

Meddelelse

Side 1 af 2

Fra: Henrik Sylvan [hes@okf.kk.dk]

Sendt: 18. november 2006 10:44

Til: TS Lene Wandel

Emne: Lovforslag om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted

Til

Lene Wandel, Trafikstyrelsen (lwa@trafikstyrelsen.dk)

Vedr. Københavns Kommunes bemærkninger til lovforslag om projektering af jernbaneanlæg København - Ringsted.

Trafikstyrelsen har ved mail af 9. november 2006 anmodet om eventuelle bemærkninger. Dette med frist til 18. november 2006.

Københavns Kommunes Økonomiforvaltning og Teknik- og Miljøforvaltning kan på baggrund af denne snævre deadline ikke sikre at dette sker i henhold til en politisk behandling af sagen i de berørte udvalg og borgerrepræsentation, og vil derfor som udgangspunkt tage forbehold og bede om en forlængelse af svarperioden, således at man kan sikre sagen en hensigtsmæssig og reel sagsbehandling.

Kommunen skal samtidig anmode om, at Trafikstyrelsen fremover adresserer denne type anmodninger til Økonomiforvaltningens Center for Byudvikling (cbu@okf.kk.dk), som vil sikre et koordineret svar fra kommunen.

De umiddelbare kommentarer er følgende:

Dette lovforslag omhandler i væsentlighed - ud over bemyndigelsen til at gennemføre projektering og VVM - alle de kendte bemyndigelser fra lovforslaget af 1997 til at sikre, at tracéet friholdes for ændringer/byggerier etc. i perioden frem til anlægsstart. Da loven erstatter en tidligere lov fra 1997 er det således stort set en videreførelse af bestemmelserne herfra.

Københavns Kommune har ved brev fra Overborgmesteren af 3/3 1998 reageret på forslaget af 1997, og sagen blev behandlet i Borgerrepræsentationen ved sag nr. 556/98 og 164/98. Med dette var også en reaktion fra Valby Bydelsråd.

Principielt har Overborgmesteren markeret sig som tilhænger af en ny bane København-Køge-Ringsted (sammen med 40 andre kommuner på Sjælland).

Det bemærkes, at forvaltningen har behov for at kende Trafikstyrelsens forhåndenværende baggrundsdata for trafikeringsplan, linieføring mv. for blandt andet at sikre, at de fornødne hensyn til Københavns overordnede strategi om byen som europæisk metropol og centrum i Øresundsregionen tilgodeses tilstrækkeligt på det trafikale område.

De steder, der i Københavns Kommune udgør en særlig udfordring, er indpasning af banen langs Kulbanevej, Ny Ellebjerg St. og forbi Sjælør St. Afklaring af bl.a. støj-, jordforurenings- og barriereeffekter vil i den sammenhæng være af stor betydning.

På sigt er der skitseret en afgrening af Metro Cityringen til Ny Ellebjerg St., der forventes at få en betydelig rolle som trafikalt knudepunkt med et opland fra det kommende byudviklingsområde med potentielt højhusbyggeri. Dette indebærer, at projekteringen af den nye bane må tage højde for en trafikalt og kvalitetsmæssig væsentlig udbygning af den nuværende Ny Ellebjerg St., der for nærværende ikke er udbygget i overensstemmelse med forudsætningerne i lov om anlæg af Ringbanen, hvor også fjern- og regionaltog skulle betjene stationen.

Det skal endvidere sikres, at projekteringen af den nye strækning sammenkobles på effektiv måde med banen til Amager og Øresundsforbindelsen herunder ved Ørestads station, der på sigt må forventes kapacitetsmæssigt udbygget sammen med Kastrup station, således at der etableres hyppige forbindelser herfra mod vest. Københavns Kommune har noteret sig, at en lang række omegnskommuner også er interesseret i direkte forbindelser fra vest mod Ørestad og Kastrup via Ny Ellebjerg St.

Københavns Kommune lægger stor vægt på det lokale demokrati, herunder høring af berørte lokalområder. Det må derfor udover en indstilling til Borgerrepræsentationen forudsættes, at der bliver lejlighed til at have en dialog med de berørte lokalområder.

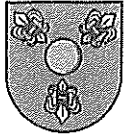
Med venlig hilsen

Henrik Sylvan, chefkonsulent

Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Rådhuset
Københavns Kommune
1599 København

Telefon 3366 2873
Mobil 2688 2873
E-mail: hes@okf.kk.dk

www.kk.dk



Pr. Mail
Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger
Adelgade 13
DK-1304 København K
Att: Lene Wandel

Dato: 17.11.2006

Sagsnr: 2005/00724-23

OR

Høringssvar: Lovforslag om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted

Tak for det den 9.11.2006 fremsendte forslag til lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.

Indledningsvis skal jeg bemærke, at en høringsfrist på kun godt en uge hverken giver mulighed en mere gennemgribende konsekvensanalyse af lovforslaget eller for en egentlig politisk behandling i udvalg og Kommunalbestyrelse.

Dette finder jeg særdeles beklageligt når henses til lovforslagets vidtrækkende konsekvenser.

Med hensyn til arealreservationer og byggelinier fastlægger lovforslaget varigheden til hele 10 år, og arealreservationerne kan endda ved nyt pålæg forlænges yderligere 10 år.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår *"at byggelinierne ikke er til hinder for salg, optagelse af lån og lignende"*. Dette er måske formelt set korrekt, men pålægget vil utvivlsomt have indflydelse på salgsmuligheder og prisdannelse.

En rådighedsbegrænsning i så lang en årrække vil således i forhold til langt de fleste ejere have ekspropriativ karakter.

Lovforslaget åbner ganske vist mulighed for, at visse ejere, der i særlig grad berøres af pålægget, kan kræve at staten overtager ejendommene mod erstatning, men det er langt fra tilstrækkeligt.

