

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 11. januar 2007
J. nr. 500-35

Kollektiv trafikkontoret

Annette Thorup
Telefon 33 92 34 44
at@trm.dk

Høringssvar vedrørende forslag til lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.

Den 9. november 2006 udsendte Trafikstyrelsen forslag til lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted i høring hos berørte myndigheder og virksomheder.

Der er modtaget høringssvar fra Københavns Kommune, Glostrup Kommune, Brøndby Kommune, Vallensbæk Kommune, Ishøj Kommune, Greve Kommune, Køge Kommune, Skovbo Kommune, HUR, Dansk Transport og Logistik, LO og Arne Lund på vegne af NOAH.

Høringssvarene, der her er kort gengivet, har givet anledning til de efterfølgende kommentarer.

Københavns Kommunes høringssvar

Københavns Kommunes bemærkninger

Københavns Kommune anfører, at overborgmesteren principielt har markeret sig som tilhænger af Nybygningsløsningen sammen med 40 andre kommuner på Sjælland.

Kommunen ønsker et nærmere kendskab til baggrundsdata for bl.a. at sikre, at de fornødne hensyn til Københavns overordnede strategi om byen som europæisk metropol tilgodeses tilstrækkeligt på det trafikale område.

Der peges endvidere på, at der med projekteringen af den nye bane tages højde for, at Ny Ellebjerg Station udbygges, så den kan betjenes af fjern- og regionaltoget, og at strækningen sammenkobles med Øresundsforbindelsen, således at der opnås en effektiv forbindelse mod Ørestad og Kastrup stationer.

Kommentar

Kommunen vil blive inddraget i det videre arbejde med projektering af begge løsningsforslag.

Glostrup Kommunes høringssvar

Glostrup Kommunes bemærkninger

Glostrup Kommune finder, at muligheden i lovforslaget for pålæg af byggepløjninger får indflydelse på salgsmuligheder og prisdannelse på de berørte ejendomme, og at rådighedsbegrænsningen på ti år med mulighed for yderligere forlængelse i ti år i forhold til langt de fleste ejere har karakter af ekspropriation.

Kommunen mener, at forudsætningerne for at opnå erstatning i forbindelse med byggepløjepålæg ikke er tilstrækkelige, og finder, at problematikken er



skærpet, idet de langvarige pålæg gælder for begge linjeføringer og derfor berører mange borgere.

Glostrup Kommune påpeger, at Nybygningsløsningen af forskellige grunde giver en række fordele frem for 5. sporsløsningen, og at et hurtigt valg heraf betyder, at arealreservationerne langs Vestbanen kan ophæves.

Kommentar

Mulighederne for at pålægge byggelinjer kan berøre mange borgere langs de to linjeføringer. Forudsætningerne for at opnå erstatning i disse situationer er af samme grund udvidet i forhold til tidligere projekter og har til formål at sikre borgerne en ordentlig retsstilling under den indledende projektering.

Allerede i efteråret 2009 kan der tages politisk stilling til projektet, således at byggelinjepålæg for den ene løsning inklusive alternative linjeføringer og fravalgte anlægselementer kan ophæves umiddelbart herefter.

Kommunen vil blive inddraget i det videre arbejde med projektering af 5. sporsløsningen.

Brøndby Kommunes høringsvar

Brøndby Kommunes bemærkninger

Brøndby Kommune har ingen bemærkninger til selve lovforslaget. Kommunen foreslår, at der som et scenario bør undersøges en nedgravet tunnelloøsning af hele jernbanestrækningen gennem kommunen af hensyn til støjbelastningen gennem det rekreative område i kommunen.

Kommentarer

Vedrørende en nedgravet tunnel gennem hele kommunen kan oplyses, at en så omfattende løsning ikke vil indgå i undersøgelserne, men det kan blive aktuelt med en tunnel på en delstrækning i kommunen, f. eks. hvor jernbanen eventuelt skal krydse motorvejen.

Kommunen vil i øvrigt blive inddraget i det videre arbejde med projektering af begge løsningsforslag.

Vallensbæk Kommunes høringsvar

Vallensbæk Kommunes bemærkninger

Vallensbæk Kommune anfører, at de tanker og holdninger, som man tidligere sammen med otte andre kommuner har meddelt ministeren, ministeriet og Folketingets trafikudvalg stadig er aktuelle for kommunen.

Vallensbæk Kommune finder, at lovforslaget indeholder alt for vidtgående beføjelser til ministeren og Trafikstyrelsen, idet man mener, at der i hverken lovtekst eller bemærkninger er målsætninger eller kriterier for udpegningen af den "visionære og strategisk rigtige løsning".

