektet og ser frem til, at banen er færdigbygget.

Venlig hilsen

Poul Arne Nielsen
BorgmesterPer Røner
KommunaldirektørDirekte telefon: +45 56 57 50 10
E-mail: pounie@stevns.dkDirekte telefon: +45 56 57 50 20
E-mail: proener@stevns.dk



ROSKILDE
KOMMUNE

Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K

Borgmesteren
Roskilde Kommune
Køgevej 80
Postboks 100
4000 Roskilde

Tlf.: 4631 3000

kommunen@roskilde.dk
sikkerpost@roskilde.dk
www.roskilde.dk

Høringssvar til forslag til Lov om anlæg af en jernbane København – Ringsted over Køge

18. januar 2010

Trafikstyrelsen har ultimo 2009 sendt lovforslag om anlæg af en jernbanestrækning København – Ringsted over Køge i høring.

Sagsnr. 95136
Brevid. 874356
Afsnit:

Selv om Roskilde Kommune ikke bliver direkte berørt af selve anlægget og dermed heller ikke er med på Trafikstyrelsens høringsliste, ønsker kommunen med dette høringssvar at gøre folketingets trafikudvalg opmærksom på de ønsker og forventninger til forbedringen af togbetjeningen på strækningen København – Roskilde – Ringsted, som kommunen har, når den omtalte jernbanestrækning tages i brug senest i 2018.

Ref. CT

Dir. tlf. 46 31 37 02
ciaust@roskilde.dk

I trafikforliget "En moderne jernbane", indgået den 22. oktober 2009 mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance besluttede man udover Nybygningsløsningen mellem København og Ringsted at gennemføre dobbeltsporet mellem Lejre og Vipperød.

I forliget om Nybygningsløsningen er det anført, at den nye bane betyder, at de fleste godstog og gennemkørende persontog flyttes til den nye bane via Køge, herunder tog via den kommende faste forbindelse over Femern Bælt. Dermed frigives der kapacitet på den eksisterende bane via Roskilde, som kan anvendes til forbedringer i persontrafikken i Roskilde-korridoren. Den nye bane giver samtidig ekstra kapacitet på den eksisterende bane til at udnytte mulighederne i det kommende dobbeltspor på Nordvestbanen.

Og om dobbeltsporet mellem Lejre og Vipperød siger forligsteksten: *De rejsende fra Kalundborg, Holbæk og Roskilde får gavn af den større trafikale fleksibilitet og de kortere rejsetider mellem Roskilde og Holbæk. Dette giver i sammenhæng med den nye bane mellem Ringsted og København mulighed for flere tog i lokaltrafikken mellem Roskilde og København.*

Abningstider	
Mandag-torsdag	10-15
Fredag	10-14

Telefontider	
Mandag-onsdag	08-15
Torsdag	10-17
Fredag	08-14



Intentionerne i trafikforliget er således klare:

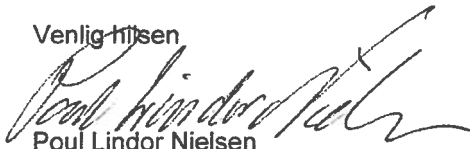
Side2/2

De to jernbaneprojekter skaber muligheder for flere tog på strækningen mellem Roskilde og København og en forbedret togbetjening også af de to andre stationer i kommunen, Viby og Trekroner, blandt andet fordi alle godstog og nogle fjerntog overflyttes til den nye jernbane over Køge.

Roskilde Station er landets største pendlerstation udenfor København, og med den igangværende udbygning af Trekroner omkring Roskilde Universitetscenter og med en forventet kommende større boligudbygning i Viby forventer Roskilde Kommune, at forligspartierne, udover at se mulighederne også skaber forudsætningerne for, at køreplanerne for de eksisterende jernbanestrækninger gennem Roskilde bliver tilrettelagt med henblik på, at vores pendlere i kommunen rent faktisk vil opleve en markant bedre kvalitet med større regularitet, kortere rejsetider og flere tog, når projekterne er gennemført.

Roskilde Kommune indgår meget gerne i en dialog med Trafikstyrelsen og Transportministeriet om udmøntningen af forbedret trafikbetjening i Roskilde-fingeren.

Venlig hilsen



Poul Lindor Nielsen
Borgmester



Henrik Kolind
Kommunaldirektør