Problematikken skærpes desuden yderligere af, at de langvarige pålæg gælder begge de mulige linieføringer, og derved berører rigtig mange borgere.

Jeg skal i denne forbindelse i øvrigt påpege, at nybygningsløsningen umiddelbart giver en række fordele frem for udbygningsløsningen.

Der opnås for det første, at anlægsfasen ikke påvirker afviklingen af trafikken på de eksisterende baner, og at rejsehastigheden mellem København og Ringsted kan forkortes betydeligt.

Det giver mulighed for, at den trafik der ikke har standsning på den eksisterende bane, kan flyttes til den nye bane.

Et hurtigt valg af Nybygningsløsningen vil betyde, at arealreservationerne langs Vestbanen kan ophæves.

Ved valg af nybygningsløsningen opnås også endelig den fordel, at standsningerne med Regionaltog i Glostrup kan genoptages blandt andet til fordel for de kommende brugere af letbanen mellem Glostrup og Lyngby.

Der kan i øvrigt henvises til "Høringssvar til miljøredegørelse om nyt spor for fjerntog Enghave-Valby" af 6.9.2005 og brev med "Bemærkninger til Trafikstyrelsens høringsnotat af 25. november 2005" af 2.3.2006, der begge vedlægges.

Venlig hilsen



Søren Enemark
Borgmester

/



J.F. Hovmand
Stadsingeniør

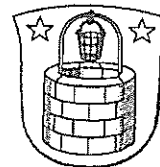
BRØNDBY KOMMUNE

Rådhuset
Park Allé 160, Postboks 178
2605 Brøndby
Tlf. 43 28 28 28 Telefax 43 28 21 61
E-mail: borgmesterkontor@brondby-kom.dk
Postgiro: 3 00 85 33

MODTAGET

17 NOV. 2006

TRAFIKSTYRELSEN



Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger
Adelgade 13
1304 København

Bormesteren

Skrivelser adresseres hertil, ikke til navngivne personer

Dato	Vort j. nr.	Brev nr.	Sagsbehandler	Lokal tlf. nr.
16. november 2006	01.01.02P17/00003-2004	16	cta	43282443

Lovforslag om projektering af jernbaneanlæg København – Ringsted.

Trafikstyrelsen har i brev af 9. november 2006 fremsendt et forslag til lov om projektering af jernbaneanlæg mellem København – Ringsted og anmodet om eventuelle bemærkninger.

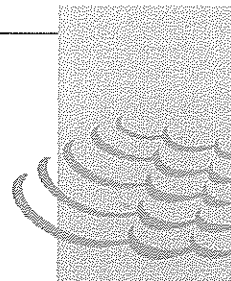
Brøndby Kommune har ingen bemærkninger til selve lovforslaget.

Nybygningsløsningen går gennem Den Grønne Kile i Brøndby Kommune, som er et vigtigt rekreativt område for borgerne i Brøndby Kommune.

Brøndby Kommune lægger vægt på at mindske støjbelastningen af dette område mest muligt og finder det derfor vigtigt, at et af de scenarier som bør undersøges i forbindelse med projekteringen og VVM – redegørelsen er en nedgravet tunnelloøsning af hele jernbanestrækningen gennem Brøndby Kommune.

Med venlig hilsen

Ib Terp



Trafikstyrelsen

Kommunalbestyrelsen
Vallensbæk Rådhus
Vallensbæk Stationstov 100
2665 Vallensbæk Strand
Telefon 47 97 40 00
raadhus@vallensbaek.dk
www.vallensbaek.dk
J.nr.:
17.11.2006

Bemærkninger til forslag til Lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted

Med mail af 9. november 2006 har Trafikstyrelsen fremsendt udkast til nævnte lovforslag med henblik på at modtage kommunens eventuelle bemærkninger.

Som det er styrelsen bekendt, deltog Vallensbæk Kommune sammen med otte andre kommuner i henvendelsen af 30. marts 2006 til minister, ministerium og Trafikudvalget om udvidelsen af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted.

De tanker og holdninger, som der heri kommer til udtryk, er stadig aktuelle for Vallensbæk Kommune, og de forventes derfor at indgå i det forestående lovarbejde.

Som lovforslaget nu ligger i udkast, er det, set med Vallensbæk Kommunes øjne, alt for vidtgående beføjelser der gives til ministeren og Trafikstyrelsen. Hverken paragraffer eller bemærkninger indeholder målsætninger eller kriterier for udpegningen af den "Visionære og strategisk rigtige løsning".

Vi skal derfor kraftigt opfordre til, at der – som minimum – i bemærkningerne gøres anstrengelser med at formulere målsætninger for den kommende udvidelse af kapaciteten.

Vi skal derfor gerne gentage de tidligere fremsendte målsætninger:

- Beslutningen skal skabe en sammenhængende og bedre infrastruktur til og i hovedstadsområdet, som både er til gavn for borgerne, og som fremtidssikret kan imødekomme en evt. Femernbælt-forbindelse.
- Serviceniveauet for pendlere skal – i form af mange afgange, korte intervaller og muligheder for at nå pendlermål i både city og i København vest og nord - være så højt, at alle potentielle kunder til banen benytter denne.
- Investeringen skal understøtte udviklingspotentialerne ved evt. forlængelse af Roskilde-fingeren mod Holbæk og Ringsted.
- Løsningen skal give størst mulig effekt af tidligere investeringer i infrastrukturen.
- Investeringen skal være i overensstemmelse med princippet om "mest miljø og service" for pengene.
- Livskvaliteten for beboerne langs den eksisterende jernbane skal forbedres væsentligt.