Kommunen foreslår en række målsætninger og opfordrer til, at bemyndigelsen til ministeren og styrelsen bliver væsentlig mere målrettet og målbar samt mere sagligt formuleret.

Kommentar

Kommunen vil blive inddraget i det videre arbejde med projektering af Nybygningsløsningen.



Ishøj Kommunes høringssvar

Ishøj Kommunes bemærkninger

Ishøj Kommune har ingen bemærkninger til selve lovforslaget, men anbefaler udbygningsløsningen for bl.a. at undgå yderligere barrierer i området.

Kommentar

Kommunen vil blive inddraget i det videre arbejde med projektering af Nybygningsløsningen.

Greve Kommunes høringssvar

Greve Kommunes bemærkninger

Greve Kommune bemærker, at kommunen ved flere lejligheder har tilkendegivet, at kommunen går imod Nybygningsløsningen, bl.a. i en fælles henvendelse fra 9 kommuner desangående.

Det er kommunens opfattelse, at 5. sporsløsningen af forskellige grunde vil være den bedste.

Hvis kommunens indvendinger mod projekteringen ikke bliver hørt, anmoder kommunen om, at projekteringen af Nybygningsløsningen omfatter en række miljøtiltag, så påvirkning af omgivelserne begrænses mest muligt.

Kommentar

Kommunen vil blive inddraget i det videre arbejde med projektering af Nybygningsløsningen.

Køge Kommunes høringssvar

Køges Kommunes bemærkninger

Køge Kommune udtrykker glæde ved, at Strategianalysen viste en markant bedre samfundsmæssig rentabilitet for en ny bane over Køge, end det er tilfældet med et 5. spor.

Kommunen peger på, at banens linjeføring har indflydelse på byudviklingen i Ølseagle og et kommende trafik anlæg, som skal betjene Skandinavisk Transport Center, og kommunen ser frem til et samarbejde om løsningen på de mange tekniske forhold.

Kommentar

Kommunen vil blive inddraget i det videre arbejde med projektering af Nybygningsløsningen.

Skovbo Kommunes høringssvar

Skovbo Kommunes bemærkninger

Skovbo Kommune har ingen bemærkninger til selve lovforslaget, men anbefaler m.h.t. til linjeføringen gennem kommunen en placering nord for motorvejen, idet en sydlig placering bl.a. vil medføre tab af mindst 500 arbejdspladser.

Kommentar

En placering af den ny bane nord for motorvejen mellem Køge og Ringsted vil indgå i projekteringsarbejdet.

HURs høringssvar

HURs bemærkninger



HUR bemærker, at man både i Trafikplan 2003 og i Regionplan 2005 har holdt mulighederne åbne for såvel en Nybygningsløsning som en udbygning af den eksisterende bane.

HUR peger på, at udviklingen af rejserelationer går i retning af stadigt større spredning både af boliger, arbejdssteder og fritidsaktiviteter. Det anbefales derfor at analysere mulighederne for, hvorledes busser kan supplere København-Ringsted banen, og at der i projektet indarbejdes terminaler for nemme skift som en del af transportløsningen.

Kommentar

De kommende regioner på Sjælland vil blive inddraget i det videre arbejde med projektering af begge løsningsforslag.

Dansk Transport og Logistiks høringssvar

Dansk Transport og Logistik bemærkninger

Dansk Transport og Logistik har ingen bemærkninger til selve lovforslaget, men anbefaler Nybygningsløsningen, idet det især for godstransporten vil være den mest fremtidssikrede løsning.

Kommentar

Det trafikale potentiale for både passager- og godstrafik vil i begge løsningsforslag blive yderligere analyseret.

LOs høringssvar

LOs bemærkninger

LO har ingen bemærkninger til lovforslaget.

NOAH ved Arne Lunds høringssvar

NOAH ved Arne Lunds bemærkninger

NOAH mener, at de tiltagende trængselsproblemer på vejene og kommende knaphed på olie og benzin vil medføre øget pres på den kollektive trafik, således at der er brug for såvel Nybygningsløsningen som et 5. spor. NOAH anbefaler, at 5. sporet bygges hurtigt muligt, idet man henviser til, at en kapacitetsudvidelse ikke kan afvente de 5-7 år, som det vil tage at etablere Nybygningsløsningen.

Der fremlægges en lang række forslag vedrørende bl.a. linieføring, standsningssteder, trafikplanlægning, miljøpåvirkninger og borgerinddragelse.

Kommentar

NOAHs høringssvar har karakter af bemærkninger og holdninger til en egentlig miljøredegørelse for projektet og er som sådan ikke rettet til selve lovforslaget. NOAHs synspunkter indgår i Trafikstyrelsens bearbejdning i den indledende projektering.