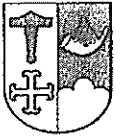
Må vi opfordre til, at Loven og dermed bemyndigelsen til minister og styrelse bliver væsentlig mere målrettet og målbar, samt mere sagligt formuleret – ikke mindst i bemærkningerne.

Venlig hilsen

Kurt Hockerup
borgmester

/

Bjarne Larsson
kommunaldirektør



Ishøj Kommune
Viceborgmesteren

MODTAGET
20 NOV. 2006
TRAFIKSTYRELSEN

Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger
The National Rail Authority
Algade 13
1304 København K

Sagsbehandler:
Ole Horskær Madsen
Telefon: 43 57 74 75
Email: tek@ishoj.dk

Journal eller CPR-nummer:

Att.: Lene Wandel.

17. november 2006.

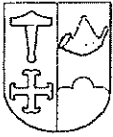
Trafikstyrelsen har fremsendt forslag til "Lov om projektering af Jernbaneanlæg København – Ringsted." med høringsfrist 18. november 2006.

Det meddeles hermed, at Ishøj Kommune fastholder Byrådets tidligere fremsendte bemærkninger til planerne, således som disse fremgår af brev af 7. juni 2006, som vedlægges.

Med venlig hilsen


Seyit Ahmet Özkan
1. Viceborgmester


Ole Olsen
Kommunaldirektør



Trafikudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Sagsbehandler:
Mikael Ege
Telefon: 43 57 75 24
Email: tek@ishoj.dk

Journal eller CPR-nummer:
200000143/2
ditmp44 - ege

7. juni 2006

Vedrørende nybygningsløsningen København - Ringsted

Ishøj Byråd har den 6. juni 2006 haft en drøftelse af jernbaneforbindelsen København – Ringsted.

Jeg kan oplyse, at Byrådet i fuld enighed anbefaler udbygningsløsningen.

Ishøj Kommune er i dag gennemskåret af såvel Køge Bugt Motorvejen og Motorring 4, som udgør meget markante fysiske og støjende barrierer mellem byområdet og det åbne land med de grønne kiler.

Vælges nybygningsløsningen vil denne barrierevirkning blive yderligere forstærket, samtidig med at den nu forlængede grønne kiles værdi som rekreativt område vil forringes i væsentlig grad.

Med venlig hilsen

Ole Bjørstorp
Borgmester

Greve Kommune
Borgmester
Byrådssekretariatet

Trafikstyrelsen for Jernbaner og Færger
Adelgade 13
1304 København K

Rådhuset
Rådhusholmen 10
DK-2670 Greve

Telefon: 43 97 97 97
www.greve.dk

Forslag til lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted

15. november 2006

Greve Byråd har ved flere lejligheder, senest i oktober 2005 efter offentliggørelsen af "Strategianalyse København – Ringsted", tilkendegivet overfor Trafik- og Energiministeren, at Byrådet går imod en nybygningsløsning.

Tal med: Hans Barlach
Direkte: 4397 9340
Fax: 4397 9093
E-mail: hbc@greve.dk

Begrundelsen er, at nybygningsløsningen vil medføre yderligere støj for borgerne i Greve og øvrige berørte kommuner og at løsningen med et ekstra 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup både økonomisk, pendlermæssigt og miljømæssigt vil være den bedste løsning. Greve Kommunes argumenter er sammenfattet i fælles henvendelse fra 9 kommuner til Transport- og Energiministeren af 30 marts 2006.

EAN-nr.: 579 800 785 559 8
Giro-nr.: 642-3566
CVR-nr.: 44 02 39 11

Telefoner er åbne:
Man. - ons. 08.00-14.00
Tors. 08.00-18.30
Fre. 08.00-13.00

Hvis Greve Byråds indvendinger mod projekteringen ikke bliver hørt gør jeg allerede nu opmærksom på, at projekteringen bør omfatte støjafskærmning og øvrige miljøtiltag, så påvirkningen af beboere, landskaber og natur langs strækningen begrænses mest muligt.

Ekspeditionstider:
Man. - ons. 10.00-14.00
Tors. 10.00-18.30
Fre. 10.00-13.00

Med venlig hilsen

Hans Barlach
Borgmester

Returadresse:
Plan og Udvikling
Torvet 1
4600 Køge, 4600 Køge

Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger
Adelgade 13
DK-1304 København K

Dato	Sagsnummer	Dokumentnummer
16-11-2006	1259-54990	1259-425961

Teknisk Forvaltning
Plan og Udvikling

Køge Rådhus
Torvet 1
4600 Køge

www.koegekom.dk

Tlf. 56 67 67 67
Fax 56 65 54 46

Kontakt: Oscar Larsen
Direkte tlf. 56 67 24 73
Mail: eetpola@koegekom.dk

Køge Kommunes tekniske hørings svar til Lov om projektering af jernbaneanlæg København - Ringsted

Køge Kommunes Tekniske Forvaltning har gennemgået lovforslaget og specielt bemærkningerne til lovforslaget. Køge Kommunes Tekniske Forvaltning finder, det er glædeligt, at det med strategianalysen i foråret 2006 blev belyst, at den samfundsmæssige rentabilitet er så markant bedre for en ny bane over Køge, end det er tilfældet med det 5. spor.

I Køge Kommune er der flere projekter, der vil blive berørt af en ny bane, så derfor har Køge Kommunes Tekniske Forvaltning allerede taget kontakt til Trafikstyrelsen med henblik på en gensidig orientering.

De større projekter, hvis udformning er afhængig af banens linieføring, er byudviklingen i Ølsemagle, der i Regionplan 2005 er klassificeret som et regionalt fokusområde, samt adgangsforholdene til Skandinavisk Transport Center og omfartsvejen omkring LI. Skensved.

I forbindelse med byudviklingen i Ølsemagle har HUR i samarbejde med Køge Kommune udarbejdet en rapport, der belyser byudviklingsmuligheder i området, og hvor linieføringen for banen indgår som en mulig forudsætning.

Adgangsforholdenes kapacitet til Skandinavisk Transport Center er ved at være kritiske. Derfor arbejder Køge Kommune med en række mulige modeller for, hvorledes trafikken kan afvikles i fremtiden. Placeringen af banen vil være udslagsgivende for hvilken løsning der skal vælges, fordi banen vil komme til at passere direkte igennem det trafik anlæg, der skal etableres for at afvikle trafikken fra transportcenteret.

Køge Kommunes Tekniske Forvaltning ser derfor frem til et samarbejde om at få afklaret de mange tekniske spørgsmål, der rejser sig i forbindelse med etableringen af en ny bane over Køge.

Venlig hilsen

Thomas Finke / Oscar Larsen



Borgmesterkontoret

Trafikstyrelsen for Jernbaner og Færger
Adelgade 13
1304 København K

MODTAGET
20 NOV. 2006
TRAFIKSTYRELSEN

Dato: 16-11-2006 Journal nr.: 13.06.01P19 Sags nr.: 2003/04561 Direkte tlf. nr. 57560650

Lovforslag om Projektering af jernbaneanlæg København Ringsted.

Skovbo Kommune har med mail d. 10.11.2006 modtaget forslag til Lov om projektering af jernbaneanlæg København – Ringsted med svar frist til d. 18.11.2006.

Det er noteret, at lovforslaget af relevans for Skovbo Kommune omfatter etablering af et nyt jernbaneanlæg med en linieføring igennem Skovbo Kommune langs vestmotorvejen, kaldet Nybygningsløsningen.

Skovbo Kommune har i det hidtige sagsforløb fastholdt, at med den påtænkte linieføring så skal anlægget igennem Skovbo Kommune placeres nord for Vestmotorvejen, idet denne placering vil være mest skånsom overfor bysamfundende Bjæverskov og Vemmedrup med tilhørende erhvervsvirksomheder.

Særligt bemærkes at Skovbo Kommunes og fra årskiftet også Køge Kommunes største erhvervsvirksomhed, Cook Europe, næppe kan blive fastholdt med en linieføring syd for vestmotorvejen. Reelt vil det betyde et tab af mindst 500 arbejdspladser.

Trafikministeren skal på den baggrund anmodes om, at det efterfølgende planlægningsarbejde tilrettelægges under hensyn hertil.

Skovbo Kommune har ikke yderligere bemærkninger til lovforslaget og vil herefter overdrage den videre interessevaretagelse til Ny Køge Kommune.

Med venlig hilsen


Ole Hansen
Borgmester


Mogens Pejtersen
Kommunaldirektør

Rådhuset Telefon: 57 56 05 00
Møllevej 2 Fax: 57 56 06 59
4140 Borup Bank: Nordea: 2293 0801 600 875
E-mail: Teknisk.forvaltning@skovbo.dk

Ekspeditionstider:
Mandag-Onsdag: 9.00 - 12.00
Torsdag: 14.00 - 18.00
Fredag: 9.00 - 12.00

Servicebutikken:
Mandag-Onsdag: 9.00 - 15.30
Torsdag: 9.00 - 18.00
Fredag: 9.00 - 12.00

Kopi tilsendt:

Ny Køge Kommune, Sammenlægningsudvalget, Torvet 1, 4600 Køge.

Rådhuset	Telefon:	57 56 05 00	Ekspeditionstider:	Servicebutikken:	
Møllevej 2	Fax:	57 56 06 59	Mandag-Onsdag:	Mandag-Onsdag:	9.00 - 15.30
4140 Borup	Bank:	Nordea: 2293 0801 600 875	Torsdag:	Torsdag:	9.00 - 18.00
	E-mail:	Teknisk.forvaltning@skovbo.dk	Fredag :	Fredag:	9.00 - 12.00



1/1

Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K

Sagsnummer
92659-1325091

Sagsbehandler HEJ
Direkte 36 13 16 70
Fax 36 13 16 99
HEJ@hur.dk

17 november 2006

Høring om udkast til lovforslag om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted

Trafikstyrelsen har med mail af 9. november 2006 bedt bl. a. HUR om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslag om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted senest 18. november.

HUR har såvel i Trafikplan 2003 som i Regionplan 2005 både peget på behovet for og reserveret areal til etablering af en højklasset jernbane mellem København og Ringsted. HUR har holdt mulighederne for såvel en nybygningsløsning over Køge som en udbygning af den eksisterende bane via Roskilde åbne.

HUR har desuden i forbindelse med en udtalelse til "Strategianalyse København-Ringsted" i november 2005 tilkendegivet, at anlægget bør fremmes.

På den baggrund kan HUR med tilfredshed notere sig, at banen nu fremmes både med undersøgelse og projektering og med gennemførelse af VVM-analyser.

HUR skal samtidig pege på, at den kommende bane med sin internationale, landsmæssige og regionale funktion skal betjene trafikstrømme med udgangspunkt / endepunkt på hele Sjælland. Samtidig kan det konstateres, at udviklingen i rejserelationer og herunder specielt pendling går i retning af stadig større spredning både af boliger, arbejdspladser og fritidsaktiviteter. På den baggrund er det vigtigt at analysere og vurdere, hvordan busser kan supplere og understøtte København-Ringsted-banen, så trafikanterne tilbydes samlede rejser med et acceptabelt antal bekvemme skift. Tidssvarende skifteterminaler skal indarbejdes i projektet som en vigtig del af transportløsningen. Dette kan have anlægsmæssige konsekvenser i Ny Ellebjerg, Køge, Roskilde, Ringsted eller på eventuelle yderligere stationer.

Venlig hilsen

Johannes Sloth
Administrerende direktør

Fra: Ove Holm [oho@dtl-dk.dk]

Sendt: 16. november 2006 19:35

Til: TS Lene Wandel

Emne: Projekteringslovforslag jernbane København - Ringsted

Til

Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger

Adelgade 13

DK-1304 København K

DTL skal til det fremsendte udkast til lovforslag af 8. november 2006 om projekteringslovforslag jernbane København - Ringsted bemærke, at vi anbefaler løsningen over Køge, idet det især for godstransporten vil være det mest fremtidssikrede løsning.

Mvh.

Ove Holm

Dansk Transport og Logistik (DTL)

Grønningen 17

1270 København K

Tlf. 70 15 95 00

DTL-sag 04-510520-004



Landsorganisationen i Danmark
Danish Confederation of Trade Unions

Islands Brygge 32D
Postboks 340
2300 København S

Telefon 3524 6000
Fax 3524 6300
E-mail lo@lo.dk

Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger
Adelgade 13
1304 København
Att. Lene Wandel,
lwa@trafikstyrelsen.dk

Sagsnr. 60.01-06-238
Vores ref. IMA/kfr
Deres ref.

Den 16. november 2006

Udkast til lovforslag om projektering af jernbaneanlæg København - Ringsted

I henhold til jeres mail af 9. november, skal LO hermed meddele at vi ingen kommentarer har til ovennævnte høring.

Med venlig hilsen

Ib Maltesen

Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger
att. Lene Wandel
Adelgade 13
DK-1304 København K

13. november 2006

Projekteringslovforslag København-Ringsted

Forslaget har været ventet længe. Kapacitetsproblemerne mellem København og Ringsted, er siden begyndelsen af 90'erne blevet forværret i takt med, at DSB har udvidet aktiviteterne. Driften er i dag sårbar overfor selv små forstyrrelser, og resultatet er ofte, at tog forsinkes eller må aflyses. Desuden er den manglende sporkapacitet årsag til at DSB ikke kan køre med så mange tog, som der er behov for. Sker der ikke en snarlig udvidelse af sporkapaciteten, er det svært at se, hvordan der skal kunne blive plads til de ekstra tog, DSB vil indsætte, når Gode Tog Til Alle tages i brug, indenfor en kortere årrække.

Med fremlæggelsen af lovforslaget, får de berørte grund- og lodsejere langs den kommende banestrækning, den længe savnede afklaring af forholdene, og vil nu bedre kunne disponere over deres bolig/jorder. Også dét må hilses velkommen.

En nybygningsløsning vil fordoble sporkapaciteten, være et alternativ til væksten i biltrafikken på Østsjælland, og vil samtidig bidrage til at lukke luften ud af planerne om de massive udvidelser af regionens motorveje, som der er lagt op til fra såvel HUR som fra Vejdirektoratet.

Placeringen af nybygningsløsningen klos op ad motorvejen, vil have stor pædagogisk virkning på de bilister, der dagligt holder i kø, og vil få dem til at tænke på, om de nu også har valgt det bedste transportmiddel. Således vil toget bliver i langt højere grad synliggjort som det miljøvenlige og ustressede alternativ til bilerne.

Med nybygningsløsningen vil der ikke alene ske en markant forbedring af togtrafikken på *hele* Sjælland; også muligheden for at indføre et mere varieret standsningsmønster øges. Samtidig kommer der bedre forhold for godstrafikken, hvilket er stærkt tiltrængt, ti også her forventes der en kraftig stigning.

Foruden anlæg af en ny bane fra Østerport/København til Ringsted via Køge, vil der desuden være brug for et 5. spor mellem Hvidovre fjern og Høje Tåstrup. Det foreslås, at anlæg af 5. spor iværksættes snarest muligt for at øge kapaciteten på Vestbanen. En kapacitetsudvidelse mellem København og Ringsted, kan ikke afvente de 5-7 år (?), som færdiggørelsen af nybygningsløsningen forventes at ville vare.

Med det pres, der er og vil blive på den kollektive trafik – med tiltagende trængselsproblemer på vejene og kommende knaphed på olie og benzin *in mente* - vil der være brug for såvel et 5. spor som nybygningsløsningen.

Den udgave af nybygningsløsningen, der omtales i Strategianalysen, må imidlertid frarådes, da den miljømæssigt set, er en uacceptabel discountudgave i forhold til det oprindelige forslag fra 1997. Det drejer sig om flg. punkter:

Kulbanevej-etapen

I analysen (p. 51) angives, at en dæmningsført bane (1.250 m) gennem Kulbanevej, vil koste ca. 200 mio kr., mens en cut-and-cover-tunnel vil koste 1-1,5 mia kr. Besparelse ca. 1 mia kr.? Problemet med at anlægge banen på en dæmning i det tætbebyggede område, er beboerne vil opleve banen som en betydelig støjkilde. Og selvom der opsættes støjskærme, så ændrer det ikke ved den kendsgerning, at kvarteret vil blive stærkt forringet. Hertil kommer at dæmningen vil skulle anlægges *ovenpå* en grøn kile, der i dag tjener som opholds- og rekreativt areal for beboerne på Kulbanevej.

Boligområderne omkring Kulbanevej huser en del borgere med tunge problemer. De bor i et område, der i dag er hårdt belastet af trafik, idet de er helt omsluttet af veje med betydelige trafikmængder, hvor især last- og varebilerne fylder meget. En yderlig belastning af miljøet i form af en banedæmning, vil få de, der har mulighed for det, at flytte til andre bydele.

Hvidovre-etapen

Ingeniør Thyge Lauritsen, Hvidovre, foreslog under debatten sidst i 90'erne, at såfremt Holbæk-motorvejen blev reduceret fra 3 til 2 spor plus et nødspor i hver retning, kunne banen placeres i motorvejens sydligste spor, på en strækning af ca. 1,5 km. Efter bygning af Amager-motorvejen er den inderste del af Holbæk-motorvejen overdimensioneret i betydelig grad. Følges Thyge Lauritsens forslag, vil det medføre, at der *ikke* skal nedrives boligblokke med genhusning af beboerne til følge, ligesom det tætte lave byggeri på Allingvej, ikke belastes når jernbanen anlægges i motorvejens sydside.

Vejdirektoratet har imidlertid afvist forslaget med henvisning til, at motorvejen ikke vil kunne udvides uden voldsomme omkostninger. I fald motorvejen udvides, vil det føre til en betydelig forøgelse af biltrafikken på strækningen Folehaven-P.Knudsens gade, som det jo netop var meningen, at Amager-motorvejen skulle aflaste. En udvidelse af Holbæk-motorvejen på den relevante strækning, vil med andre ord skrue tiden tilbage til *før* man indledte en trafiksanering af Folehaven og P. Knudsensgade, og den trafikdæmpende indsats, der i området har været udøvet i de sidste par årtier, vil om det står til Vejdirektoratet, være spildt.

Desuden vil en udvidelse af Holbæk-motorvejen, være i strid med Københavns kommunes beslutning fra 1996, om at biltallet i byen ikke må forøges.

Det eneste boligområde, der vil opleve støjgener, er parcelhus- og rækkehusbebyggelsen nord for Kettevej. Her vil en delvis nedgravning af banestrækningen, samt brug af støjskærme, jordvolde, beplantning mv., kunne give beboerne færre støjgener, end de har i dag.

Vallensbæk-etapen

Iflg. Strategianalysen føres banen langs motorvejens sydside til Vallensbæk sø og nord om Vallensbæk landsby. Derved gennemskæres Den grønne kile, der har store rekreativ betydning på områdets beboere.

Ved en sådan linieføring, vil der opstå et antal stærkt støjbelastede "øer" mellem motorvejen og banen. Det er uklart hvorfor denne linieføring er valgt, da der ikke er noget, der taler for lige netop denne linieføring. Det er oplagt, i stedet at vælge en linieføring hvor jernbanen placeres klods op ad motorvejens sydgående spor ("Vallensbækgrenen") og gennem Vallensbæk Sø. Vælges sidstnævnte løsning, vil der ske en markant reduktion af arealforbruget, ligesom støjen fra banen vil "smelte" sammen med støjen fra vejtrafikken, og vil stort set ikke være til at skelne separat.

Efter Vallensbæk sø føres jernbanen under motorvejen ved Tranegilde Mark, og fortsætter derefter langs vejens vestside mod syd til Køge Nord.

Ishøj-Køge-etapen

Passerer banen vest om Ishøj industriområde, vil det være til stor gene for de, der benytter området og kolonihaverne ved Pilemøllevej, idet der her vil opstå én af de støjbelastede "øer", det gælder om at undgå.

I Strategianalysen (p. 38) hedder det, at *"generelt ligger linieføringen så langt væk fra motorvejen, at det undgås at berøre tilkørselsramper og rasteplasserne. Derved er der også den nødvendige plads til en evt. fremtidig udvidelse af motorvejen"*.

Dette må absolut frarådes! Når nybygningsløsningen skal anlægges langs Køge Bugt-motorvejen, er det jo netop for at *undgå* fremtidige udvidelser af motorvejen, herunder også tilkørselsramper mv. Det kan ikke være meningen, at mange beboere i Køge Bugt-området, skal døje med støjgener og mulige barriereeffekter, blot fordi Vejdirektoratet ønsker at reservere plads til evt. fremtidige udvidelser af den motorvej, der ikke kan klare mere trafik. Ikke al planlægning i dette land, skal kunne veto'es af Vejdirektoratet!

Ved at placere banen længere inde i Firemileskoven af hensyn til en evt. fremtidig udvidelse af rasteplassen demonstreres atter, at vejtrafikken vægtes højere end hensynet til natur, rekreative områder og støjreduktioner. Det er bl.a. denne linieføring, der har medvirket til den store modstand, der er mod projektet i Køge Bugt-området. P. 53 hedder det "*at rasteplassen kan nedlægges og genplaceres længere mod syd for at minimere indgrebet i Firemileskoven*".

Stationer

Forslaget nævner at der skal anlægges to stationer i hhv. Ny Ellebjerg og i Køge Nord. Herved bortødes muligheden for at banen kan blive det nødvendige alternativ til bilerne, og den kommer kun et begrænset antal mennesker til gode.

En bane med blot ganske få stationer vil naturligt nok, møde modstand blandt de naboer, der kun får støjen i baghaven, men ikke de fordele, der følger med en ny banestrækning gennem lokalområdet. Modstanden mod planerne om baneudretningen mellem Eriknauer og Skanderborg i forbindelse med planerne om en højhastighedsbane fra Fredericia til Århus, skyldtes jo netop, at lokalbefolkningen ikke fik gavn af den nye linieføring, og fik genåbnet de nedlagte stationer. Lignende erfaringer er gjort i fx Tyskland.

Når motorvejsbyggeri sjældent møder lokal modvilje, er det fordi der anlægges til- og frakørsler for hver 5-10 km. Lokalsamfundene får ganske vist de gener, der følger med motorvejene (støj, luftforurening og barriereeffekt), men også den tilslutning til det lokale vejnet, mange opfatter som et gode.

Fra en miljømæssig synsvinkel er modstanden mod jernbaner naturligvis ikke holdbar, men logisk i et samfund, der er gennemsyret af bilisme.

Ønsket om at kunne give de 150-200.000 indbyggere, der bor i Køge Bugt-fingeren en bedre togdrift, kan ikke imødekommes, såfremt der kun anlægges stationer ved Ny Ellebjerg og Køge Nord, således som projekteringsforslaget og Strategianalysen lægger op til. I dag skal rejsende fra fx Solrød til det vestlige Sjælland og Fyn/Jylland, enten tage en bus til Høje Tåstrup eller til København H, og det giver en mærkbar rejsetidsforlængelse.

Kommunerne i Køge Bugt-området har mange udpendlere til hovedstaden. Højest ligger Greve med 61% og Solrød med 53%. Der er således et stort passagerunderlag til både S-togene og regionaltog, og frygten for "kannibalisme" er ubegrundet. Dette ses da heller ikke at være tilfældet i Høje Tåstrup, Glostrup eller Valby der alle har både S-togs- og regionaltogets- og IC-togdrift - og rigeligt med passagerer til alle tog.

Hertil kommer, at S-bane til Køge i dag er kraftigt belastet, og at mulighederne for at forøge kapaciteten begrænses til anlæg af et par korte overhalingsspor. I og med at et stigende antal pendlere rejser mellem destinationer syd for Køge og hovedstadsområdet, og at Køge er ét af de større bysamfund i Hovedstadsregionen, der oplever størst vækst i befolkningstallet, er det indlysende, at der skal ske en forøgelse af jernbanekapaciteten mellem Køge og Københavnsområdet. Det vil nybygningsløsningen og etablering af flere standsningssteder langs den nye bane i høj grad kunne bidrage til.

Der stilles derfor forslag om anlæg af regionaltoogsstationer ved fig. lokaliteter (anlagt med to gennemfartsspor samt to vigespor med sideperroner, i alt fire spor (som på fx Klampenborg st.)

- Hvidovre hospital (de mange ansatte og besøgende giver et stort passagerunderlag);
- Ishøj;
- Greve (både RE og IC-tog);
- Køge Nord (både RE- og IC-station);
- Vemmedrup/Bjæverskov;
- Kværkeby.

Hvor Roskilde-Køge-banen og S-togs-sporet mødes (Ølby) anlægges, i den eksisterende 5-600 m "grav", mellem de to banedæmninger, en station til regional- og fjerntrafik. Gennemkørende tog og godstog føres ad en omfartsbane, vest for motorvejen.

Nok vil flere stationer på den nye bane end de to, der foreslås i lovforslaget, vil ganske vist ned-sætte rejsetiden, men vil på den anden side også give store fordele for de mange nye rejsende, der nu får langt lettere ved at benytte regional- og Intercity-tog. Hertil kommer at flere rejsende alt andet lige, vil bidrage til at forbedre økonomien i projektet.

Sideeffekter ved nybygningsløsningen

- Åbning af nye standsningssteder i fx Køge syd (Hastrup), Bråby (genåbning)
- Der anlægges industrispor ved Ishøj til betjening af områdets virksomheder (mange transportintensive virksomheder);
- Bygning af 2. spor fra Lejre til Vipperød og Holbæk-Kalundborg
- Genåbning af Næstved-Slagelse-Kalundborg-banen
- Letbane mellem Hundige/Ishøj-Glostrup-Lyngby

Trafikplanlægning

Nybygningsløsningen vil give mere luft på Vestbanen, og der vil kunne køres med flere tog, end i dag. Fordelen ved nybygningsløsningen er, at alle godstog nu kan overflyttes fra de stærkt støj belastede boligområder langs Vestbanen, til den nye bane langs Køge Bugt, hvor der vil være bedre muligheder for en mere effektiv støjafskærmning bl.a. ved at nedgrave banestrækningen 1-2 meter under niveau, samt brug af jordvolde og beplantninger.

Reserveres Køge Bugt-banen til godstogene, da får disse en kanal, der er mindre trafikeret af persontog kanal, og det vil give jernbanegodstrafikken bedre regularitet. Herved haler godstogene ind på lastbilerne når det gælder præcision og fleksibilitet.

Nybygningsløsningen giver desuden mulighed for at forlænge fx myldretidstog fra Rødvig/Faxe til hhv. Roskilde og/eller København H, og uden omstigning i Køge.

Teknik

I Strategianalysen p. 45 hedder det: "Kørestråmsanlæg er tilsyneladende ca. 30 % dyrere i Danmark i forhold til det gennemsnitlige europæiske prisniveau. Forskellen skyldes en fastlåst og dyr dansk anlægsnorm for kørestråmsanlæg. Hvis der ønskes besparelser på dette område, skal der åbnes for alternative kørestråmsnormer. Der findes flere billige standardsystemer på det europæiske marked.

(og)

Ledningsomlægninger er 30% dyrere end den pris, som en gennemsnitskilometerpris angiver. Det skyldes en del komplicerede ledningsomlægninger, fx. i forbindelse med højspændingsstationer og naturgasledninger".

Vil det være muligt, at anvende ændrede og billigere anlægsnormer for kørestrømsanlæg på nybygningsløsningen, uden at dette får afsmittende virkning på den øvrige del af de elektriske strækninger?

Det er positivt, at der ved planlægningen af banen, er taget højde for, at der *ikke* skal køre højhastighedstog i Danmark – dertil er landet alt for lille. De rejsetidsforkortelser, der kan opnås, modsvares slet ikke af de investeringer, der i så fald skulle foretages. Med de korte afstande vi har, vil en max. fart på ca. 200 km/t være fuldt ud dækkende. Vigtigere end høj fart, er bedre regularitet, et varieret standsningsmønster, flere afgangene, en generelt bedre service og lavere takster.

I øvrigt ville det kun være ganske få tog, der ville kunne fremføres med høj hastigheder. Også dette vil være en dårlig udnyttelse af investeringerne i og med, at nybygningsløsningen skal kunne klare blandet kørsel - regionaltog, InterCity og godstog - der alle kører med langsommere end 200 km/t.

En "fremtidssikring" af nybygningsløsningen handler ikke kun om tekniske tiltag, eller at banen er indrettet på hvor hurtigt togene evt. kører om 20 eller 30 år. Vigtigere er hensynet til CO²-reduktioner, et lavere materielforbrug, og at arbejdsmiljøet prioriteres højt. Hos togpersonalet er især de hurtige accelerationer og opbremsninger årsag til lænde- og rygsmerter mens lokoførerne plages af sideslinger, monotome arbejdsstillinger og et højt stressniveau.

Tog, der kører med høje hastigheder, kan ikke leve op til disse krav. Nok vil overgangen til el, fremstillet af vindkraft, reducere jernbanetraffikkens miljøbelastning markant, men så længe produktionen af skinner og rullende materiel stadig sker med fossile brændstoffer vil der på bundlinien være tale om negative miljøpåvirkninger.

Jo hurtigere toget kører, desto større er slidet på skinner, hjul og bogier. Det ekstraordinære slid på Intercity og ER4 er opstået (jvfr. *DSB i dag* nr. 32), efter at hastigheden blev sat op fra 140 til 180 km/t. Lignende erfaringer er gjort med de tyske ICE-tog.

Støj- og miljøpåvirkninger

På særlige kritiske lokaliteter bør banen graves ned under motorvejens niveau. Målsætningen må være, at støjen fra banen "smelter" sammen med vejstøjen, således at der kun sker en minimal forøgelse af det generelle støjniveau. Hvor meget vil støjen blive reduceret såfremt banen nedgraves 1 meter? 2 meter? Og hvor meget vil støjen tilsvarende blive forøget, såfremt den på visse lokaliteter fx Kulbanevej, anlægges på en dæmning?

Såfremt der vælges skræbete støjafværgeforanstaltninger i fx Vigerslev, Hvidovre m.fl., hvor meget forventes støjen, at ville stige ud over dagens niveau?

Hvilke støjafværgeforanstaltninger, set i relation til 1998-projektet, er sparet væk i det forslag, som Trafikstyrelsen har fremlagt? Hvor meget udgør den pågældende besparelse?

Det skræbete forslag giver ikke plads til at iværksætte en række nødvendige og supplerende støj-dæmpende foranstaltninger, som kan være:

- Vibrationsunderlag mellem sveller og skærveballast.
- Nedgravning af "bølgebrydere" (lagdelt cement/kalk og "gummimåtter")
- Runder langs med skinnerne
- Opsætning af ca. ½ meter høje støjskærme tæt på skinnerne

Er der andre miljøafværgeforanstaltninger, der er sparet væk i den nuværende udgave? Hvilke? Og hvor store er de pågældende besparelser?

Sendes godstog ad den nye bane via Køge Bugt, vil støjniveauet på Vestbanen blive reduceret? Hvor stort skønnes dette fald at blive?

Det var Banestyrelsens ønske sidst i 90'erne, at den nye bane skulle anlægges til kørsel med 250 km/t. Derved skulle skinnelegemet følge kurver, der ikke kunne placeres langs motorvejen. Således opstod de støjbelastede "øer" mellem motorvejen og banen.

Barrierevirkninger

Vil der ske indskrænkninger i nuværende adgangsveje i forbindelse med Strategianalysens forslag til nybygningsløsning? Hvordan vil barriereeffekten være i Den grønne kile?

Hvilke barrierevirkninger vil fortsat eksistere, såfremt nybygningsløsningen anlægges klods op ad Holbæk- og Køge Bugt-motorvejen?

Påvirkning af grønne resp. rekreative områder

Såfremt nybygningsløsningen placeres klods op ad Holbæk- og Køge Bugt-motorvejen, hvilke påvirkninger af grønne resp. fredede områder, vil der da være tale om?

Udbygning af København H

Hvis ikke der sker den længe tiltrængte udbygning af København H og "Røret", vil de investeringer, der gøres i en nybygningsløsning og det 5. spor, ikke kunne udnyttes tilfredsstillende.

Strategianalysen omtaler fire muligheder, hvoraf de tre på forhånd må anses for at være ubrugelige:

- 2 nye perronspor syd for Tietgensbroen: Sporene kan kun bruges som myldretidsspor, og togene kan ikke fortsætte mod Østerport.
- Filialbanegård ved Dybbølsbro: Vil give de rejsende et betydeligt komforttab i form af tid til togskitte, transport til/fra den nye station mv. Forøger hverken perronkapaciteten på København H eller løser problemet med "Røret".
- Perronspor ved Godsbanegården: Vil give de rejsende et betydeligt komforttab i form af tid til togskitte, transport til/fra den nye station mv. Forøger hverken perronkapaciteten på København H eller løser problemet med "Røret".
- Nye perronspor under Bernstorffsgade: Kun denne løsning forøger såvel perronkapaciteten, og gør det muligt, at videreføre tog til Østerport/Helgoland). Kræver dog en total renovering af Nørreport.

Borgerinddragelse

I hvilket omfang – ud over de almindelige høringsrunder – vil der ske inddragelse af beboere, pendlergrupper og andre interesserede borgere, organisationer samt kommunerne langs nybygningsløsningen?

Ulemperne ved nybygningsløsningen er:

- * banen kan først tages i brug når København-Køge-etapen forbindes med Næstved-banen
- * risiko for byvækst "på den bare mark" ved de nye stationer.

Med venlig hilsen

Arne Lund

Langebjergvej 260A

3050 Humlebæk

Tlf/fax: 49 16 22 50 – 27 97 38 46

e-post: arlu@ofir.dk